



Вот уже месяц, как главной мировой темой стал китайский коронавирус. Увы, но эта проблема коснулась и нашего сегмента. Под угрозой проведение шанхайской выставки АВАСЕ, сингапурский авиасалон пройдет без участия некоторых производителей деловых самолетов, многие операторы самостоятельно пишут инструкции и отказывают клиентам в полетах, даже в приграничные с Китаем страны. Как долго это продлится спрогнозировать сложно, но самое главное, чтобы эта зараза, а возможно и «творение рук человеческих», не проникла на территорию нашей страны. А без выставок мы как-нибудь обойдемся.

Согласно новому анализу брокерской и консалтинговой компании Mente Group, текущий год будет стабильным с точки зрения объема продаж подержанных деловых самолетов в долларах, но не стоит ожидать, что 2020 год будет рекордным по продажам в количественном выражении. Компания, базирующаяся в Далласе, считает, что на вторичном рынке год будет равным с небольшим снижением количества проданных самолетов. Подробнее читайте в этом номере.

Провайдер по обслуживанию рейсов деловой авиации Jetex Flight Support торжественно открыл свой новый VIP-терминал в Марракеше (Marrakech Menara Airport). С момента своего присутствия в Марокко в качестве оператора FBO (с 2016 года), компания открыла комплексы в Касабланке, Агадире и Рабате. Новый флагманский VIP-терминал Jetex в Марракеше доводит общее число африканских представительств компании до 16, включая шесть FBO. От всей души поздравляем наших друзей!



## Дальше и комфортнее

Embraer Executive Jets представил обновленную версию популярного легкого бизнес-джета Phenom 300E

стр. 19



## Вертолётный тур в США глазами ХелиКо

Традиционно, ближе к завершению зимы наши хорошие друзья, компания ХелиКо Групп, совершает поездку в США с группой своих клиентов для того, чтобы показать им крупнейшую вертолётную выставку HAI Heli-Expo

стр. 20



## Стильный работяга

Новый Bell 505 должен заменить в своем классе «дедушку» Bell 206, выпускавшегося с 1962 по 2010 годы. Несмотря на свой спортивный вид, вертолет готов к выполнению авиационных работ широкого спектра

стр. 23



## Люди: Jetex

Адель Мардини, генеральный директор и президент Jetex Flight Support: «Я начинал как обычный водитель, а теперь стою у руля целой компании»

стр. 27

Gulfstream  
G600



## Макет G700 отправляется в турне

Американский производитель Gulfstream Aerospace отправляет полномасштабный макет кабины новейшего бизнес-джета Gulfstream G700, включая кабину экипажа Symmetry, в мировое турне, которое начнется в Саванне. Этот тур даст клиентам возможность лично познакомиться с новым флагманом производителя. G700, самый просторный бизнес-джет в отрасли с самой большой дальностью полета на максимальной скорости, был анонсирован в октябре 2019 года на выставке NBAA.

«Мы рады показать клиентам этот удивительный самолет», - сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Непревзойденное сочетание технологий и инноваций в салоне поднимает планку в отрасли бизнес-авиации. Независимо от того, предпочитают ли клиенты размер салона или его гибкость, скорость, дальность полета или технологию кабины, нет необходимости идти на компромисс, поскольку G700 обеспечивает все это и даже больше».

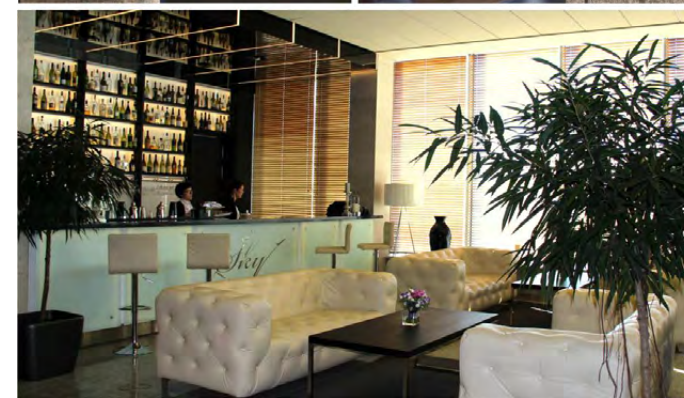
G700 имеет дальность 6400 морских миль/11853 км

при 0,90 Маха и дальность 7500 миль/13890 км при 0,85 Маха. Максимальная эксплуатационная скорость составляет 0,925 Маха.

Салон G700 с пятью отсеками представляет собой крупнейшую в отрасли кабину с пассажирским салоном и отсеком для экипажа, мастер-люкс с душем и гибким пространством с полностью раздвигаемым обеденным или конференц-столом на шесть мест.

G700 также представляет самую продвинутую и единственную в авиации систему суточного освещения, которая точно имитирует восход и заход солнца и значительно снижает физическое воздействие от сверхдальних путешествий.

Тур G700 стартует в Монтерее, штат Калифорния, и будет включать Палм-Бич, штат Флорида, и повторный визит в Саванну, после чего весной отправится в европейское турне по Швейцарии, Франции и Великобритании.



Тел./Факс: +7 (812) 240-0288  
Моб.: +7 (964) 342-2817

SITA: LEDJPHX; AFTN: ULLLJPHX  
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru



## IBAC внедряет программу IS-BAO для небольших операторов

Стала доступна новая программа Международного совета деловой авиации (IBAC) для небольших операторов IS-BAO FlightPlan Stage 1 (FS1). Программа, обнародованная на NBAA 2019, предназначена для того, чтобы предоставить операторам с одним самолетом и одной базой возможность получить признание IS-BAO в течение 180 дней.

С момента анонса и до настоящего времени IBAC проводила подготовку материалов, а стартовый оператор проходил бета-тестирование. По словам Кэтрин Хильст, руководителя операций IBAC по программе IS-BAO, проверка должна состояться в феврале. На недавних мероприятиях, в том числе на Heli-Expo, IBAC подробно рассказывал об FlightPlan Stage 1 (FS1), а Хильст сказала, что программа уже вызывает интерес.

Ассоциация назвала программу всеобъемлющей

опцией, которая обеспечивает оптимизированный подход к демонстрации безопасных операций. «Многие небольшие компании имеют ограниченные ресурсы, что усложняет задачу по внедрению стандарта управления рисками», - заявила организация. «Теперь малые операторы могут воспользоваться упрощенным процессом регистрации в IS-BAO, который включает в себя руководство со стороны опытных экспертов и квалифицированных аудиторов для достижения Stage 1 за единую плату».

Программа FlightPlan Stage 1 включает три основных этапа: получение документации IS-BAO и проведение веб-встречи с AviationManuals, партнером программы; встреча с одобренным исполнителем по FS1 для подготовки программы и аудита; а затем – аудит. В программе также обозначен путь к сертификации Stage 2.




МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В  
УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТАМИ

*Доверьте Ваш Джет  
в наши надёжные  
руки*

ОБРАЩАЙТЕСЬ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ  
ИНФОРМАЦИЕЙ JETFLITE OY  
\*358 20 5101900 24/7

**JETFLITE**





Волваздел и Сблв 2009 лалалел горсвалл марелл комалл Волваздел лс лмле десерлн струкчур лБолваздел лс. Все права защлленл.

# Непревзойденный. От замысла до воплощения.

Это не простая случайность. Это тщательно продуманное решение. Исключительное сочетание летных характеристик и плавности хода - плод непрерывного стремления Bombardier к инновациям. Сочетание совершенства инженерной мысли и мастерства. Спокойный, плавный полет - уверенность, которую дают только самолеты Bombardier.

[businessaircraft.bombardier.com](http://businessaircraft.bombardier.com)

**BOMBARDIER**



## Bombardier расширит сервисный центр в Биггин Хилл

Сервисный центр Bombardier в лондонском аэропорту Биггин Хилл будет расширен за счет строительства новых ангаров, говорится в релизе производителя. К 2022 году общая площадь сервисного центра составит 23500 кв.м. В самом большом ангаре, согласно плану, одновременно можно будет разместить до 14-ти Global 7500. Строительные работы планируются начать уже в этом году.

Новый центр предложит такие возможности, как покраска, восстановление интерьера, мастерские по ремонту и восстановлению узлов, а также учебные помещения. Он будет способен вместить до 14 крупногабаритных бизнес-джетов одновременно, а также будет включать новый склад запасных частей. Численность персонала в новом центре за несколько лет вырастет до 250 человек.

После расширения комплекса в Биггин Хилл Bombardier сможет обслуживать вдвое больше самолетов, осуществляя плановые и внеплановые работы по тех-

ническому обслуживанию, модификацию и монтаж авионики для самолетов Learjet, Challenger и Global.

«Удовлетворение потребностей клиентов является главным приоритетом Bombardier. Новый ангар и расширение штата технических специалистов даст нашим клиентам спокойствие и исключительный уровень поддержки. Bombardier знает свои самолеты лучше всех, поэтому мы видим большой спрос на техническое обслуживание в этом регионе именно у нас. Это расширение также является свидетельством приверженности Bombardier росту деловой авиации в Великобритании и укреплению долгосрочных отношений с лондонским аэропортом Биггин Хилл. Мы стремимся к расширению нашей сети клиентской поддержки по всему миру и обеспечению послепродажного обслуживания, что сохраняет ценность наших самолетов на протяжении всего жизненного цикла», - комментирует Жан-Кристоф Галлахер, вице-президент и генеральный менеджер по работе с клиентами Bombardier Business Aircraft.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

**SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

## ЕВАА предупреждает о коронавирусе

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) внимательно следит за развитием событий, связанных со вспышкой коронавируса в китайском городе Ухань.

«Агентство по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) выпустило информационный [бюллетень](#) по безопасности полетов (SIB), содержащий рекомендации национальным авиационным властям, авиационным операторам и аэропортам в ответ на распространение вспышки коронавируса. Мы предлагаем детально ознакомиться с рекомендациями», - говорится в сообщении ассоциации.

SIB рекомендует операторам предоставлять членам



экипажа информацию о том, как справиться со случаем острой респираторной инфекции на борту воздушного судна. Информационный бюллетень также рекомендует операторам поощрять членов экипажа и персонал аэропорта, которые выявили любых пассажиров, имеющих признаки острых респираторных инфекций, которые недавно находились в Китае или контактировали с людьми, прибывшими из Китая.

Операторы, выполняющие полеты в/из «пострадавших стран», должны быть оснащены универсальными комплектами защиты для членов экипажа, оказывающих помощь в потенциально инфекционных случаях. Экипажи с остановкой в Китае также должны быть проинформированы и обеспечены оборудованием, как это рекомендовано китайскими властями.

Кроме того, SIB рекомендует операторам в максимально возможной степени сотрудничать с органами здравоохранения для оказания поддержки в отслеживании пассажиров на рейсах, где была подтверждена инфекция коронавируса.

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), распространенными признаками коронарной инфекции являются респираторные симптомы, лихорадка, кашель, одышка и затрудненное дыхание. «Стандартные рекомендации ВОЗ по предотвращению распространения инфекции включают регулярное мытье рук, закрывание рта и носа при кашле и чихании, тщательное приготовление мяса и яиц. Избегайте тесного контакта с теми, кто проявляет симптомы респираторных заболеваний, таких как кашель и чихание», - резюмируют в ведомстве.



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com



## Ростех создает малогабаритный радиолокатор для малой авиации

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации Ростех приступил к разработке цифрового радиолокационного комплекса с фазированной антенной решеткой для аэродромов малой и региональной авиации. Новая система будет предназначена для управления воздушным движением, ее ключевой особенностью станет наличие режима адресного обмена информацией с конкретным самолетом, что снижает вероятность ошибок при передаче данных. Испытания опытного образца планируются в 2020 году.

Комплекс, получивший название «Миасс», позволит обнаруживать воздушное судно, определять его координаты и непрерывно передавать информацию о движении самолета диспетчеру. Важной особенностью локатора станет наличие режима селективного запроса и моноимпульсного вторичного канала наблюдения. Такие решения позволят идентифицировать конкретный самолет и адресно обмениваться информацией только с ним. Это снижает вероятность ошибок при передаче данных.

«Развитие региональной и малой авиации требует не только создания новых современных воздушных судов, но и внедрения современной аэродромной инфраструктуры. Новый радар позволит оптимизировать процесс обмена информацией и повысит уровень авиационной безопасности. Опытный образец комплекса планируется выпустить уже в 2020 году», - отметил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

Комплекс «Миасс», разрабатываемый специалистами челябинского радиозавода «Полет» (входит в «Росэлектронику»), будет отличаться небольшими габаритами и сниженной массой по сравнению с аналогами. Этого удалось добиться за счет объединения антенн первичного и вторичного каналов в единую конструкцию - фазированную антенную решетку из отдельных излучателей. Компактные размеры и низкий вес значительно упростят процесс транспортировки и развертывания комплекса.



### FBO RIGA

A part of Flight Consulting Group

Признанный  
уровень качества



Best FBO  
in Europe



## Learjet 75 послужат в польской скорой помощи

Два легких джета Learjet 75 Liberty будут служить в воздушной скорой помощи во флоте польского оператора Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (LPR), базирующегося в Варшаве. О новом заказе на прошлой неделе сообщил канадский производитель Bombardier. Частью заказа стала комплектация самолетов медицинским салоном в Fargo Jet Centre из Северной Дакоты, и поставка компанией Spectrum Aeromed авиационного медицинского оборудования.

Ожидается, что Fargo Jet Center получит самолеты в конце 2020 года и поставит их LPR в 2021 году. Это будут первые реактивные самолеты для польского оператора, который управляет парком из 27 вертолетов воздушной скорой помощи и двух турбовинтовых самолетов.

«Приобретение новых Learjet 75 Liberty идеально вписывается в наши стратегические планы роста в Польше и обеспечит необходимое сочетание скорости и дальности полета для расширения наших оперативных возможностей и доступности медицинской транспортировки при международных операциях», - сказал директор управления ключевыми проектами LPR Войцех Возничка.

По данным Bombardier, Learjet 75 Liberty с дальностью полета 2080 морских миль поможет LPR выполнять рейсы из Варшавы по всем европейским направлениям, включая Исландию, Северную Африку, Россию и Ближний Восток. Размер кабины может вместить до трех носилок, медицинское оборудование и персонал.



A close-up photograph of the nose of a Learjet 75 Liberty aircraft. The aircraft is white with orange accents. The FBO Experience logo is prominently displayed in the upper right corner of the image. The logo consists of a stylized 'V' shape above the text "FBO EXPERIENCE". Below the image, the website "FBOEXPERIENCE.COM" and the tagline "PROMOTING FBO EXCELLENCE" are written in a bold, sans-serif font.



## EASA готовит требования для двигателей eVTOL

Агентство по авиационной безопасности Европейского союза (EASA) на прошлой неделе начало консультации по предлагаемым правилам специальных условий, охватывающим требования сертификации электрических и/или гибридных силовых установок (EHPS). Предлагаемые новые правила, опубликованные 27 января и дополняющие особые условия VTOL, которые агентство ввело для электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки (eVTOL) в июле 2019 года, в основном касаются двигательных установок, разработанных для новых конструкций eVTOL.

Как только специальные условия будут согласованы, после процесса консультаций, которые закончатся 3 марта 2020 года, EASA предложит приемлемые средства соответствия, которые могут быть применены для сертификации конкретных силовых установок, с учетом типа воздушного судна, на которых они будут установлены. Ожидается, что в середине февраля агентство предложит приемлемые средства соответствия для VTOL.

Предлагаемые сертификационные требования будут охватывать двигательные системы для пилотируемых или беспилотных летательных аппаратов, осуществляющие полеты в нормальных или аварийных условиях. На данный момент они не будут применяться к электрическим и гибридным силовым установкам для воздушных судов, сертифицированных по правилам CS-25, на том основании, что требования к выбросам для таких силовых установок еще не определены. Специальные условия распространяются на силовые установки любой номинальной мощности и затрагивают интерфейс между двигательной установкой и роторами и/или воздушными винтами. Однако спецификации для самих винтов будут определяться отдельными правилами CS-P.

В правилах будут изложены требования к проектированию конструкции и конструкции самих силовых установок, а также любых связанных с ними систем и оборудования, таких как системы подачи топлива, смазки и охлаждения.



**ВОЗДУШНЫЕ  
ВОРОТА МОСКВЫ**  
VIP GATEWAY TO MOSCOW





## Strata начала поставку обтекателей для PC-24

Компания Strata из Абу-Даби, специализирующаяся на композитных авиационных конструкциях, поставила швейцарскому производителю Pilatus Aircraft первый комплект обтекателей направляющей за-крылка для бизнес-джета PC-24.

Первая поставка в Штанс в конце января выполнена через восемь месяцев после того, как швейцарский авиастроитель заключил контракт со Strata, принадлежащей эмиратской инвестиционной компании Mubadala, на производство деталей. С декабря 2018 года Strata поставляет подфюзеляжные обтекатели

PC-24 для короткого взлета и посадки.

PC-24 был запущен в 2013 году как первая программа реактивного самолета Pilatus. С тех пор как первый самолет был введен в эксплуатацию два года назад, производитель поставил 69 самолетов и сообщает, что не за горами поставка 70-го бизнес-джета.

Выпуск двухдвигательного бизнес-джета в 2019 году составил 40 единиц, и Pilatus сообщает, что планирует увеличить производство PC-24 в этом году до 50 самолетов.



**САМЫЙ ЛУЧШИЙ ТУРБОПРОП  
В МИРЕ СТАЛ ЕЩЕ ЛУЧШЕ –  
PC-12 NGX!**

**СТАНЬТЕ ВЛАДЕЛЬЦЕМ  
САМОЛЕТА PILATUS!**

**PC-24 –  
ЕДИНСТВЕННЫЙ ДЖЕТ,  
КОТОРЫЙ САДИТСЯ НА ГРУНТ**

**NESTEROV**  
AVIATION

Авторизованный центр  
Pilatus в России

[www.nesterovavia.aero](http://www.nesterovavia.aero)



## Singapore Airshow «остался» без бизнес-авиации

В связи с продолжающимися сообщениями о глобальном распространении Уханьского коронавируса три крупных производителя деловых самолетов отказались от участия в Singapore Airshow, которое запланировано на 11-16 февраля. Речь идет о Gulfstream, Bombardier и Textron, сообщает AIN со ссылкой на пресс-службы производителей.

Три производителя назвали благополучие своих сотрудников и клиентов причиной своего решения. «В свете недавней вспышки коронавируса мы принимаем дополнительные меры предосторожности, ограничивая международные поездки, и приняли трудное решение отказаться от предстоящего Singapore Airshow», - говорится в заявлении Gulfstream. «Мы с нетерпением ждем возвращения на шоу в 2022 году».

В отдельном заявлении организаторы Singapore Airshow заявили, что выставка состоится, как и планировалось с 11 по 16 февраля несмотря на то, что 10 экспонентов из Китая и пять из трех других стран отказались от участия в выставке.

Организатор авиасалона улучшит процедуры очистки и удаления мусора, предоставит дезинфицирующие средства для рук и разместит команду врачей и медиков на месте проведения, чтобы помочь участникам, комментируют в оргкомитете.

Между тем, UAS International Trip Support сегодня рекомендует операторам бизнес-авиации воздержаться от поездок в Китай и соседние страны, отмечая, что там зарегистрировано больше случаев заболевания

коронавирусом, а также в 25 других странах, включая Японию, Вьетнам, Тайвань, Канаду, Францию и Германию. «Хотя общий запрет на поездки не был издан, мы рекомендуем отложить поездку в Китай, поскольку вводятся быстрые изменения в административных мерах безопасности», - комментируют представители UAS. «Отели внезапно закрываются и/или больше не принимают гостей из соображений безопасности для здоровья. Кроме того, на неопределенный срок приостановлено регулярное междугороднее автобусное сообщение между Пекином и Шанхаем. Но и это не самое главное. Путешественники, въезжающие в страну, при подозрении на простуду или ОРВИ могут подвергаться допросу местными властями, а при обнаружении признаков заболевания, без разбирательства помещены в карантин».



**+** **JET**  
EXECUTIVE TRADING

Aircraft trading. Bringing you over **30 years of aviation expertise**

Покупка и продажа бизнес-джетов  
Со знанием дела. Более 30 лет опыта в авиации

+ 41 22 819 18 11 - [info@jetswiss.ch](mailto:info@jetswiss.ch) - Geneva, Switzerland - [jetswiss.ch](http://jetswiss.ch)

## АВАСЕ 2020 под угрозой!?

В связи с глобальным распространением уханьского коронавируса организаторы Азиатской конференции и выставки деловой авиации (АВАСЕ) и НВАА внимательно следят за тем, какое влияние его развитие может оказать на мероприятие, запланированное на 21–23 апреля в Шанхае, Китай. До настоящего момента АВАСЕ 2020 не отменен и не отложен.

Как заявил представитель НВАА Дэн Хаббард, оргкомитет выставки находится в постоянном контакте с правительственными и отраслевыми экспертами и ежедневно мониторит ситуацию вокруг коронавируса. В самое ближайшее время будет сделано официальное заявление по данной ситуации.

Организаторы также создали страницу часто задаваемых вопросов на веб-сайте АВАСЕ, которая обновляет информацию о воздействии вируса, впервые обнаруженного в городе Ухань, провинция Хубэй, Китай, в декабре. В соответствии с распоряжением

региональных властей Шанхая, до 9 февраля закрыты все предприятия (рекомендательная мера, прим. ред.), а школы приостановили учебный процесс до 17 февраля. Также были усилены карантинные меры на транспорте. По данным мониторинговых служб данный режим может сохраниться вплоть до марта-апреля.

АВАСЕ – азиатская выставка и конференция бизнес-авиации, ежегодно проводится в Шанхае и собирает тысячи специалистов авиационной отрасли, а также крупнейших авиапроизводителей, демонстрирующих свои новинки и достижения. Экспозиции выставки включают ангар площадью 4000 кв. м, статическую стоянку, здесь будут представлены новейшие модели самолетов и вертолетов, авиационное оборудование и услуги. Конференции и семинары, которые пройдут в рамках выставки, будут посвящены вопросам развития бизнес-авиации, ее перспективам в регионе и мире.



**ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР**  
**Безопасность полетов**  
**Безопасность топливообеспечения**  
 17 МАРТА 2020 | МОСКВА, ОТЕЛЬ "АЭРОСТАР"

[bizavsafety.aero](http://bizavsafety.aero)



## РВС заступает на дежурство

«Русские Вертолетные Системы» заключили контракты на осуществление авиационных работ с «Центром медицины катастроф и скорой медицинской помощи» в Астраханской области и «Городской клинической больницей скорой медицинской помощи № 25» в Волгоградской области.

Согласно контракту, специализированные вертолеты «РВС» будут осуществлять доставку больных, медицинских грузов и персонала для оказания скорой медицинской помощи больным. Авиарботы будут осуществляться вертолетом «Ансат» производства Казанского вертолетного завода.

Отечественный вертолет «Ансат» оснащен современным медицинским модулем производства Казанского агрегатного завода, который предназначен для применения в качестве средства обеспечения медицинской эвакуации одного носилочного пострадавшего «крайне тяжелой» и «тяжелой» степени тяжести состояния, непрерывного мониторинга состояния, поддержания жизненно важных функций организма и проведения медицинской бригадой во время эвакуации интенсивной терапии в объеме специализированной врачебной помощи.

«Русские Вертолетные Системы» — первый и крупнейший гражданский эксплуатант вертолетов типа «Ансат». В парке Компании сегодня 17 вертолетов данного типа, 15 из которых оснащены современным медицинским модулем производства «Казанского агрегатного завода», а также 2 вертолета «Ансат» в VIP модификации. Также компания располагает 5 вертолетами Ми-8АМТ/МТВ, которые оснащены современным медицинским оборудованием. Служба HELIMED («ХелиМед») является специализированным авиа-медицинским подразделением компании.

## Для VRT500 выбрана авионика FlytX

Комплект авионики FlytX был выбран «ВР-Технологии», дочерней компанией «Вертолетов России», для оснащения перспективного легкого гражданского вертолета VRT500.

Комплексный, интегрированный и подключенный к системам с открытой архитектурой с гарантией кибербезопасности от Thales пакет авионики FlytX снижает рабочую нагрузку пилота при оптимальной безопасности. FlytX также дает снижение веса, пространства и энергопотребления на 40% по сравнению с другими современными наборами авионики.

FlytX имеет пользовательский интерфейс последнего поколения, основанный на широкоформатном 15-дюймовом сенсорном дисплее, который упрощает работу пилота благодаря инновационным техноло-

гиям. VRT500 будет оснащаться одноэкранный версией авионики FlytX.

VRT500 — легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до пяти человек и оснащаться современным комплексом интерактивной авионики. Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 250 км/ч, совершать полеты на дальность до 860 км, брать на борт до 730 кг полезной нагрузки.

Вертолет предполагается в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP и медико-эвакуационной конфигурациях.



## Hillsboro и ADAC - партнеры

Hillsboro Aero Academy заключила партнерское соглашение с ADAC Luftrettung GmbH (ADAC Air Rescue), чтобы обеспечить подготовку пилотов скорой медицинской помощи в Германии. В рамках сотрудничества партнеры создали программу, предназначенную в первую очередь для немецкоговорящих лиц, которая будет включать в себя наставничество и поддержку со стороны ADAC во время обучения студентов. Программа открыта для лиц без летного опыта, а также для инструкторов и выпускников Hillsboro.

Выпускники Hillsboro, которые получили соответствующие лицензии и рейтинги, а также необходимые 1000 часов налета (включая 500 в неотложной медицинской помощи или в аналогичных сложных операциях), пройдут собеседование в ADAC. Как только студент получит рекомендацию о приеме на работу, он приступит к выполнению обязанностей при появлении подходящей вакансии.

Партнерство призвано несколько облегчить растущую потребность в пилотах аварийных служб в Германии, сообщили в Hillsboro, отметив, что немецкие спасательные организации видят потребность в еще как минимум 100-200 пилотах в течение следующего десятилетия.

«Это сотрудничество с Hillsboro является ключевым компонентом для создания инновационной и устойчивой основы для найма новых пилотов, что помогает нам избежать нехватки кадров на свободные вакансии пилотов на ранней стадии и обеспечить неотложную воздушную медицинскую помощь для широкой общественности в будущем», - сказал управляющий директор ADAC Luftrettung Фредерик Брудер.

## Bell 505 получит автопилот HeliSAS

Genesys Aerosystems объявила, что Bell выбрала оборудование VFR HeliSAS с автопилотом и системой повышения стабильности для 505 Jet Ranger X в качестве опции, установленной на заводе. Genesys также сообщила об новой уникальной функции VFR HeliSAS для Bell 505 – защите от выхода за границы допустимых режимов полета.

HeliSAS был установлен на более чем 1000 легких и средних вертолетах, и Genesys постоянно совершенствует набор функций для расширения функциональности и безопасности. Функция защиты от выхода за границы допустимых режимов полета обеспечит контроль скорости в режимах ALT, SPD и VRT, чтобы пилот случайно не попал в небезопасную ситуацию. HeliSAS будет активно корректировать положение, чтобы обеспечить безопасную скорость, а также предоставлять звуковые оповещения для предупреждения пилотов о предельных режимах.

«Мы рады добавить Bell 505 в наш длинный список вертолетов, сертифицированных и летающих с HeliSAS, и надеемся на сотрудничество с Bell, чтобы предложить владельцам и операторам проверенную, жизненно важную технологию HeliSAS», - сказал Джейми Люстер, директор по продажам и маркетингу Genesys Aerosystems. «Мы также с гордостью представляем новые функции безопасности HeliSAS для Bell 505, включая контроль скорости и управление рысканием».

Для нынешних владельцев Bell 505 также предлагается VFR HeliSAS в качестве опции для модернизации у официального дилера Genesys Aerosystems.

Ожидается, что одобрение со стороны авиационных властей других юрисдикций последуют вскоре после сертификации FAA.





## Textron и Bombardier ведут переговоры | Покупатели будут определять цену джетов в 2020

Аналитики рынка привели свои причины, по которым [отчет](#) Wall Street Journal, опубликованный на этой неделе, о том, что Textron ведет переговоры с Bombardier о покупке канадского производителя, может быть правдивым. Представители Bombardier и Textron, со своей стороны, отказались комментировать доклад о том, что компании уже несколько недель ведут переговоры о приобретении Textron продуктовых линеек Bombardier Learjet, Challenger и Global. Марк Маслuch из Bombardier и Дэвид Сильвестр из Textron заявили AIN, что в рамках политики ни одна из компаний не будет «комментировать рыночные слухи».

Аналитик Citi Джонатан Равив написал, что «сделка с BBD (Bombardier) может быть успешной» для Textron, как это было в случае с приобретением Hawker Beechcraft в 2013 году, которое более чем в девять раз увеличило 12-месячную прибыль Hawker Beechcraft в Textron, «Мы считаем правильным думать, что такого рода отчетность побудит Textron совершить сделку», - написал Равив, добавив, что это, вероятно, усилит акции Textron, которые в последнее время торгуются с дисконтом.

Аналогично, аналитик Jefferies Шейла Кахьяоглу написала, что такая сделка может принести до 21% к прибыли Textron. Это также послужит консолидации отрасли, в которой большое количество конкурентов и в последние годы небольшой рост. «На рынке бизнес-джетов сейчас семь крупных производителей, и учитывая, что рыночные поставки на уровне около 650 воздушных судов в год, консолидация всегда была возможна», - написала Кахьяоглу.

Согласно новому анализу брокерской и консалтинговой компании Mente Group, текущий год будет стабильным с точки зрения объема продаж поддержанных деловых самолетов в долларах, но не стоит ожидать, что 2020 год будет рекордным по продажам в количественном выражении. Компания, базирующаяся в Далласе, считает, что на вторичном рынке год будет ровный с небольшим снижением количества проданных самолетов.

«В целом вторичный рынок бизнес-джетов переместился с рынка продавца в начале 2019 года в сторону более сбалансированного рынка в середине года, а закончили мы год преимущественно в рынке покупателя», - сказал президент и исполнительный директор Mente Group Брайан Проктор. «Мы ожидаем, что тенденция перенесется на 2020 год, возможно, с меньшим количеством транзакций и повышенной чувствительностью к цене на поддержанные деловые самолеты».

По словам Брайана Проктора, последние две недели

2019 года были активные сделки с высокими суммами и крупными бизнес-джетами. «Для нас как дилера это был самый большой объем транзакций в долларах за последние 10 лет, и я ожидаю, что это может быть верно для отрасли в целом».

Он ожидает, что в 2020 году рынок будет зависеть от цен, при этом наибольшая активность будет наблюдаться в первом и четвертом кварталах. Но покупатели будут меркантильными. «Покупатели ищут полезность там, где они могут ее найти», - объяснил Проктор. «За последние пару лет было создано много богатства, и эти покупатели будут продолжать покупать, если и когда они увидят на рынке хорошие сделки».

Чувствительность к ценам будет оказывать давление на продавцов и производителей, а также на их поддержанные и новые деловые самолеты. «Продавцы и производители новых самолетов должны будут очень и очень быстро реагировать на то, что будет происходить на рынке в 2020 году», - добавил он.



## РВС прилетели в Суринам

Экипаж и авиатехника компании «Русские Вертолетные Системы» направлены в Суринам для выполнения авиаработ. Компания в кратчайшие сроки обеспечила переброску в Республику Суринам Ми-8АМТ, производства Улан-Удэнского авиационного завода, и создала в Парамарибо базу технического обслуживания и запчастей. Применение современного отечественного вертолета позволит существенно нарастить оперативные возможности экстренных служб Суринама.

Площадь Суринама — 163 821 квадратный километр. Страна условно разделена на две части — северную и южную. Большая часть населения проживает на севере, а в южной части страны, покрытой саванной и тропическими дождевыми лесами, практически отсутствуют постоянные жители и развитая транспортная инфраструктура, что осложняет проведение мониторинга и оперативное реагирование на возможные чрезвычайные ситуации, а также, при необходимости, эвакуацию жителей.

С целью обеспечения безопасности в данных районах, было принято решение направить в регион авиатехнику и летно-технический персонал «Русских Вертолетных Систем», которые будут выполнять перечисленные выше авиационные работы.

Летно-технические характеристики Ми-8АМТ и его оборудование позволяют проводить широкий спектр авиаработ в различных климатических условиях, в т.ч. в сухом пустынном и во влажном тропическом климате.

Контракт подразумевает возможность дальнейшего расширения парка воздушных судов в регионе.

## Nomad Technics заменил лобовое стекло на Global XRS

Компания Nomad Technics успешно предоставила поддержку AOG оператору бизнес-джета Bombardier Global XRS, заменив разбитое лобовое стекло на своей базе в EuroAirport, Базель, Швейцария.

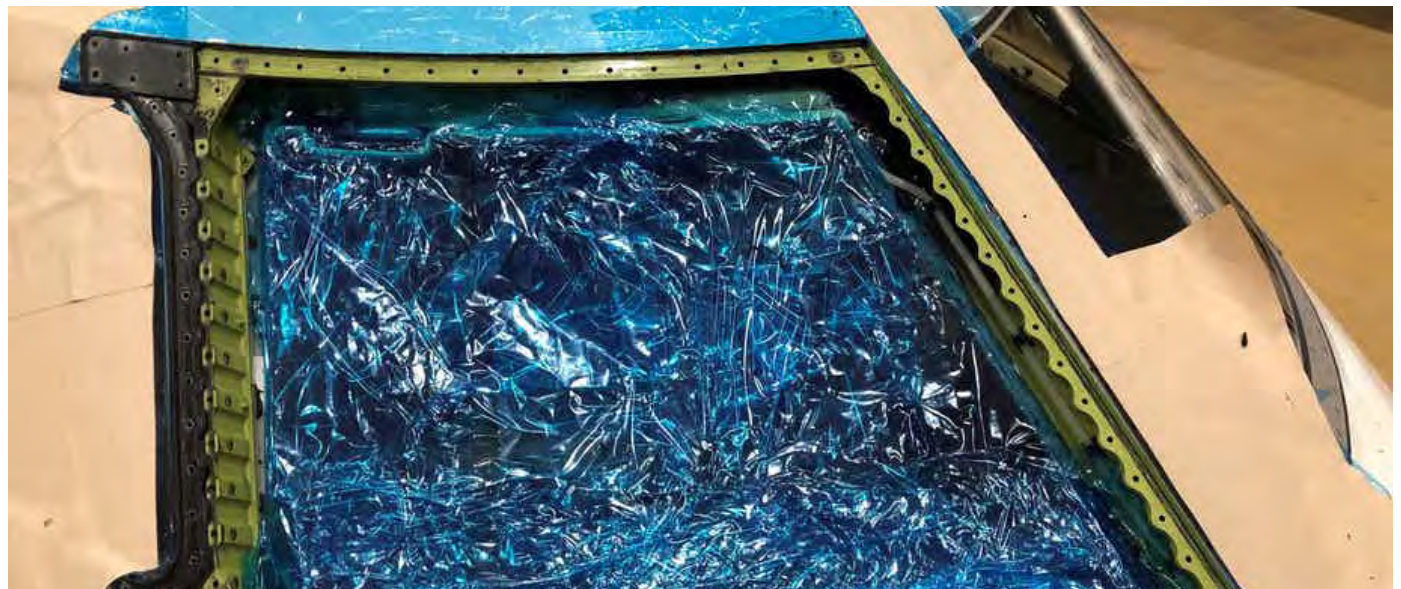
В конце января поздно вечером Nomad Technics получил от клиента звонок о ситуации AOG, при которой Bombardier Global XRS имел неисправное лобовое стекло. Команда начала сразу с заказа необходимых запчастей. После прибытия самолета на следующее утро инженеры немедленно сняли правое переднее лобовое стекло и подготовили самолет к монтажу. После получения запасных частей, их монтажа и успешных опрессовок кабины Nomad Technics вовремя передала самолет клиенту.

«Мы гордимся тем, что завершили ситуацию AOG на Bombardier Global XRS в чрезвычайно короткое вре-

мя», - сказал Кай Даннат, супервайзер по Bombardier в Nomad Technics.

«Благодаря гибкости инженеров и прямым каналам поставок мы смогли разрешить событие AOG до полного удовлетворения клиента. Он смог использовать свой самолет после короткого простоя», - добавляет Роман Хут, генеральный директор Nomad Technics.

Nomad Technics AG, подразделение по техническому обслуживанию Nomad Aviation AG, является организацией, одобренной EASA Part 145, и проводит инспекционные проверки и нестандартные ремонтные работы на Bombardier Challenger 300, 600, 850, Bombardier Global XRS, Global 5000, Global 6000 и Embraer Legacy 600 и 650, а также других типах, включают Cessna серии C525. Компания имеет собственный ангар площадью 7400 кв.м. и стоянки площадью 7000 кв.м. в EuroAirport, Базель.





## +140 килограммов

В рамках выставки Heli-Expo 2020 компания Airbus Helicopters объявила о дальнейшем улучшении летно-технических характеристик вертолета H125, что предоставит новые возможности эксплуатантам при выполнении разного рода авиационных работ.

Прирост грузоподъемности для транспортировки грузов на внешней подвеске и на борту вертолета составит до 140 килограммов. Потолок висения вне зоны влияния земли (OGE) будет увеличен более чем на 1500 футов (до 12600 футов). После того, как H125 оснастят системой BLR Fast Fin, повышающей эффективность хвостового винта, грузоподъемность вырастет до 190 килограммов, а потолок висения вне зоны влияния земли (OGE) увеличится на 2300 футов (до 13400 футов) по сравнению с текущими характеристиками H125.

Ожидается, что версия с увеличенной грузоподъемностью будет сертифицирована летом 2020 года. В дальнейшем эти характеристики будут включены в стандартную конфигурацию всех новых вертолетов H125 без увеличения их стоимости. Обновление будет доступно к концу года для всех H125 (AS350-B3e), оборудованных многофункциональным дисплеем вертолета и двигателя (VEMD). Для этого потребуются просто обновить ПО системы VEMD.

Компания Airbus Helicopters также представила новые технологические решения для H125, которые позволят повысить ситуационную осведомленность и улучшить обзор для пилотов. К ним относятся: более компактная приборная панель с сенсорными дисплеями и авионикой Garmin G500H-TXI; система дистанционной передачи данных FLI разработки калифорнийской компании AKV Inc., которая транслирует параметры двигателей на смартфон или планшет через Bluetooth и позволяет держать груз на

внешней подвеске в поле зрения; два дополнительных окна, увеличивающие область верхнего обзора; новая система Maximum Pilot View Kit от компании Swiss Rotors Service, которая позволяет увеличить обзор и ситуационную осведомленность пилотов и тем самым улучшает точность и безопасность авиационных работ.

«Я рад представить усовершенствованный H125, который стал результатом постоянного диалога с нашими заказчиками», - заявил Аксель Алоччо (Axel Aloccio), руководитель программы легких однодвигательных вертолетов. «Дополнительная мощность H125 повышает планку на рынке однодвигательных вертолетов до невероятно высокого уровня, а также подтверждает превосходство H125 по параметрам

полезной нагрузки и соотношению «цена-качество». Эти нововведения не только упростят решение рутинных задач при выполнении авиационных работ, но и, что еще важнее, повысят безопасность эксплуатации».

Благодаря своей многофункциональности и эксплуатационным характеристикам, H125 сохраняет лидерские позиции на рынке однодвигательных вертолетов. Около 1500 заказчиков по всему миру эксплуатируют 4000 вертолетов H125. За последние десять лет для авиационных работ было поставлено 630 вертолетов этой модели, что соответствует доле рынка в 74%. Сегодня в этой сфере эксплуатируется порядка 1600 вертолетов H125/AS350, совокупный налет которых составляет 10,6 млн часов.





## Jetex открыл VIP-терминал в Марракеше

Провайдер по обслуживанию рейсов деловой авиации Jetex Flight Support (Jetex) на прошлой неделе торжественно открыл свой новый VIP-терминал в Марракеше (Marrakech Menara Airport). С момента своего присутствия в Марокко в качестве оператора FBO (с 2016 года), компания открыла комплексы в Касабланке, Агадире и Рабате. Новый флагманский VIP-терминал Jetex в Марракеше доводит общее число африканских представительств компании до 16, включая шесть FBO.

Как комментируют в компании, каждый год Марокко принимает более 10000 бизнес-джетов, что делает его одним из наиболее важных рынков в Африке, в то время как в 2020 году в регионе Ближнего Востока и Северной Африки, по прогнозу аналитиков компании, ожидается около 175000 рейсов.

«Мы ожидаем, что частная авиация в Африке продолжит свой быстрый рост. Мы хотим, чтобы компания Jetex способствовала этому росту и лучше удовлетворяла растущие потребности рынка. Для нас большая честь открыть первый VIP-терминал такого рода в Северной Африке, и мы благодарны за постоянную поддержку правительства Марокко», - прокомментировал Адель Мардини, основатель и генеральный директор Jetex.

Начиная с 2009 года, Jetex пересмотрела концепцию FBO и превратила ее в индивидуальный роскошный туристический бренд, предназначенный для самых взыскательных путешественников.

Новый терминал имеет площадь 1000 кв.м. и спроектирован дизайнером Захи Хаидом (подробнее о дизайне BizavNews расскажет в ближайшее время). Еще около 25000 кв.м. выделены под стоянку воздушных судов различных типов.

Напомним, что крупнейшее FBO компании расположено в Dubai Al Maktoum International Airport, где Jetex Flight Support владеет половиной современного комплекса, специально построенного для обслуживания рейсов деловой авиации.

Как ранее сообщал BizavNews, к 2021-22 году Jetex Flight Support будет иметь 50 собственных FBO. Адель Мардини ранее рассказал нашему изданию, что компания в настоящее время эксплуатирует или имеет контракты на строительство 29 FBO. Среди реализованных проектов – три объекта в Испании,

пять в Марокко и по одному в Дубай, Париже и Флориде. К 2020 году Jetex Flight Support построит еще 21 FBO по всему миру.

Мардини отметил, что рост количества FBO вовсе не снижает значимость других сегментов бизнеса компании. Jetex Flight Support была создана в 2005 году в Дубай. В настоящее время компания работает в различных сегментах обеспечения услуг бизнес-авиации: наземное обслуживание, топливообеспечение, планирование рейсов, консалтинг и другие услуги. Офисы Jetex Flight Support расположены по всему миру.





## Более 100 иностранных воздушных судов посетили РФ в 2019 году с помощью АОПА-Россия

Итоги прошедшего года подвел Комитет по международному туризму РАОПА. Задача комитета помогать иностранным частным пилотам прорваться сквозь бюрократические и национальные воздушные преграды, чтобы посетить Россию. 107 воздушных судов – такова общая цифра прилетевших иностранцев с нашей помощью в 2019 году (+620% к 2018 г).

Это частные пилоты из 15 стран, среди которых Германия, Франция, Италия, Польша, Великобритания, Швейцария, США и другие.

«Через Россию с нашей поддержкой пролетело 9 кругосветных экспедиций. Самые знаменитые – Джеймс Кетчелл и Норман Сурплус, летевшие на двух автожирах, и супруги Барри (72 года) и Сандра (69 лет) Пейн, совершавшие кругосветку на Piper Comanche в честь 50-летия свадьбы. Кроме того, жители Дальнего Востока смогли познакомиться с экипажем Silver Spitfire, построенным в 1943 году и отреставрированным специально под кругосветный перелет», - комментируют в ассоциации.

Некоторые частные пилоты из других стран уже полюбили летать в Россию – 5 воздушных судов побывали здесь дважды за 2019 год, а один из пилотов прилетал три раза.

Самым масштабным авиационным мероприятием уходящего года с участием иностранцев стало празднование 100-летия аэродрома Девау (Калининград). Туда при активном участии комитета по международному туризму АОПА-Россия прилетело 44 воздушных судна из других стран.

Всего иностранные ВС пролетели по нашей стране в 2019 году 305000 километров, провели в воздухе 1820 часов, подали 835 планов и получили 835 разреше-

ний на ИВП. Кроме того, они заплатили Госкорпорации по ОрВД 3 070 000 рублей аэронавигационных сборов.

«По нашим оценкам, эти иностранные частные пилоты (то есть, туристы) принесли экономике России в этом году порядка 120 000 000 рублей и около 40 000 000 рублей налогов в бюджеты разных уровней. Мы надеемся, что в следующем году в Россию прилетит еще больше иностранных частных пилотов, а

власти наконец смогут упростить бюрократические процедуры, связанные с этим. По крайней мере, комитет по международному туризму АОПА-Россия будет активно над этим работать. Выражаем большую благодарность всем, кто поддерживал и помог нашим пилотам во время их путешествий через страну! В каждом городе России всегда находились люди, которые были готовы не бросать их на произвол судьбы, встречать, провожать и организовывать экскурсии», - резюмируют в ассоциации.



## Дальше и комфортнее

Компания Embraer Executive Jets представила обновленную версию популярного легкого бизнес-джета Phenom 300E, первые поставки которого запланированы на май текущего года. Стоимость самолета составит \$9.65 млн.

Обновленный джет получил два новых турбовентиляторных двигателя Pratt & Whitney Canada PW535E1 с тягой 3478 фунтов каждый, которые оснащены FADEC (на предшественнике были установлены PW535E, прим. ред.). Самолет немного прибавил по дальности, теперь одна составляет 3724 км (2010 морских миль против 1971 морской мили). Джет теперь имеет максимальную скорость 0,80 Маха против 0,78 Маха на предыдущем Phenom 300.

В интерьере лайнера многое заимствовано с моделей Praetor 500/600. Так клиентам предложен салон Bossa Nova. В нем используется сочетание классических и современных материалов: от шелка и кожи до камня и углепластика. Специально спроектированные для этого судна кресла, могут полностью раскладываться, их подголовник увеличен, подлокотники выдвигаются, элегантный балдахин с узорами помогает создать визуально закрытую приватную зону.

Комфорт – основная черта этого самолета, от широкой входной двери с трапом и широкого овального в сечении фюзеляжа до тихого салона. К этому надо добавить топливную эффективность и порядочную дальность. Клиентам очень пришлось по душе фирменное овальное сечение фюзеляжа Oval Lite — точнее, то дополнительное пространство на уровне головы и плеч, которое оно обеспечивает, и большие иллюминаторы, заливающие салон естественным светом. Иллюминатор в туалете заслуживает особого упоминания, поскольку визуально увеличивает пространство. Все это качества, которые так ценят

владельцы первых «трехсоток» не только сохранились в Phenom 300E, но и вывели самолет на новый уровень.

Удобный для экипажа кокпит позволяет управление одним пилотом. Кабина экипажа оснащена сенсорной системой Prodigy Touch Flight Deck на основе

платформы Garmin 3000. Улучшенный интерфейс системы управления самолетом благодаря Prodigy Touch Flight Deck усиливает контроль пилота над летной обстановкой.

Новый Phenom 300E также поставляется со стандартом подключения 4G через систему Gogo Avance L5.





## Вертолётный тур в США глазами ХелиКо Групп

Традиционно, ближе к завершению зимы наши хорошие друзья, вертолётный дилер и сервисный центр, компания ХелиКо Групп, совершает поездку в США с группой своих клиентов для того, чтобы показать им крупнейшую вертолётную выставку NAI Heli-Expo, завод Robinson, а также лучшие достопримечательности в окрестностях как на земле, так и в небе. Не стал исключением и 2020 год, и мы рады поделиться с вами итогами этой увлекательной поездки благодаря информации, предоставленной нам из первых рук ее организаторами.

«В этом году подобралась особенно интересная и, я бы даже сказала, душевная группа из дюжины наших замечательных клиентов и друзей, а также пары

представителей нашей компании. Как мы в конце шутили: группа Краснодар-Тюмень-Сахалин и так далее. И действительно, участники поездки слетелись со всех уголков не только России, но и мира. На самом деле группа должна была быть значительно больше, но часть людей не успела вовремя получить американскую визу. Поэтому мы настоятельно рекомендуем всем, кто планирует составить нам компанию на подобное мероприятие в следующем году, уже сейчас заняться вопросом неспешного получения визы с нашим содействием.

Традиционно мы посетили выставку Heli-Expo, которая в этом году проходила в Калифорнийском Анахайме, что значительно облегчило логистику,

ведь завод Robinson находится в Торрансе, что совсем неподалёку, и нам не пришлось лететь через всю страну. Хотя, в целом, это никогда ещё никого не останавливало. Помимо всего прочего в Анахайме у нас был совершенно уникальный и наименее приятный ужин с руководством завода Robinson, яркая и совершенно свободная развлекательная программа с посещением первого в мире Disneyland, Universal Studios, полётом на нескольких R44 над самыми красивыми местами Калифорнийского побережья и Лос-Анджелеса, а также насыщенные обзорные экскурсии для желающих», - рассказывает Елена Зарина, директор компании ХелиКо Групп, идейный вдохновитель и неизменный участник поездок. Но обо всём по порядку.

Как вы знаете, в этом году выставка проходила с 28 по 30 января в Анахайме, Калифорния и располагалась на площади более 300 квадратных метров, собрала более 700 экспонентов, 60 вертолетов и неслучайное количество дополнительного оборудования, авионики, аксессуаров, задействованных в вертолётной сфере сервисных компаний и далее по списку.

Основное внимание публики, как всегда, было приковано к стендам крупнейших вертолётных производителей. Главной звездой этого шоу стал, безусловно, совместный проект Airbus Helicopters и Aston Martin - модификация АСН130 с потрясающе стильным и добротным салоном, где всё продумано до мелочей, а также с нестандартной схемой и цветами окраски фюзеляжа. Вертолёт с серийным номером 001 был представлен на стенде и после нескольких тестовых полётов он всё ещё доступен к открытой продаже, что само по себе уникально в вертолётной сфере. При этом завод уже получил несколько заказов на данную модель в конкретных выбранных клиентах цветовых решениях (отличных от выставлен-



ного на экспоборту). Всего будет выпущено 20 таких вертолётов и, разумеется, особенным образом будет отмечен выпуск борта под номером 007.

Также приятной новостью от Airbus Helicopters стало известие о скором завершении процесса сертификации нового H160, который, к сожалению, не был представлен на выставке в этом году, но практически наверняка, будет красоваться на следующей Heli-Expo. Также считаем важным отметить, что на всех вертолётах семейства H125 и H130 устанавливается теперь только новая стеклянная приборная панель с Garmin 500. Это уже «стандартное» оборудование.

Лично от Курта Робинсона, президента компании, мы узнали максимальные подробности о том, в

течение какого времени завершится процесс сертификации всех новых опций для R66 российскими авиационными властями, а это значит, что они будут доступны для заказа на новых бортах для России. Случиться это должно в течение буквально нескольких недель. И сейчас это особенно важно, ведь в 2020 году действует ставка НДС 0% на импортируемые в Россию ВС зарубежного производства. Среди новинок: топливный бак, рассчитанный на 1 час лётного времени, обогреваемые сидения, тачскрины экранов glass cockpit (стеклянной приборной панели).

На стенде Bell в этом году было представлено 5 бортов: 407, 412, 429, 505 JetRanger X и долгожданный реальный прототип 525, напротив которого произошло историческое закрепление партнерских

отношений между Bell и пионером нефтегазодобычи из Норвегии Wintershall Dea, который надеется с помощью вертолёта внести значительные изменения в своей отрасли, в частности в нефтедобыче в Северном море.

Стенд Leonardo был представлен тремя бортами: AW169 с медицинским салоном, AW139 в VIP конфигурации и AW189, оснащённый для работ в сфере энергетики, но главной новостью, конечно, стало приобретение концерном швейцарского Kopter за 185 миллионов долларов. О втором хочется рассказать отдельно.

Не все знают, что Kopter (ранее Marenco Swiss-helicopter) развивался с участием частного российского финансирования, проект поддерживал фонд Александра Мамута. В этом году на стенде исполнительный вице-президент компании Матиас Сенс провёл для нашей группы очень яркую презентацию вертолёта SH09. Стало известно о небольших, но важных деталях, выгодно отличающих вертолёт от конкурентов и делающего его максимально удобным для утилитарных и поисково-спасательных работ. Например, объём багажного отделения, высота и ширина зоны погрузки-выгрузки. Так, куб, габаритами чуть больше одного кубического метра, легко в него поместится. Дальность полёта до 800 км, помимо этого у вертолёта есть уникальные решения в плане оснащения кабины: например, регулируемые по высоте сидения в салоне, а также возможность заказать складное сиденье, которое существенно добавит пространства пассажирам при полетах не с полной загрузкой. Кажется бы, мелочь? Но Матиас вынашивал эту идею больше 10 лет, работая в других вертолётных компаниях, и только сейчас ей суждено было воплотиться в жизнь.





На стенде Sikorsky, как и в прошлом году, присутствовал сын основателя компании Сергей Сикорский с супругой. Мы подошли поздороваться, было приятно, что он запомнил нас со встречи в прошлом году, и мы имели возможность пообщаться снова. Как мы уже писали ранее, он отлично, хоть и с акцентом, говорит по-русски.

Выставка была ещё в самом разгаре, но один из вечеров руководство завода Robinson провело за ужином с нашей компанией. Напомним, что президентом Robinson Helicopters сейчас является Курт Робинсон, сын Френка, основателя компании и создателя первого вертолёта Robinson, а вице-президентом, отвечающим за продажи и отгрузки по всему миру, его дочь Терри. «Когда я очень заблаговременно на-

писала Терри и Курту, уже не в первый раз за долгие годы дилерства, что хотела бы пригласить их на ужин, я не рассчитывала на оперативное согласие их обоих, также зная, что они практически никогда не находят время для неформального общения со своими многочисленными дилерами по всему миру в силу объективной и тотальной занятости. Как же я была рада, когда увидела подтверждение!» - вспоминает Елена. Ужин прошёл чудесно, Курт и Терри поделились воспоминаниями из детства, например, как Френк воспитывая в одиночку троих детей, на салфетках в ресторанах рисовал проекты вертолёта, а присматривали за детьми во время его занятости работой студенты, которым вместо оплаты предоставлялась еда и крыша над головой, поскольку денег не хватало - всё уходило на рождение исторического R22.

А после выставки были развлечения, самым запоминающимся из которых, по мнению всех участников, был полёт на нескольких арендованных R44 над вечерним Лос-Анджелесом и окрестностями. И это при том, что летали все бывалые люди, многие из которых сами много лет имеют вертолёты! Кстати, организовать аренду сразу нескольких бортов одновременно и устроить индивидуальную программу даже с учётом Америки, в которой, как говорят сами американцы, «всё покупается и всё продаётся», оказалось не самой простой задачей. И снова помогли отличные отношения с заводом Robinson и его ключевыми сотрудниками!

Ну и в завершении поездки, традиционно, вся группа отправилась в тур на завод Robinson Helicopters, где её уже ждал отдельный гид, который провёл увлекательную полуторачасовую экскурсию по всем цехам. Там, на производственной линии, мы встретили один из вертолётов клиента компании ХелиКо Групп и с радостью тут же отправили ему фото его нового борта в процессе сборки. На этой радостной ноте мы отметили успешное завершение поездки в одном из лучших ресторанов Лос-Анджелеса, и на следующий день каждый участник продолжил своё путешествие по Соединённым Штатам Америки самостоятельно, кто-то оперативно вернулся к делам, но у всех осталось приятное послевкусие и тёплые, почти дружеские отношения.

В следующем году выставка HAI Heli-Expo 2021 пройдёт с 23 по 25 марта в Новом Орлеане, штат Луизиана. Если и вы желаете пережить удивительный опыт посещения крупнейшей в мире вертолётной выставки и всех сопутствующих увлекательных мероприятий, связывайтесь с представителями компании ХелиКо Групп заранее, и они сделают всё возможное, чтобы ваше путешествие в мир вертолётной Америки оказалось по-хорошему незабываемым.



## Стильный работяга

*Новый Bell 505 Jet Ranger X должен заменить в своем классе «дедушку» Bell 206, выпускавшегося с 1962 по 2010 годы. Потомок имеет более просторную кабину, лучший обзор и улучшенную аэродинамику. Несмотря на свой спортивный вид, вертолет готов к выполнению авиационных работ широкого спектра, и ему есть что предъявить конкурентам в своем классе.*

### **Быстро адаптируется к любым полетам**

От перевозки персонала до патрулирования трубопроводов и транспортировки грузов на внешней

подвеске – новый Bell 505 Jet Ranger X готов меняться под разные задачи. В этом ему помогает несколько конструкторских решений.

В первую очередь, внутренний объем кабины был увеличен с помощью компоновки авионики и приборов. Верхняя панель не занимает так много места, как это было в предыдущих моделях Bell. На потолке остались только перекрывной кран топлива, тормоз ротора, тумблер аэронавигационных огней, крючки для гарнитур и вентиляционные отверстия кондиционера.

Бывший военный пилот вертолета Bell 206 Мик Куллен отметил увеличенное пространство над головой: «Я помню, когда служил в армии, высокие пилоты регулярно задевали потолок Kiowa (армейская версия Bell 206), когда надевали шлемы. В Bell 505 такой проблемы нет».

Кабина Bell 505 является полностью открытым пространством с двумя сидениями впереди и тремя сзади. При этом окна кабины идут почти до самого пола, а задние сиденья немного приподняты по отношению к передним, что позволяет сидящим сзади иметь лучший обзор. Для авиационных работ задние сиденья могут быть сложены, увеличивая объем кабины для размещения внутри нее грузов.

С убранными задними сиденьями внутри кабины можно разместить груз объемом 2,8 кубических метра весом до 680 килограммов. Кроме того, сиденья можно легко снять и разместить в багажнике вертолета, или, если требуется уменьшить взлетный вес, оставить на земле. На внешней подвеске Bell 505 может перевозить любой груз весом до 907 килограммов.

Передние сиденья расположены на рельсах, по которым их можно двигать вперед и назад. Интересно, что рельсы для сидений, по сути, единственная выступающая часть поверхности пола в вертолете. Вся остальная поверхность абсолютно плоская. При этом двери кабины огромны по своей площади в сравнении с предыдущими моделями. Всё это делает размещение людей и поклажи в кабине более простым и экономит время загрузки и погрузки. За кабиной располагается вместительный багажник объемом 0,5 кубических метра, доступ к которому осуществляется через отдельную дверь шириной 56 см и высотой 42 сантиметра.





«За пределами «экранного эффекта» максимальная высота висения с максимальным взлетным весом около 2030 килограммов с грузом на внешней подвеске составляет около 3500 футов», - подсчитал пилот Мик Куллен, «После подбора груза вертолет в стандартных метеоусловиях способен набирать высоту с вертикальной скоростью 1000 футов в минуту на максимальной продолжительной тяге (max continuous power), при этом у него ещё остается запас по мощности. Я знаю оператора в Новой Зеландии, который регулярно использует Bell 505 в горах для транспортировки грузов 725-775 килограммов, при этом иногда перевозя и 850 килограммов на внешней подвеске».

### **Улучшенная конструкция для экономии расходов**

Иногда новое – это хорошо зарекомендовавшее себя старое. Часть элементов Bell 505 - лопасти несущего винта, трансмиссия, приводной вал хвостового винта, редуктор хвостового винта и узел хвостового винта – взяты с Bell 206L4 LongRanger. При этом более легкая кабина и хвостовая балка Bell 505 снижают нагрузку на лопасти предыдущей модели.

Конструкция обратного аэродинамического профиля горизонтального стабилизатора, как и почти во всех вертолетах, создает при движении в прямом направлении нисходящее усилие на хвосте, что приводит к более ровному наклону и увеличению дальности полета. Стабилизатор имеет переднюю кромку с прорезями, которая является новой особенностью конструкции Bell 505. Она задерживает отделение воздушного потока при больших углах атаки, которые горизонтальный стабилизатор может испытывать при подъеме.

Другая интересная особенность хвостовой части - противовесы, гасящие вибрацию. Это квадратные «гирлянды», прикрепленные к концу хвостовой балки с помощью жесткой проволочной скобы, которые ослабляют вибрацию планера. Хвостовая балка также может быть местом крепления для любых балластных грузов, при этом, что удобно, нахождение их в хвосте позволяет использовать очень маленькие веса для регулировки центра тяжести.

По словам пилота Тима Оттесона, регулярно выполняющего полеты на Bell 505, новый вертолет сохранил все достоинства своего предшественника: «У него та же система ротора, что и в модели Bell 206L4. Приводной вал хвостового ротора на Bell 505 немного длиннее, а хвостовой винт имеет гораздо больше тяги. Редуктор установлен на фюзеляже иначе, чем на Bell 206, с помощью жидкостных инерционных амортизаторов. Из-за этого у Bell 505 гораздо более плавный ход, чем у Bell 206».

Использование «стеклянной кабины» с двумя мультифункциональными дисплеями Garmin G1000H является наиболее ярким отличием Bell 505 от конкурентов в этом классе. Обычно правый дисплей настроен так, чтобы показывать искусственный авигоризонт, индикатор скорости и высотомер. Индикация располагается поверх трехмерного отображения ландшафта из базы данных, которая в качестве дополнительной опции предоставляет «синтетическое видение» ландшафта впереди самолета.

Левый дисплей обычно показывает страницу режимов работы двигателя, где находятся показания датчика мощности и оборотов ротора. Мощность отображается на цифровой дуге в процентах, при этом 100% — это максимальная продолжительная тяга (max continuous power), после нее идет желтая дуга,

показывающая пятиминутный диапазон максимальной взлетной тяги. При перемещении стрелки в желтый сектор дуги появляется таймер, показывающий истекшее время в этом режиме.

Значения крутящего момента, MGT (измеренная температура газа) и оборотов двигателя показаны в зеленой рамке рядом с параметрами текущих ограничений. Вся индикация расположена таким образом, что делает управление мощностью двигателем невероятно простым.

Также второй дисплей может быть переключен в режим карты, где можно увидеть информацию о воздушном пространстве, узнать частоты аэродрома, посмотреть опции веса и баланса, а также включить визуализацию высот местности. Кроме того, в бортовой компьютер можно внести вес размещенного груза, чтобы система автоматически рассчитала центровку вертолета. В будущем планируется добавить данные о метеоусловиях.

«После вертолетов предыдущих поколений, авионика Bell 505 это как лайфхак для пилотов», - говорит пилот Мик Куллен, «Пилоту больше не нужно делать сложных расчетов. Мультифункциональный дисплей MFD постоянно отображает расход топлива, расчетный остаток топлива после посадки, ожидаемый посадочный вес и запас топлива».

Всё это дополнено мощностью двигателя Safran Helicopter Engine Arrius 2R, который позволяет Bell 505 выполнять полеты на скорости 230 км/ч на дальность более 560 километров. Двигатель управляется при помощи Full Authority Digital Engine Control (FADEC), которая снижает рабочую нагрузку на пилота. Причем, только у Bell 505 в этом классе вертолетов она двухканальная. По словам пилота

Тома Оттесона, это намного более мощный двигатель, который дает Bell 505 гораздо больше тяги по сравнению с предшественником Bell 206.

### **Как Bell 505 отвоевывает европейский рынок у конкурентов**

«Bell 505 стал мировым успехом для Bell», - заявил журналистам старший вице-президент Bell по международному коммерческому бизнесу Патрик Мулэй. По его данным, после начала поставок в марте 2017 года, к июню 2018 года было продано уже 100 вертолетов этой модели, а к августу 2019 года список проданных Bell 505 увеличился до 200. В 2019 году вертолеты Bell 505 начали поставляться в 10 евро-

пейских стран, включая Великобританию, Хорватию, Чехию, Польшу и Россию.

Росавиация выдала сертификат типа FATA-01014R на Bell 505 в апреле 2019 года. Как рассказал журналистам Александр Евдокимов, глава компании Jet Transfer — официального представителя Bell в России, уже шесть вертолетов Bell 505 были заказаны российскими клиентами. По его оценкам, Jet Transfer сможет продавать по 20 вертолетов этой модели в год, а общий спрос на российском рынке сейчас составляет около 200 бортов.

Патрик Мулэй отмечает, что их новый вертолет уверенно занял значительную долю рынка, подви-

нув своих «одноклассников»: 1,2-тонный Robinson R66 и 1,7-тонный Eurocopter H120. Очевидно, что это произошло из-за того, что у Bell 505 есть несколько важных преимуществ.

Например, если сравнить максимальный взлетный вес Eurocopter H120 и Bell 505 с грузом на внешней подвеске, то окажется, что для европейского вертолета он составляет 1800 килограммов, тогда как новый вертолет Bell сможет взлететь с большим весом: до 2040 килограммов. Разница по ограничениям веса на подвеске тоже в пользу Bell 505. Для Eurocopter H120 максимальный вес внешнего груза не может быть выше 700 килограммов, тогда как Bell 505 может отвезти на 207 килограммов больше.

При этом стоимость летного часа Bell 505 ниже, чем у Eurocopter H120. При расчете стоимости учитывался полет Bell 505 в крейсерском режиме расхода топлива 120 литров (32 галлона) в час при стоимости \$4 за 3,7 литра (1 галлон). Таким образом, с учетом топлива, стоимость летного часа Bell 505 составляет \$441, тогда как у его конкурента Eurocopter H120 - \$501.

По сравнению с Robinson R66 новый Bell 505 выгодно отличаются несколько факторов. В первую очередь, это в два раза более просторная кабина: 1,8 кубических метра в R66 против 2,2 кубических метра в Bell 505. Причем, в Bell 505 при подсчетах не учитывается пространство, занимаемое пилотом.

Неудивительно при этом, что Bell 505 может брать с собой больше полезной нагрузки. При сравнении двух вертолетов оказывается, что максимальный взлетный вес Bell 505, без груза на внешней подвеске, больше, чем у R66: 1669 кг против 1224 кг. При этом Bell 505 может летать значительно выше своего





конкурента из предыдущего поколения вертолетов. Тогда как для R66 не сможет подняться выше 14 000 футов, Bell 505 продолжит набирать высоту до отметки 20 000 футов.

Важной составляющей является экономичность эксплуатации. Так, при подсчете всех расходов выходит, что стоимость летного часа Bell 505 составляет всего на 10% выше, чем у его конкурента R66.

Учитывая достоинства Bell 505, Мулэй уверен, что благодаря своим характеристикам новый вертолет сможет завоевать новый сегмент рынка авиационных работ, подвинув на нем и 2,7-тонного конкурента Eurocopter H125.

«H125 был лидером в сегменте авиаработ в течение нескольких лет, но я думаю, что Bell 505 сможет легко его заменить во время большинства миссий. Зачем тратить на более дорогой H125, например, для инспекции трубопровода, если можно делать это с более экономичным Bell 505?», - считает Патрик Мулэй.

Как рассказал программный директор компании Bell по вертолетам Bell 505 и Bell 429 ЛаШан Бонапарт, у Bell 505 есть важное преимущество по сравнению с конкурентами. «Что отличает Bell 505 от других легких однодвигательных вертолетов, так это его многофункциональность. Нашей целью при первоначальном проектировании Bell 505 было создание лидирующего в отрасли вертолета. Судя по всему, нам это удалось, ведь по мере роста потребностей вертолетных операторов мы продолжаем наблюдать рост нашей клиентской базы 505», - сказал ЛаШан Бонапарт.

В России первым заказчиком Bell 505 стал Уральский Завод Гражданской Авиации (УЗГА), который

приобрел два вертолета. Один из принадлежащих УЗГА Bell 505 был позже приобретен бизнесменом из Новгородской области. Техобслуживание вертолетов будет проводиться силами АО «Казанское авиапредприятие» (КАП). Как рассказал журналистам генеральный директор КАП Магомед Закаржаев, к облету готовятся еще два аналогичных вертолета, которые будут эксплуатироваться владельцами из Москвы и Первоуральска. В ноябре 2019 года в КАП получили расширение своего сертификата организации по ТООР на выполнение работ на вертолете Bell 505 с двигателями Arrius 2R.

### ***Легко в учении, легко «в бою»***

Подготовку пилотов на новый Bell 505 курирует Bell, которая объявила о запуске новых сертифицированных учебных заведений (СТФ). Они будут использовать несколько вертолетов Bell, в том числе 505, и помогут поддержать быстро растущий международный спрос на новые типы вертолетов.

«Мы сосредоточены на предоставлении решений по поддержке на местном уровне для нашей международной клиентской базы на протяжении всего жизненного цикла их самолетов, и СТФ будут играть ключевую роль в этом», - рассказал журналистам Патрик Мулэй.

Менеджер по обучению компании Bell Чед Оукли добавил: «Обучение является неотъемлемой частью послепродажной программы Bell более 65 лет. Мы обучили более 140 000 клиентов в более чем 135 странах по всему миру, и мы с нетерпением ожидаем расширения нашей глобальной сети подготовки с помощью стратегически расположенных сертифицированных учебных заведений».

Один из первых STF и первый сертифицированный учебный центр для Bell 505 будет предоставлен Helideal, представителем Bell во Франции. Компания будет предлагать начальную подготовку и переподготовку пилотов под эгидой Bell Training Academy, эксплуатируя различные вертолеты, включая Bell 505. Французская компания обучает пилотов вертолетов уже более 25 лет и начала подготовку пилотов на Bell 505 в январе 2019 года. В ноябре 2019 года Росавиация сертифицировала Helideal, разрешив подготовку российских пилотов на Bell 505. Сертификат с номером «55/3» позволяет пройти подготовку или переподготовку пилотов с последующей валидацией российскими авиационными властями.



## Люди: Jetex

*Если вам нужен пример непреклонного упорства, непоколебимой решимости и необычайной смелости, познакомьтесь с Аделем Мардини, генеральным директором и президентом компании Jetex Flight Support.*

«Я работал водителем в Дамаске, возил экипаж между самолётом и терминалом. Экипаж всегда жаловался на неудобные залы ожидания в аэропорту и уровень обслуживания», - рассказывает генеральный директор и президент компании Jetex Flight

Support (штаб-квартира находится в Дубай) Адель Мардини (Adel Mardini) о своем прошлом, когда единственным, что его связывало с авиацией, была перевозка авиационного персонала.

Эти пререкания экипажа озарили Мардини и изменили его жизнь. Он решил создать высококласные терминалы для пассажиров и экипажей частных самолетов. Он занял деньги, чтобы начать свой собственный бизнес, и в 2005 году создал компанию Jetex Flight Support.



В том же году компания, расположившаяся в ОАЭ, была представлена на авиашоу в Дубай (Dubai Airshow). На этом мероприятии Мардини сделал все возможное, начиная с привлечения спонсоров и заканчивая флагами, рекламными щитами, выполненными в фирменном ярко-оранжевом цвете его компании, чтобы взволновать спокойное море серых и черных традиционных участников. В то время как компания Jetex начала с создания планов полетов и предоставления наземной поддержки частным самолетам, Мардини начал строительство первого частного аэровокзального комплекса компании — Центра бизнес-авиации в парижском аэропорту Ле Бурже.

«В мире есть только две компании, занимающиеся обслуживанием самолетов бизнес-авиации, логистикой и сопровождением рейсов, и мы являемся одной из них», — говорит он.

«Начиная с 2005 года нам понадобилось четыре года, чтобы построить наш первый терминал. Мы потратили это время на создание нашей платформы, сети, связей и слотов, необходимых для создания этого бизнеса».

Пока компания Jetex не вошла в бизнес, центры бизнес-авиации были в основном мрачными терминалами с дешевым кофе и отсутствующим обслуживанием клиентов. Зачастую это были чисто функциональные пространства, которые служили простейшими точками доступа к частным самолетам.

Идея компании Jetex заключалась в том, чтобы усовершенствовать эту традиционную модель и создать роскошные терминалы.

«Покупатели частных самолетов обычно приезжают на лимузинах, вертолетах, на автомобилях McLaren,



Ferrari, Bentley или Rolls-Royce и покупают самолеты, которые стоят 25–30, а иногда 100 миллионов долларов США», - объясняет Мардини.  
«Мы не хотим, чтобы по пути через терминал к самолетам им приходилось отказываться от того уровня роскоши, к которому они привыкли».

Это видение привело Мардини к запуску передового VIP-терминала компании Jetex в международном аэропорту Аль-Мактум в Дубае в 2013 году, с последующим расширением VIP-терминала в прошлом году. Из 1600 квадратных метров площади, занимаемой Центром бизнес-авиации Jetex в Дубай, 1000 квадратных метров предназначены для пассажиров

и 600 квадратных метров — для членов экипажа.

Тех, кто торопится, команда Jetex может доставить от двери терминала до самолета всего за семь минут на собственном автомобиле Rolls-Royce.

Войдя в терминал, вы увидите рояль со стеклянной крышкой, огромные экраны высокой четкости, как в домашнем кинотеатре, зал для курения сигар, зоны отдыха со столом для игры в настольный футбол, капсулы отдыха, полностью укомплектованный большой конференц-зал для проведения встреч в последнюю минуту перед вылетом и даже специально отведенное место для пассажиров, где они могут

побаловать себя шопинг-терапией перед полетом.

По словам Мардини, выбор района Dubai South в качестве места для центра бизнес-авиации был стратегическим выбором.

«В прошлом году из Дубая было совершено около 31000 рейсов частных самолетов. Из них около 60 процентов были совершены из международного аэропорта Дубая, а остальные — из международного аэропорта Аль-Мактум, где мы находимся.

Планируется, что в течение следующих двух-трех лет почти 90% всех частных рейсов Дубая будут совершаться из аэропорта Аль-Мактум, где им не потребуется ждать слота для взлета и посадки, в отличие от международного аэропорта Дубая [DXB], где приходится стоять в очереди из-за регулярных рейсов некоторых международных коммерческих авиакомпаний».

Размышляя над моделью Центра бизнес-авиации Jetex, Мардини обратился за вдохновением к гостиничной индустрии.

«Когда вы заходите в любой пятизвездочный отель, вы проводите по крайней мере несколько минут в вестибюле. Это то, чего мы хотим достичь в наших Центрах бизнес-авиации. Мы хотим, чтобы пассажиры провели здесь несколько минут, прежде чем мы отвезем их к самолету.

Процесс работы с нашими клиентами подобен процессу, которому следуют пятизвездочные отели, провозжая гостей к их номерам. Точно так же, как и в вестибюле отеля, в наших Центрах бизнес-авиации есть команда стойки регистрации, команда портье и команда по работе с гостями».



Гостиничная индустрия, в свою очередь, также внимательно следит за моделью Центра бизнес-авиации. Например, в прошлом году компания Hilton открыла свой первый отель внутри Центра бизнес-авиации на острове Сент-Саймонс в штате Джорджия.

«Сеть отелей The Four Seasons в партнерстве с компанией NetJets организовала авиаперелет для своих клиентов на большом частном самолете Boeing 757. Сети отелей The Ritz-Carlton и The Peninsula также планируют организовывать авиаперелеты на частных самолетах», — объясняет Мардини.

Логичным развитием для этих крупных гостинич-

ных сетей могло бы стать создание собственных Центров бизнес-авиации для поддержки их авиаперелетов.

Создание Центров бизнес-авиации по аналогии с гостиничным бизнесом, как это сделала компания Jetex, означает создание завидной бизнес-модели, которая, как и пятизвездочная гостиничная сеть, может стать франшизой. И, как объясняет генеральный директор, компания Jetex быстро выросла и на сегодняшний день имеет 29 офисов по всему миру, 14 из которых работают по франшизе, а остальные напрямую принадлежат компании Jetex и управляются ею.



«Мы предлагаем логистику и поддержку при выполнении полетов по всему миру, независимо от присутствия компании Jetex на территории определенной страны. Там, где у компании Jetex нет офиса, у нас есть филиалы, партнеры и агенты. Поэтому, если вы обратитесь за услугами по перелету, например, в Лос-Анджелес, Нью-Йорк или на Кубу, там, где у нас нет собственной команды, мы все равно сможем вам помочь».

В компании Jetex работает более 400 сотрудников по всему миру, а также имеется три глобальных операционных центра — передовая штаб-квартира в Дубае, один центр в Майами для работы на рынках Северной и Южной Америки и еще один в Пекине для обслуживания континентального Китая.

Рынок стран Персидского залива остается особенно прибыльным для компании Jetex, на котором она расширяет свое присутствие в сфере частных перелетов. «Когда мы говорим о странах Персидского залива, мы говорим в основном о рынках Саудовской Аравии и ОАЭ, потому что они являются наиболее активными странами этого региона. Рынок Саудовской Аравии по-прежнему является самым большим, а аэропорты в Эр-Рияде и Джидде постоянно расширяются. Активность наблюдается и на других рынках стран Персидского залива, например, в Омане, где недавно открылся новый аэропорт в Маскате.

Рынок в этом регионе стабилен. С изменениями на рынке нефти и ценами в районе 65–70 долларов США за баррель люди снова начинают использовать частные самолеты и летать чаще».

В то время как бизнес деловой авиации в странах Персидского залива растет, Мардини предлагает взглянуть на то, как индустрия частных самолетов в



регионе выглядит на фоне бесспорного лидера рынка.

«В США 14 000 аэропортов. 60% всех самолетов в мире находятся в США, 14% — в Латинской Америке, 15% — в Европе и 10% — поделены между Ближним Востоком и Азией. Рынок Ближнего Востока растет. Мы обеспечиваем логистическую поддержку всех видов частных самолетов и даже государственных гуманитарных рейсов».

Недавно Исполнительный совет Дубая объявил об отмене 19 сборов, связанных с авиационной отраслью, что стало мощным стимулом для индустрии частных самолетов в ОАЭ.

«Эти экономические реформы очень положительно повлияют на объем деловых операций и станут отличным стимулом. Мы в долгу перед Дубаем за предоставленные объекты и поддержку со стороны правительства и управления гражданской авиации», — говорит Мардини.

Модель Центров бизнес-авиации класса люкс также означает, что эти терминалы теперь привлекают большое количество путешественников. Компания Jetex расширила спектр своих услуг, выйдя за рамки поддержки полетов и планирования путешествий, и теперь предлагает путешественникам консьерж-услуги, отвечающие их индивидуальным требованиям.

От мест в первых рядах на показах мод до безграничного пропуска на следующие гонки Формулы-1 — консьерж-команда Jetex все это умеет.

«У нас был один клиент из Америки, который попросил виллу в Греции, вертолет, дворецких, автомобили и охрану в одном пакете — и мы доставили все это», — говорит Мардини.

Последний проект компании Jetex заключается в том, чтобы расширить свою деятельность и стать дилером авиационной техники. Недавно компания подписала соглашение с HondaJet о продаже и техническом обслуживании самолетов, послепродажном обслуживании и сервисном обслуживании на соседних рынках, например, в Пакистане.

«Это большое преимущество для нас. Мы начинали как брокер по послепродажному обслуживанию самолетов, предлагая логистическую поддержку, затем перешли к Центру бизнес-авиации, а теперь расширили свою деятельность еще больше».

«HondaJet — это хороший продукт для бизнесменов в регионе, которые хотят летать на собственном самолете, скажем, из Дубая в Эр-Рияд или из Джидды в Дубай. С тех пор как мы объявили о партнерстве, у нас уже есть шесть заинтересованных покупателей», — говорит Мардини о шестиместном реактивном самолете стоимостью 5 миллионов долларов США, вторым по стоимости частном самолете в мире и первом частном самолете, произведенном в Японии после окончания Второй мировой войны.

Твердо держа руку на пульсе будущего авиации, компания Jetex также недавно подписала соглашение о сотрудничестве с американской компанией Wright Electric для строительства первого электри-



ческого частного самолета. Компания Jetex будет обеспечивать наземную инфраструктуру для поддержки электрических самолетов путем установки зарядных станций сначала в Дубае и Мускате, затем в других направлениях, таких как Марокко и Испания. Первоначальная дальность полета этих электрических самолетов составит 540 км, а в будущем они смогут преодолевать расстояния почти в 900 км.

Кроме того, дальнейшие планы по расширению бизнеса не менее амбициозны. К 2020 году планируется расширить сеть до 50 Центров бизнес-авиации по всему миру.

«Мы ориентируемся на рынок США и верим, что на рынке Великобритании, особенно с учетом Brexit, бу-

дет большой потенциал. Мы уже подписали договор с Абиджаном в Кот-д'Ивуаре и нацелились на такие места, как Таиланд, Индонезия и Мьянма».

В то время как компания Jetex отрывает новые горизонты, создавая первый терминал для частных самолетов в таких местах, как аэропорт Гуарульос в Сан-Паулу, на ее планы по расширению влияют отношения, которые разделяют и правительства разных стран.

«Я вижу потенциал в России и Казахстане, особенно после визита [наследного принца Абу-Даби] шейха Мухаммада бен Зайда в Казахстан. Мы всегда обращаем внимание на видение правительства и стран, с которыми они хотят укрепить свои отношения».

Сейчас Мардини также занимается оцифровкой бизнеса. «У нас есть свои собственные системы в рамках этой цифровой интеграции. Мы почти готовы к выпуску нашего новейшего приложения, которое позволит операторам частных самолетов планировать бронирование, вносить изменения и координировать свою работу с командой Jetex».

Оцифровка также включает в себя электронную систему маркировки багажа для его отслеживания.

Наряду с эволюцией компании Jetex от оператора полетов до создателя Центров бизнес-авиации, от поставщика консьерж-услуг до дилера авиационной техники, Мардини стал свидетелем не менее кардинальных изменений в ведении бизнеса.





## Самолет недели

Оператор: *Airbus*

Тип: *Airbus A300B4-608ST*

Год выпуска: *1997 г.*

Место съемки: *февраль 2020 года, Toulouse Blagnac - LFBO, France*



Фото: Дмитрий Петрович