



Близость новогодних праздников уже начинает восторженно сказываться на восточном потоке. С одной стороны, новостей становится все меньше и меньше, а с другой – компании стараются под конец года отчитаться об этапах своих проектов, чтобы не уносить их в новый 2014 год.

Для производителей конец года всегда становится горячей порой – ведь закончить отчетный период с ростом всегда приятно. Например, Gulfstream в последнем квартале форсировал поставки флагманов, а Bombardier старается завершить этапы новых программ в семействе Learjet (уже получили сертификаты Learjet 75 и 70, а Learjet 85 готовится к первому полету). От флагманов рынка стараются не отстать и остальные производители. Мы ожидаем хорошего квартального результата Embraer, Beechcraft весь год рапортовал о хорошем росте, а Cessna под конец года получила перспективный заказ от Wheels Up.

А самые интересные для нас события произошли в России. Как нам стало известно, в Раменском появится центр авиации общего назначения. Ранее этот аэропорт рассматривался в качестве грузового и для базирования лоукостеров. Тем не менее, решение разместить там и частную авиацию по сути правильное, так как для этого сегмента важен более свободный график полетов и отсутствие ограничений, что в новом аэропорту, скорее всего, будет доступно. Вторым интересным событием стал запуск интернет системы бронирования бизнес-джетов, ориентированный поначалу на российскую аудиторию. Подобных систем на Западе уже достаточно много, и поэтому интересно посмотреть, как будет развиваться проект.



АВКОМ-Д приходит в Раменское

АВКОМ-Д, в лице Jet Travel Club, в партнерстве с ОАО «ТВК «Россия», а также при участии отечественных операторов деловой авиации, ведет работы по созданию на аэродроме «Раменское» центра АОН и деловой авиации

стр. 18



Charterscanner открывает небо

В России появился первый проект онлайн-бронирования частных самолетов без использования услуг посредников и комиссий. Эксперты считают, что у него есть перспективы

стр. 19



Давать чаевые или не давать?

Пассажиры бизнес-джетов часто находятся в замешательстве, когда и сколько давать чаевых пилотам и членам экипажа, и стоит ли вообще это делать

стр. 20



М-TVORчество

Остров Мэн впервые решил поставить на поток желание владельцев выделиться или персонифицировать свой самолет с помощью бортового номера. 10 самых интересных бортовых номеров!

стр. 21



КАЖЕТСЯ, МИР СТАЛ МЕНЬШЕ

Gulfstream G650

Learjet 70 сертифицирован FAA

Bombardier готовит к поставке первые бизнес-джеты Learjet 70, сообщает Flightglobal. Сертификат FAA легкого бизнес-джета получил 12 декабря 2013 года, о чем производитель сообщил в официальном твиттере. Одобрение обновленной версии самолета Learjet 40, который получил индекс 70, произошло через месяц после сертификации его суперлегкого собрата – Learjet 75 (14 ноября 2013 года), поставки которого начались 3 декабря.

Реализовав эти два проекта, Bombardier надеется обновить свое предложение в сегменте легких бизнес-джетов. Более мощные двигатели Honeywell TFE731-40BR, кабина экипажа Vision на базе авионики Garmin G5000 и новый интерьер должны вдохнуть новую жизнь в проблемный сегмент деловой авиации. Согласно базе данных Flightglobal Ascend Online, Learjet 75 является более популярным среди двух родственных самолетов: Learjet 75 имеет в портфеле заказов 39 машин, и некоторые уже эксплуатируются, в то время как Learjet 70 собрал только 10 заказов.

В новом семействе Learjet 70/75 использованы планеры 40XR/45XR, но на этом сходство с прошлым поко-

лением бизнес-джетов заканчивается. Обновленные самолеты, представленные публике в мае 2012 года, получили полностью новый салон, кабину экипажа Vision Flight Deck и более мощные двигатели. Learjet 70 и Learjet 75 (\$11,1 млн. и \$13,5 млн. соответственно) имеют дальность более 2000 миль, что превышает таковую у Learjet 40XR и 45XR, максимальная скорость составляет $M=0,81$, а крейсерская $M=0,71$.

Learjet 70/75 стали первыми самолетами Bombardier, которые введены в строй, из новых и модернизированных продуктов, запущенных в последнее время. Остальные, полностью новый средний Learjet 85 (первый полет планируется до конца 2013 года) и обновленный суперсредний Challenger 350 (сейчас уже проходит летные испытания), запланированы к вводу в 2014 году, а ультрадальние Global 7000/8000 будут сертифицированы только в 2016 году и 2017 году, соответственно.

Также полагается, что компания разрабатывает обновленную версию Challenger 605, которая может быть анонсирована в 2014 году.



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

SITA: LEDJPXH; AFTN: ULLLJPXH
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

Corporate Air получает второй G280

Компания Gulfstream Aerospace 16 декабря 2013 года поставила очередной бизнес-джет суперсреднего класса G280 американскому бизнес-оператору Corporate Air. Новый самолет стал для перевозчика вторым в парке (первый самолет Corporate Air получила в июне текущего года). Новый G280, по мнению представителей компании, так же как и первый борт будет особо востребован при выполнении трансатлантических рейсов в Северную Европу.

Ранее, в сентябре 2013 года, Corporate Air получила первый 13-местный ультрадальний бизнес-джет G650, который также доступен для выполнения чартерных перелетов. А до конца 2013 года оператор ожидает вторую аналогичную машину.

Corporate Air – крупнейший перевозчик на восточном побережье США. Компания владеет собственными FBO в четырех аэропортах. Парк Corporate Air состоит из восьми самолетов Gulfstream (650/550/450/200/280), и 10-ти самолетов Cessna Citation (X/Bravo/Excel/XLS) и Hawker (700/900XP).

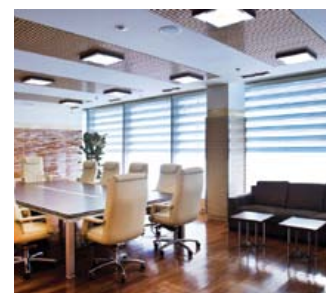
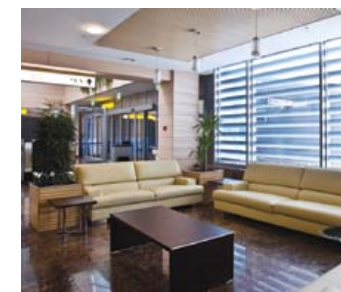
Согласно утверждению Gulfstream Aerospace, у самолета G280 самый большой размер салона в своем классе, а также самая высокая скорость. На данный момент в копилке бизнес-джета 22 рекорда скорости между парами городов. Дальность полета G280 на скорости 0,8M составляет 3600 морских миль (6667 км). Самолет сможет подниматься в воздух с ВПП длиной 4750 футов (1448 км), а это на 1300 футов меньше, чем требуется его предшественнику – G200. Просторный салон G280 может разместить до десяти пассажиров в двух зонах. Большая бортовая кухня и доступ к багажному отделению во время рейса позволяют обеспечить пассажирам наивысший уровень комфорта. Первый G280 был поставлен в ноябре прошлого года компании Cummings Inc.

В 2013 году Gulfstream планирует поставить 130 «зеленых» самолетов (в сентябре производитель скорректировал производственный план 2013 года, который ранее предусматривал поставку 139 самолетов).



Первый G280 во флоте оператора, фото Bob Holland

КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

ТЕЛЕФОНЫ: (495) 578-50-00 / (495) 926-71-17 / WWW.AVIA-GROUP.RU

Beechcraft резко увеличил выпуск спецсамолетов

По словам старшего вице-президента компании Beechcraft по самолетам для специальных миссий Дэна Киди, в этом году производитель продал более 50 «специальных» двухмоторных турбопропов King Air. «Это в два раза больше, чем в прошлом году», - сказал он изданию AIN.

В соответствии с определением компании, «специальные миссии» включают в себя обучение пилотов, морской поиск и наблюдение, разведку, картографирование, радиоэлектронную разведку, борьбу с наркотрафиком, аэросъемку и медицинскую эвакуацию, а также грузовые и высокоинтенсивные пассажирские перевозки. «По мере того, как электронная начинка становится легче и более изощренной, клиенты находят все больше применений самолетам. Так, например, в последнее время пользуются спросом миссии по поиску разливов нефти и обнаружению загрязнений», - говорит Киди.

Самым новым самолетом Beechcraft является King Air 350ER, введенный в эксплуатацию в 2011 году. Он имеет радиус действия около 2500 миль и продолжительность полета от 7 до 10 часов. Шесть самолетов моделей 350/350ER были поставлены в Ирак, где Beechcraft даже открыл новый центр по техническому обслуживанию и ремонту в Багдаде для поддержки иракских ВВС. По словам Beechcraft, общий флот самолетов специального назначения в Ираке имеет налет более 300 часов в месяц и надежность 98,9%. И хотя в Ираке обслуживание воздушных судов, выполняющих специальные миссии, обеспечивает подразделение Beechcraft Global Mission Support, многие правительственные и военные эксплуатанты имеют свой собственный сервис и поддержку.

А осенью этого года, Beechcraft сертифицировал более мощную версию King Air 350ER для военного применения и специальных миссий.

Beechcraft обычно не устанавливает электронику и другое спецоборудование, предоставляя эту работу специализированным компаниям, таким как Aerodata, Boeing, L-3, Lockheed Martin, Raytheon и Sierra Nevada. Beechcraft утверждает, что готовый и полностью оборудованный King Air 350ER поставляется от 3 до 10 месяцев, а «чистый» самолет – всего лишь через три недели.

Beechcraft также предлагает для специальных миссий поршневой Varon G58.



УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

Двигатель HondaJet сертифицирован

13 декабря 2013 года Федеральное авиационное управление США (FAA) сертифицировало по Части 33 турбореактивный двигатель HF120 разработки GE Honda Aero Engine. Этот двигатель предназначен для установки на новый легкий бизнес-джет HondaJet. Документ удостоверяет летную годность силовой установки и создает условия для начала производства этого совершенно нового двигателя.

Сертификат летной годности двигателя HF120 тягой 2095 фунтов последовал после обширной программы наземных и летных испытаний, в которых участвовало 13 двигателей. За время сертификационных тестов HF120 накопил более 14000 циклов и 9000 часов испытаний.

Однако то, что двигатель разрабатывался «с чистого листа», внесло коррективы в сроки сертификации. Так, в феврале 2011 года вентилятор двигателя не прошел необходимый тест на попадание льда, что потребовало доработок. Но уже на тот момент HF120 задерживал весь проект на один год.

В настоящее время сборка ведется на заводе GE в городе Линн, штат Массачусетс, где будут производиться первые партии моторов. В следующем году производство будет перенесено на завод Honda Aero в Берлингтон, штат Северная Каролина.

Главным преимуществом в эксплуатации HF120 станет ресурс двигателя между капитальными ремонтами 5000 часов, что по заверениям разработчиков, является лучшим показателем в своем классе. В 2004 году GE и Honda сформировали совместное предприятие с равными долями под названием GE Honda Aero Engines, базирующееся в Цинциннати, штат Огайо. Программа двигателя GE Honda HF120 была запущена в 2006 году.

Boeing передает заказчику второй BBJ787-8VIP

Как стало известно BizavNews, Boeing передал заказчику второй бизнес-джет BBJ787-8VIP (бортовой номер N28MS). Предположительно, заказчиком выступил американский клиент, который приобрел самолет через компанию Sky Blue Holdings, которая в свою очередь взяла лайнер в лизинг через IFLC. Эксплуатировать самолет в интересах клиента, возможно, будет Jet Aviation Flight Services, в чье свидетельство эксплуатанта этот самолет предполагается поставить после завершения работ по монтажу интерьера.

Сейчас лишь три компании получили сертификаты на выполнение работ по установке интерьеров и дополнительного оборудования на Boeing 787 – Jet Aviation Basel, Gore Design Completions и Greenpoint Technologies. Понять, на какую из компаний пал выбор, очень сложно, но, скорее всего, речь идет о Gore Design Completions, которая очень активно продвига-

ла свой проект по комплектации 787 и анонсировала контракты на прошедшей NBAA-2013.

Новый BBJ787-8VIP стал вторым лайнером этого типа, поставленным производителем в этом году. В ноябре Boeing выкатил из цеха окончательной сборки в Сиэтле первый самолет Boeing 787 в VIP-конфигурации, предназначенный для Abu Dhabi Amiri Flight - Presidential Flight Authority (бортовой номер A6-PFC), осуществляющей перевозку первых лиц ОАЭ. Предположительно, новый лайнер будет передан заказчику до конца года, после чего новый Dreamliner VIP отправится в один из центров комплектации интерьеров.

Также в декабре месяце ожидается поставка еще двух «зеленых» самолетов семейства BBJ – одного BBJ1 и одного BBJ2.



Сбоев нет – есть рабочие моменты

Управляющий делами президента Владимир Кожин рассказал в интервью корреспонденту РИА Новости, кроме всего прочего, о работе СЛО «Россия» и вертолетной площадке в Кремле.

В частности, упоминалось, что в последнее время участились сбои авиатехники специального летного отряда «Россия». Проблемы регулярно возникают даже с новыми самолетами (три раза в сентябре с Ту-214, в прошлом году не смог улететь с Кубы Ил-96, за день до этого сломался еще один Ил-96).

Владимир Кожин сообщил, что говорить, что «сбои» с правительственными самолетами участились, неправильно. «Не стал бы употреблять слова «участились». Все так называемые «сбои» — в пределах допустимого для эксплуатации этих типов машин. А меры известные — неукоснительное обеспечение правил безопасности полетов», — говорит Кожин.

Также он заявил, что полеты президента РФ на вертолетах не оказывают никакого влияния на исторические памятники Кремля. «Вертолетная площадка в Кремле используется активно. Естественно, это в основном зависит от погодных условий. Что касается исторических памятников, то на всех сооружениях в Кремле установлены специальные датчики, фиксирующие все возможные отступления от существующих норм», — отметил он, добавив, что «пока никаких нарушений зафиксировано не было».

Напомним, строительство вертолетной площадки на территории Московского Кремля обошлось почти в 200 млн. Площадку, открытую в начале 2013 года, Владимир Путин начал использовать в июне и регулярно совершает полеты в резиденцию при условии хорошей погоды.

Самолет в лизинг на 1 год и более

Компания «Jetforyou» предлагает новую схему полетов на частных бизнес-джетах для часто летающих пассажиров – «Самолет в лизинг на 1 год и более». Как рассказали BizavNews в компании, согласно новой схеме клиент получает в собственность самолет, стабильную стоимость летного часа также, как для владельца самолета. Самолет полностью принадлежит клиенту, базируется по его усмотрению и обслуживается в соответствии с предпочтениями заказчика.

Кроме того, в этой программе, по сравнению с полноценным владением, сокращаются альтернативные расходы на приобретение самолета, расходы на его продажу, юридические риски, найм пилотов и прочие сложности, связанные с приобретением и обслуживанием бизнес-джета. «Таким образом, происходит «репетиция» владения самолетом с предсказуемыми расходами. Также у клиента, выбравшего такую схему, будет возможность во время действия программы сдавать самолет в чартер, что позволит «отбивать» часть расходов», — прокомментировали BizavNews в «Jetforyou».

Jetforyou вышла на российский рынок бизнес-перевозок в 2009 году. Основные направления бизнеса – организация чартерных полетов и продажа воздушных судов. Также Jetforyou активно работает и на рынке авиационного аудита.

Парк компании состоит из самолетов Bombardier Global Express XRS, Bombardier Challenger 605, Embraer 135BJ Legacy (доступен для полетов в Европе), Beechcraft King Air 200 (доступен для полетов по территории Словении/Италии/Швейцарии/Швеции) и Piper Chayene. В 2014 году парк Jetforyou пополнится самолетом Gulfstream G550.

В апреле 2013 года компания Jetforyou открыла свое первое представительство за рубежом, в городе Копер, недалеко от аэропорта Любляны и частного аэропорта города Порторож, где теперь базируются два самолета компании – восьмиместный King Air 200 и небольшой пятиместный Piper Chayene IA.

Ориентировочное предложение на Legacy 600



Европейский тренажер Bell-429

Новый тренажер вертолета Bell-429 будет установлен в одной из центрально-европейских стран уже в 2014-м году. Такие планы подтвердили в компании Bell Helicopter. Тренажерный комплекс, произведенный компанией FRASCA, выполнен в соответствии с самыми высокими требованиями и позволяет решить все задачи, связанные с обучением и переподготовкой пилотов Bell-429.



«Для нас это, без сомнений, большой шаг вперед», - говорит Александр Евдокимов, представитель Bell Helicopter в России и Украине. «Флагман компании, вертолет Bell-429, стал максимально популярным в Европе и России. Большое количество пилотов нуждаются в регулярных тренировках. Близость местонахождения тренажера к нашим территориям будет воспринята очень положительно».

На новой базе в Европе, одновременно с установкой тренажера, ведется работа по развитию центра по обучению с академическими классами и вертолетами для тренировок студентов.

URALHELICOM может обслуживать R66

18 декабря 2013 года «Уральская вертолетная компания-URALHELICOM» получила сертификат соответствия требованиям законодательства РФ по гражданской авиации, дающий право на проведение технического обслуживания вертолетов Robinson R66. Чтобы получить данный допуск, в компании провели несколько мероприятий, в том числе закупили запчасти и инструменты, необходимые для проведения технических работ, обучили технических специалистов на заводах Robinson и Rolls-Royce в США.

Технические специалисты компании выполняют следующие виды работ на вертолетах R66:

- оперативное техническое обслуживание, согласно программе РТО;
- все виды периодического технического обслуживания, согласно программе РТО, включая тяжелые формы;
- работы по двигателю;
- работы по замене агрегатов.

Ранее, в ноябре текущего года, технический персонал URALHELICOM проходил курсы подготовки по обслуживанию вертолетов Robinson R66 и двигателей Rolls-Royce RR300 на заводах Robinson Helicopter Company (Торранс, США) и Rolls-Royce (Индианаполис, США).

URALHELICOM – крупнейший поставщик вертолетной техники в России. За 10 лет работы на отечественном рынке компания передала заказчикам более 140 машин различных типов и модификаций, более 50 вертолетов находится на сервисном обслуживании компании. За эти годы через URALHELICOM прошли подготовку более 200 технических специалистов и инженеров, а также бо-

лее 100 пилотов получили допуски на разные типы вертолетов.

«Сотрудники URALHELICOM постоянно проходят необходимую аттестацию на заводах-изготовителях и в авиационных учебных центрах. Наша служба ИАС год за годом совершенствует свои навыки в обслуживании вертолетов. Так, в начале 2000-х нами была открыта первая в России станция по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов Robinson, затем станция по типу BO105 Eurocopter, следующим этапом мы начали обслуживать вертолеты EC130 Eurocopter. Стоить отметить, что в 2010 году мы получили допуск и выполнили первый капитальный ремонт вертолета R44 в России», - комментируют в URALHELICOM.



RUAG Aviation открывает крупный вертолетный техцентр

Швейцарская группа компаний RUAG Aviation (ведущий европейский провайдер технического обслуживания бизнес-джетов и вертолетов) сообщает об окончании работ по строительству крупного вертолетного центра в швейцарском Сионе, ввод в эксплуатацию которого запланирован на начало 2014 года. Новый центр будет полностью сфокусирован на техническом обслуживании и капитальном ремонте вертолетов различных моделей.

Первоначально RUAG Aviation будет предлагать клиентам любые виды технических услуг для вертолетов Sikorsky S-76, а в будущем линейка обслуживаемой техники будет расширена моделями и других производителей. Для выполнения работ по капитальному ремонту компания построила специализированный ангар со складом необходимых оригинальных запчастей. Также RUAG Aviation построила офисное здание и магазин, где по желанию клиента можно проконсультроваться по доработке интерьера.

Сейчас аэропорт Сион крупнейший в Западной Швейцарии по вертолетному трафику, и запуск нового центра, по мнению менеджмента RUAG Aviation, стал оптимальным решением для технической базы, которая в будущем сможет обслуживать клиентов со всей Европы. В среднем через аэропорт Сиона выполняется до 60 рейсов ежедневно, и это не включая медицинские и спасательные борты. Здесь же на базировании находятся несколько десятков вертолетов, принадлежащих частным клиентам.

Компания RUAG Aviation предоставляет широкий спектр услуг по наземному обслуживанию самолетов деловой авиации, в том числе техобслуживание, плановый и капитальный ремонт, комплектацию интерьеров салона и пилотской кабины воздушных судов, замену и обновление электронных систем, покраску, а также услуги FBO в Цюрихе и Лугано, а также консалтинг.



fcg ops

FLIGHT
CONSULTING
GROUP FCG

We are Aircraft Dispatch & Handling Company

We work as:

- Aircraft Dispatch center for BizJets operators, management companies;
- Operation control center for Airlines;
- Coordination center for own agents network;
- Trip Support center for government aviation institutions;
- crew planning and travel center

We provide handling at:

Estonia EETN, EEPU, EETU, EEKE, EEKA

Latvia EVRA, EVLA, EVVA

Lithuania EYPA, EYSA, EYKA, EYVI

Belarus UMII, UMMS, UMOO, UMMM, UMGG, UMMG, UMBB

Kaliningrad UMKK



241 спасенная жизнь

Службе санавиации на Кубани исполнился год. «За это время вертолет перевез из отдаленных хуторов и станиц в Краснодар в краевую клиническую больницу 241 человека с травмами, инфарктами и ожогами и 60 раз доставлял ведущих специалистов края на сложные операции в районы», - сообщила заместитель министра здравоохранения региона Алла Бурлуцкая.

Она напомнила, что в декабре 2012 года по инициативе губернатора Александра Ткачева Краснодарским краем впервые за всю историю Кубани был приобретен современный медицинский вертолет, который и стал «самой скорой помощью». На его борту имеется современное медицинское оборудование, в том числе дефибриллятор и аппарат искусственной вентиляции легких. Это позволяет врачам по пути в больницу следить за давлением, температурой, кардиограммой пациента.



Эта легкая маневренная машина размером с маршрутное такси способна развивать скорость до 300 км/час. Для приземления ей нужно всего несколько квадратных метров, если же поверхность неровная - вертолет способен просто зависнуть над землей на небольшой высоте. Базируется вертолет на крыше самой крупной на Кубани краевой клинической больницы 1 им. С.В.Очаповского, где построена взлетно-посадочная площадка. Там же создан специальный реанимационный зал для пациентов, доставленных по воздуху. Между вертолетной площадкой и реанимационным залом действует специальный лифт.

«Когда бригада санавиации с первым пациентом приземлилась на крыше больницы, я обнял пилота», - рассказал главврач Краснодарской краевой клинической больницы Владимир Порханов. «Первый вертолет на Кубани себя уже оправдал, а с увеличением числа такой техники увеличится количество спасенных жизней», - уверен профессор.

В администрации края в этой связи сообщили, что в парк санавиации Кубани к имеющемуся вертолету скоро добавится еще один, большей вместимости, чтобы медики могли транспортировать одновременно нескольких пациентов, а также направлять бригаду специалистов для консультаций на месте. На эти цели глава региона Александр Ткачев выделил 439 млн рублей из краевого бюджета.

Пилотный проект развития санавиации Краснодарского края получил высокую оценку Министерства здравоохранения России, решено его распространить на другие регионы.

Источник: ИТАР-ТАСС

(THINK BUSINESS)

Вертолет Eurocopter надежный и удобный инструмент для вашего бизнеса.
Инвестируйте в лучшее.

Еврокоптер Восток
119180, г. Москва, Якиманская наб., д. 4, стр. 1
Тел.: (495) 663 15 56, факс: (495) 663 15 59
info@eurocopter.ru
www.eurocopter.ru
www.eurocopter.com

* думайте о бизнесе
Thinking without limits

EUROCOPTER
VOSTOK

AN EADS COMPANY

Pilatus PC-6 в российском небе

Как стало известно BizavNews, в Авиарегистре Межгосударственного Авиационного Комитета завершены работы по сертификации типовой конструкции самолета Pilatus PC-6 (Pilatus PC6/B2-H4 Turbo Porter) разработки фирмы Pilatus Aircraft (Швейцария) и оформлен Сертификат типа № СТ344-PC-6 от 12.12.2013 (сертифицирован для полетов до -45 градусов по Цельсию). Таким образом, с настоящего момента самолет может поставляться и эксплуатироваться в России.

Одномоторный турбовинтовой самолет Pilatus PC-6 является одним из первых самолетов швейцарской компании Pilatus Aircraft Ltd, получивший широкую популярность среди пилотов и операторов благодаря

своей универсальности и неприхотливости в плане выбора площадки или полосы для взлета и посадки. Обладая низкой скоростью сваливания равной 53 узла/час при максимальной взлетной массе самолету достаточно 70-100 метров для посадки.

Цельнометаллическая конструкция и надежный двигатель компании Pratt & Whitney хорошо зарекомендовали себя в разных климатических и географических зонах, от Гималаев до пустыни Сахара. Самолет Pilatus PC-6, впервые представленный в 1959 году с поршневым двигателем, был несколько раз модифицирован, получив в 1961 году двигатель PT6 от компании Pratt & Whitney и самое заметное изменение - установку в 2010 году нового пилотажно-на-

вигационного комплекса G950 от компании Garmin. Свыше 560 самолетов было построено и продано с момента начала производства.

Основными областями применения самолета являются:

- Пассажирские перевозки - с возможностью перевозить до 10 пассажиров на трех «диванах» или 7 пассажиров на индивидуальных креслах.
- Выброска парашютистов - идеальный с точки зрения экономики и надежности самолет позволяющий поднимать в воздух 10 парашютистов и порой после выброски приземляться минутами позднее самих парашютистов.
- Медицинская эвакуация больных - самолет позволяет садиться и взлетать в местах доступных только для вертолетов, но обладает дальностью и экономичностью турбовинтового самолета.
- Перевозка грузов - самолет позволяет перевозить в просторном салоне, с плоским полом грузы весом свыше 1000 кг.
- Аэрофотосъемка – самолет является идеальной платформой для установки всевозможного аэрофотосъемочного или рельефсканирующего оборудования. Для этого на самолете серийно устанавливается большой люк в полу.

Pilatus PC-6 является «иконой» для выброски парашютистов и операторов, летающих в труднодоступных районах планеты, и объединяет превосходные качества утилитарного самолета, такие как: экономичность, надежность, безопасность и многофункциональность.

Базовая стоимость самолета Pilatus PC6/B2-H4 с G950 составляет 1,8 млн. швейцарских франков. Типичная стоимость с дополнительным оборудованием 1,9-2,7 млн. швейцарских франков. Стоимость прямых эксплуатационных расходов составляет \$280 в час.



NetJets перебазирует в Китай два бизнес-джета

Долевой оператор NetJets находится в конце процесса регистрации своего китайского подразделения. В преддверии получения китайского сертификата эксплуатанта, которое ожидается в первом квартале 2014 года, в декабре 2013 года американская компания перебазирует в Поднебесную два своих самолета. Для начала оператор попытается предложить китайским клиентам чартерные услуги на двух Hawker 800. Компания, названная NetJets China Business Aviation Ltd., будет базироваться в Чжухай, а ее основной бизнес-моделью станет предоставление услуг по управлению самолетами.

Генеральный директор NetJets Джордан Ханселл рассказал изданию AIN, что первый управляемый самолет оператор может получить сразу после получения сертификата эксплуатанта. «Одна из вещей, которую сделало китайское правительство, заинтересовавшая нас – это то, что оно осознало наши

возможности по управлению самолетами в других местах, и наше стремление работать на высоком уровне», - сказал он. «Это часть их пятилетнего плана развития отрасли в стране, и, кажется, чиновники понимают, что мы можем помочь здесь поднять стандарты».

Региональный дочерний филиал NetJets, который перебазировался в новый офис продаж в Пекине, является совместным предприятием американского оператора и Консорциума китайских инвесторов (во главе с Hony Jinsi Investment Management), а также частного инвестиционного фонда семьи Фунг (Fung Investments). Пока NetJets China предлагает клиентам из Китая специальную программу Private Jet Travel Card, позволяющую им путешествовать вне страны и пользоваться всеми преимуществами карточного продукта.



Любой бизнес-джет в паре касаний



Upcast JetBook



Перейдите прямо на страничку приложения, воспользовавшись камерой вашего iPad и размещенным слева QR-кодом. Или наберите Upcast JetBook в App Store.



Eurocopter поставляет 2 первых в России EC130 T2 в «Хелипорт Москва»

Компания «НДВ-Групп», главный инвестор «Хелипорт Москва», и Eurocopter Vostok подписали контракт о поставке двух EC130 T2, которые заказчик получит в феврале и августе 2014 года. Благодаря сделке «Хелипорт Москва» станет первым в России эксплуатантом этого новейшего вертолета.

«Хелипорт Москва» открылся в начале декабря в Мякинино, недалеко от МКАД, и уже считается крупнейшим вертолетным центром в Европе. Его руководство выбрало EC130 T2 в качестве основного легкого однодвигательного газотурбинного вертолета и разместило твердый заказ на две машины. Техническая приемка первого EC130 T2 состоялась в городе Мариньян, на французском заводе Eurocopter, 18 декабря 2013 года. Следующий вертолет будет принят заказчиком в июне и прибудет в Москву в августе.

«Сам факт покупки вертолетов такого класса очень важен для нас», – говорит председатель совета директоров «НДВ-Групп» Александр Хрусталеv. «Эти машины идеально подходят для бизнес-полетов на территории России. В дальнейшем мы будем увеличивать свой авиационный парк, и уже через несколько лет по количеству собственной техники «Хелипорт Москва» станет крупнейшим в России среди частных площадок».

«Введение «Хелипорт Москва» в эксплуатацию вертолетов EC130 T2 станет важным событием в рамках растущего присутствия Eurocopter на динамичном российском рынке», – прокомментировала Лоранс Ригolini, генеральный директор Eurocopter Vostok. «Мы надеемся на развитие дальнейшего сотрудничества с «Хелипорт Москва» и группой компаний «НДВ», благодаря которому EC130 T2 вскоре станет узнаваемым в небе Московской области и всей России».



EC130 T2 – новейшая модель в популярной линейке легких вертолетов Ecureuil, который отличается повышенным комфортом, улучшенными эксплуатационными характеристиками и широким спектром применения.

Внешность EC130 осталась неизменной, но внутри вертолет преобразился почти полностью: модернизации подверглось почти 70% конструкции. Среди ключевых изменений в первую очередь стоит отметить использование более мощного турбовального двигателя Agriel 2D и модифицированного главного

редуктора. Помимо этого, внедрена активная анти-вибрационная система, усовершенствована система вентиляции, распределения воздуха и защиты от запотевания. Внутренняя компоновка кабины перепроектирована, пол стал совершенно плоским (ранее под задними креслами было возвышение). Пилотам предоставлен новый комплекс бортового радио-электронного оборудования, улучшена эргономика приборной панели. Стало проще проводить плановое техобслуживание, в то время как его интервалы заметно увеличились.

У Wheels Up вновь амбициозные планы

Американский долевого оператор Wheels Up после подписания крупнейшего в истории Beechcraft контракта на поставку 105 самолетов King Air 350i вновь сообщает о своих планах по модернизации самолетного парка. В этот раз речь идет о самолетах Cessna Aircraft, а именно Citation Excel и Sovereign. Как и в случае с King Air, речь идет о достаточно крупном заказе, который будет реализован в течение ближайших лет.

Общее количество заказанных самолетов варьируется от 120 до 150 машин. В начале следующей недели руководство компании официально объявит о контракте и сообщит количество самолетов в твердом заказе и опционе. На данный момент известно, что первые самолеты оператор получит уже в первом квартале 2014 года (первый самолет в фирменных голубых цветах уже почти готов и на нем устанавливается дополнительное оборудование, включая Wi-

Fi). До конца 2014 года Wheels Up планирует эксплуатировать уже двадцать новых самолетов, поровну каждого типа.

В Wheels Up, владельцем которой является Диктер Кенни, более известный как основатель крупного бизнес-оператора Marquis Jet, достаточно скудно комментируют будущую сделку, однако говорят, что новые самолеты будут эксплуатироваться исключительно по программам долевого владения, и заказчикам станут доступны новые «условия», включая блок-часы на 10, 25, 50 или 100 летных часов. Также пока остается открытым и вопрос относительно финансирования сделки. Здесь возможны различные варианты, включая лизинг, но об этом в компании расскажут чуть позже.

Все самолеты Wheels Up после поставки будут включены в программу ProAdvantage. Группа программ

ProAdvantage помогает клиентам контролировать свои эксплуатационные расходы, заранее рассчитывая долгосрочные затраты на обслуживание. Исходя из годового коэффициента использования, эти программы предоставляют клиентам упрощенные схемы выставления счетов. Запчасти заказываются непосредственно у компании Cessna или у ее сертифицированных центров, а гарантийные претензии по запчастям подаются самим клиентом или сервисным центром.

По мнению главы Wheels Up до 2020 года в компании надеются привлечь порядка 10000 (десяти тысяч) членов, по крайней мере на это сейчас указывает динамика развития оператора. По состоянию на декабрь текущего года в Wheels Up насчитывается около 150 постоянных членов, а до конца года, как ожидается, их будет уже 250.



Польский VLJ задерживается с вылетом

Новый польский VLJ, удививший посетителей Парижского авиасалона в Ле Бурже 2013, по всей видимости не сможет совершить первый полет до конца этого года, как ранее планировали разработчики. По словам представителей компании Flaris, пятиместный сверхлегкий однодвигательный реактивный самолет LAR-01 первый раз взлетит в первой половине 2014 года.

Flaris не дает объяснений такой задержки, но корректировки графика не редкость для новых самолетов, особенно для молодых производителей самолетов. Однако возможной причиной задержки могла стать демонстрация прототипа в Монреале на 38-й Ассамблее ИКАО в октябре 2013 года в честь выбора Польши в Совет организации.

Летом LAR-01 уже совершал тестовые пробежки, а недавно компания провела успешные испытания нагрузки на крыло, проверив на прочность съемные цельнокомпозиционные крылья. Испытания на прочность проводились в конце ноября в Военном технологическом университете в Варшаве. Композитные крылья самолета были подвергнуты 100-процентной статической нагрузке. Также в процессе испытаний были измерены деформации и смещения



в контрольных точках, которые соответствовали расчетным данным.

Новый VLJ изготавливается полностью из композиционных материалов и имеет несколько уникальных особенностей: в носовую часть установлен спасательный парашют, вход облегчают широкие, открывающиеся назад двери, самолет имеет съемные крылья и горизонтальный стабилизатор для облегчения хранения, топливный бак, установленный в фюзеляже, а с обледенением борется электрическая система. Также конструкторы отмечают исключительно высокое аэродинамическое качество самолета равное 18 (то есть при отказе двигателя самолет сможет при снижении на 1 км пролететь на расстояние 18 км).

Прототип оснащен двигателем Pratt & Whitney Canada PW610F с системой FADEC и тягой 950 фунтов,

но, по словам менеджера по продажам Flaris Энтони Крола, компания также рассматривает в качестве силовой установки и PW615F тягой 1460 фунтов, а также двигателя Williams International и Price Induction. На самолет будет установлен двойной комплект авионики Garmin G600.

Расчетные характеристики включают возможность эксплуатации на грунтовых взлетно-посадочных полосах, максимальную крейсерскую скорость 380 узлов (700 км/ч), скорость сваливания 62 узла (115 км/ч), максимальную высоту полета 46000 футов (14000 м) и дальность 1350 морских миль (2500 км). Вес пустого самолета планируется выдержать в районе 1543 фунта (700 кг), а максимальный взлетный вес предполагается на уровне 3300 фунтов (1500 кг).

Сертификация LAR-01 в EASA и FAA по Part 23 по-прежнему ожидается в конце 2015 года.



Beechcraft останется без брендов Horizon и Premier

Beechcraft Corporation в рамках реструктуризации компании после процедуры банкротства, похоже, нашла покупателей на часть активов бывшей Hawker Beechcraft – а именно производство бизнес-джетов Hawker 4000 (Horizon) и Premier. В конце прошлой недели глава Beechcraft Corporation Билл Бойсчер сообщил, что потенциальные покупатели, ранее проявившие интерес к лотам (заявки на покупку программ производства самолетов Hawker 4000 и Premier предлагались как по отдельности, так и в качестве одного лота) уже определились, и до конца года сделка будет оформлена юридически. Имена будущих владельцев Hawker и Premier г-н Бойсчер пока не называет, ссылаясь на конфиденциальность переговоров.

В дополнение к продаже самих программ производства самолетов, Beechcraft продает соответствующие объекты по покраске и комплектации в Литл-Рок, штат Арканзас. Продажа этих объектов, а также плановое сокращение производственных мощностей в Вичита, сократит используемое пространство кампуса Beechcraft примерно на 20%.

Компания имеет ряд претендентов на продающиеся программы и объекты, но глава Beechcraft пока не может предсказать, как в точности будет проходить процесс продажи. Компания получила интерес со стороны трех категорий потенциальных покупателей – кто-то готов приобрести все активы, кто-то хочет купить отдельные группы активов и есть заинтересованные только в некоторых небольших частях.



Билл Бойсчер полагает, что покупатели программ Hawker 4000 и Premier смогут создать сервисную компанию, аналогичную Sabreliner, которая будет осуществлять поддержку владельцев. Общий флот этих самолетов сейчас насчитывает около 400 машин, из них 73 приходится на Hawker 4000. Тем не менее, он скептически относится к вероятности того, что эти самолеты будут возвращены в производство. Такая попытка потребует от четырех до пяти лет и инвестиций \$ 200-300 млн., при этом в дальнейшем потребуется модернизация этих самолетов. «Если нет стратегических национальных интересов, то вы, вероятно, не возьметесь за это», - добавляет он.

В то же время, как он признает, в этих программах присутствует некоторый международный интерес, и поэтому сделки могут быть довольно сложно структурированными. Но, несмотря на это, Beechcraft надеется завершить продажу активов до наступления 2014 года.

Beechcraft также работает над рационализацией своей сервисной сети. Под этим подразумевается закрытие или продажа объектов в Меса, штат Аризона, Сан-Антонио и Литл-Рок. Что касается остальных сервисных центров, то производитель будет наращивать поддержку своих самолетов, в том числе семейств Hawker 125 и Beechjet 400, для которых компания сохранила сертификаты типа. Производитель также создает на своих объектах «центры совершенствования» по программе XPR обновления самолетов Hawker 800 и Beechjet/Hawker 400.

Билл Бойсчер считает, что продажа «реактивных» программ прибавит финансовой прочности Beechcraft, поскольку при выходе из банкротства в феврале 2013 они не были приняты во внимание в качестве материальных активов на балансе компании.

Jet Aviation St. Louis обслужит Legacy 450 и Legacy 500

Компания Jet Aviation St. Louis, дочернее предприятие Jet Aviation, назначена авторизованным сервисным центром Embraer по техническому обслуживанию перспективных самолетов Legacy 450 и Legacy 500 (аналогичный сертификат Jet Aviation St. Louis имеет и на самолеты Legacy 600/650 и Lineage 1000). В будущем компания также начнет предлагать услуги по комплектации интерьеров.

Напомним, что ранее, в ноябре текущего года, бразильский авиапроизводитель Embraer сообщил о планах увеличения производственных мощностей на заводе в американском Мельбурне (штат Флорида), где он планирует построить новые сборочные линии для производства своих новых моделей Legacy 450/500.

Legacy 500, как и его меньший собрат Legacy 450 (занимает промежуточную нишу между средним и легким классом), представляет собой совершенно новую разработку, и они унифицированы между собой на 95%. На самолеты устанавливается авионика Pro Line Fusion компании Rockwell Collins; кроме того, они имеют электродистанционную систему управления (fly-by-wire). Практическая дальность полета Legacy 500 с двумя пилотами и четырьмя пассажирами на борту составит 3000 морских миль (5500 км), максимальная высота полета — 45000 футов (13,7 тыс. м), крейсерская скорость — 0,82М. Максимальная вместимость бизнес-джета составляет два пилота и 12 пассажиров. Каталожная стоимость Legacy 500 заявлена на уровне 18,4 млн. долл.

Дальность же полета Legacy 450 с четырьмя пассажирами увеличилась до 2500 морских миль, то есть на 200 миль больше, чем в начальной спецификации (апгрейд анонсировали на NBAA-2013). Это было достигнуто за счет увеличения количества топлива



и, соответственно, роста взлетной массы. Однако компания говорит, что возросшая масса не повлияет на взлетную дистанцию, скороподъемность, максимальную скорость и высоту полета, так как аэродинамические характеристики и тяга двигателей самолета оказались лучше ожидаемых. Также Legacy 450 получит более длинный фюзеляж (салон увеличится на 6 дюймов), чтобы обеспечить больше пространства для пассажиров. Дополнительное пространство позволит установить задние кресла с большим шагом (с 42 дюймов до 46 дюймов). Первый полет Legacy 450 совершит уже в этом году.

Несмотря на серию неудач, преследующих самолет в последнее время, в компании уверены, что Legacy 500 и 450 смогут выйти на рынок в нужное время. По расчетам специалистов Embraer, это произойдет

именно в то время, когда спрос на такие самолеты восстановится после затянувшейся депрессии. Поэтому вынужденные задержки не сыграют существенной роли в судьбе этих самолетов.

Jet Aviation St. Louis вышла на рынок в 1997 году, в качестве компании по переоборудованию бизнес-джетов, а первым оборудованным самолетом стал Challenger 601. В настоящее время Jet Aviation St. Louis предоставляет полный спектр услуг по техническому обслуживанию бизнес-джетов, разработке и установке интерьеров. Компания является авторизованным сервисным центром Bombardier, Embraer, Gulfstream, Hawker, Dassault Falcon, а также GE, Rolls-Royce и Honeywell и имеет 21 сертификат от авиационных властей различных стран. В компании работают около 1000 человек.

Реестр острова Мэн продолжает устойчивый рост

1 декабря 2013 года на острове Мэн зарегистрирован 650-й бизнес-джет. Им стал Bombardier CL600-2B19 Challenger 850 (2013 года выпуска, бортовой номер M-LILJ). Оператором самолета стала компания Raise In Development. С момента регистрации 600-го самолета прошло ровно полгода. Подобная динамика сохраняется уже три года.

«Я хотел бы поздравить Хартли Эльдера и всю команду Регистра с этим достижением», - сказал Джон Шиммин, министр экономического развития. «Огромный успех реестра является доказательством их упорного труда, высокого уровня обслуживания клиентов и прочных отношений Острова Мэн с авиационной отраслью».

Напомним, что 600-й самолет – Dassault Falcon 900EX (2013 года выпуска, бортовой номер M-JPLC) – был зарегистрирован в начале июня 2013 года. В среднем в год префикс «М» получают порядка 100 воздушных судов. При этом, за последние два-три года наблюдается тенденция регистраций крупных бизнес-джетов типа Gulfstream G550, Dassault Falcon 7X и Bombardier Global, и наоборот, снижение интереса со стороны владельцев нижнего сегмента. В январе 2013 года здесь был зарегистрирован первый



бизнес-джет G650, принадлежащий финскому оператору AirFix.

Аналитики объясняют такую ситуацию, прежде всего, продуманной политикой авиационных властей острова. Авиационный регистр острова Мэн на сегодня самый популярный регистр среди владельцев частных воздушных судов. Сейчас здесь зарегистрировано самое большое количество самолетов: от маленьких вертолетов до авиалайнеров класса ACJ и BVJ. На сегодня это наиболее лояльное государство по отношению к собственникам воздушных судов, как с точки зрения стоимости необходимых сертификатов (сертификат летной годности, свидетельство о регистрации и т.д.), так и с точки зрения оперативности самих авиационных властей (например, одобрение пилота занимает 15-20 минут).

Остров Мэн, являясь составной частью Великобритании, предоставляет зарегистрированным воздушным судам «Certificate of Commercial Use». Этот документ в некоторых государствах позволяет избежать начисления НДС и прочих налогов на ГСМ. Остров Мэн на сегодня не требует каких-либо особых процедур сертификации оператора, то есть чтобы зарегистрировать самолет в этом реестре, не нужна сертифицированная структура – компания собственник формально и будет оператором.

В настоящее время остров Мэн является самым быстрорастущим в мире регистром морских и воздушных судов и, по данным Flightglobal, занимает 4-е место среди всех регистров по количеству зарегистрированных бизнес-джетов.



АВКОМ-Д приходит в Раменское

Как стало известно BizavNews, ГК АВКОМ-Д в лице Jet Travel Club в партнерстве с ОАО «ТВК «Россия», а также при участии отечественных операторов деловой авиации ведет работы по созданию на аэродроме «Раменское» центра АОН и деловой авиации.

В настоящий момент уже создано целевое предприятие – Международный Центр Деловой Авиации (МЦДА), арендован на долгосрочной основе (49 лет) участок земли, ведутся работы по реконструкции зданий и сооружений для обеспечения работы центра и сертификации производственных объектов. МЦДА будет осуществлять весь комплекс работ по обслуживанию АОН и деловой авиации, включая обслуживание воздушных судов и пассажиров, ТОиР, подготовку и обучение экипажей.

«Одной из задач МЦДА будет отработка типовых технологий создания и функционирования центров АОН для разработки отраслевых рекомендаций по созданию типовых центров АОН в инфраструктуре региональных аэропортов РФ с дифференциацией таких центров по объемам работ и минимизацией рас-

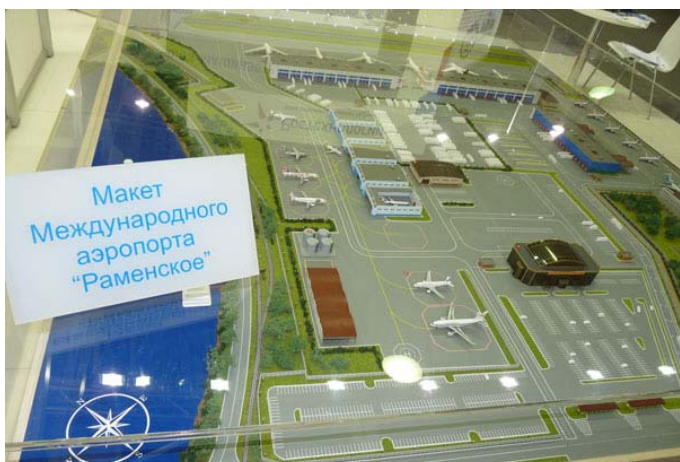


ходов на создание таких центров, что представляется совершенно необходимым для качественного улучшения аэропортового обслуживания АОН и развития частной и корпоративной авиации в стране», - прокомментировал BizavNews Президент ГК АВКОМ-Д Евгений Бахтин.

Напомним, что в ГК АВКОМ-Д помимо терминала по обслуживанию рейсов входит и Центр ТОиР (единственный в России и СНГ, сертифицированный для выполнения всех форм технического обслуживания самолетов Hawker-125-700/800, King Air 300, Cessna-525 (CJ), Piaggio Aero (P.180 Avanti II) в соответствии с российскими, европейскими и американскими нормами).

Компания обладает ангарными помещениями общей площадью свыше шести тысяч квадратных метров, способными принять на обслуживание одновременно до 6 воздушных судов. По характеру работ, выполняемых провайдером, их можно разделить следующим образом: оперативное ТО - 20%, базовое ТО - 65%, замена двигателей - 10%, остальное - 5%. Всего на перроне Центра Деловой авиации в Домодедово размещается до 55 самолетов различной размерности – от небольших Cessna Citation до Boeing Business Jet.

Jet Travel Club – новый проект компании по частным авиаперевозкам, который был запущен в апреле 2012 года. В настоящее время оператор фиксирует рост показателей на 50-70% ежемесячно.



Charterscanner открывает небо

19 декабря стартовал новый проект, призванный облегчить процесс бронирования частных самолетов. Команда Charterscanner запустила веб-сайт, с помощью которого можно быстро, в любой точке мира получить предложения напрямую от авиакомпаний, выбрать из множества вариантов самолет, оплатить счет и полететь. Система Charterscanner.com обещает стать революционной в бизнес-авиации, так как будет действовать так же просто, как привычные порталы поиска билетов (например, Skyscanner и Expedia), но без использования сайтов-посредников и комиссий. Как считают эксперты, сервис будет востребован: в январе—августе 2013 года число заказов на чартерные рейсы из России выросло на 21%.

Идея создания единой системы бронирования частных самолетов пришла в голову разработчикам (гендиректором и совладельцем компании Charterscanner является Владислав Зенов, соучредителями также являются его партнеры Игорь Алехин и гражданин Австрии Вагас Али) из-за постоянных проблем, с которыми они сталкивались в течение 7 лет работы

в бизнес-авиации: сложный, длительный процесс организации рейса на частном самолете, обязательное присутствие посредников и наценки за их услуги, ограниченный выбор предлагаемых самолетов. Рынок бронирования бизнес-авиации до сих пор не отлажен и хаотичен.

С Charterscanner уже сотрудничают около 60 крупнейших операторов бизнес-авиации, среди них Global Jet Concept, Vista Jet, Avcon Jet, Royal Jet, Capital Jets, Elit'Avia и т.д. На данный момент в системе Charterscanner.com около 150 самолетов. Число авиакомпаний-партнеров и предоставляемых ими самолетов еженедельно растет.

Как сообщает Коммерсантъ, объем инвестиций в запуск проекта и инвестора, давшего на него деньги, партнеры не раскрывают. По словам руководителя Charterscanner, необходимый объем работ по изготовлению сайта оценивался в € 0,5 млн. «Но один из наших соучредителей — программист, и сайт мы делали своими руками», — говорит Владислав Зенов.

«В разработку не вкладывались, только в раскрутку и продвижение».

«Уже продано восемь полетов, включая также тот, что стоит €230 тыс.», — признается глава компании. По его словам, зарубежные операторы бизнес-авиации стремятся выйти на российский рынок. «Наши соотечественники любят размах и редко экономят», — поясняет он.

Компания не берет комиссии или сервисных сборов, а зарабатывать планирует на ежемесячной абонентской плате за каждую машину (€550), которую должен платить оператор, желающий позиционировать свои самолеты в системе. Российских аналогов сервиса господин Зенов не знает, называя лишь американскую компанию Jetsmarter.

Президент «А-групп» Евгений Андрачников считает, что по совокупности всех услуг бизнес-авиации (предоставление чартеров, наземное обслуживание, управление флотом и пр.) рынок оценивается в сумму чуть более \$1 млрд в год. Он напоминает, что в мире уже существует успешно работающая и единственная IT-площадка Avinode, которой пользуются большинство участников рынка по принципу B2B. Но если предлагать работать по схеме B2C, то остается открытым вопрос проведения оплаты и гарантии качества предоставляемой услуги от неизвестного оператора. Та же Avinode предлагает только площадку для брокеров и клиентов, но не саму платежную систему. То есть недостающим звеном для распространения подобного продукта является наличие клиринговой компании. По мнению директора по развитию «Авиационного чартерного сервиса» Сергея Вехова, создаваемая услуга, вероятнее всего, будет очень востребована. Причем не только в Москве или Санкт-Петербурге, но и во всех крупных городах-миллионниках — Новосибирске, Екатеринбурге, Казани и т. д.



Давать чаевые или не давать?

Пассажиры бизнес-джетов часто находятся в замешательстве, когда и сколько давать чаевых пилотам и членам экипажа, и стоит ли вообще это делать. Издание Business Jet Traveler решило внести ясность в этот деликатный вопрос и подсказать путешественникам, когда стоит вытащить свой кошелек и столько оттуда достать.

Для начала, чтобы понять отношение к чаевым у клиентов, было опрошено почти 1100 пассажиров бизнес-авиации. Наибольшее количество респондентов (41%) заявили, что они никогда не давали чаевых, 22% ответили, что иногда делают это, 14% – каждый раз, 13% – часто и только 10% сказали, что щедры в рождественские и новогодние праздники. Из тех, кто поощрял экипаж, 33% давали более \$ 100, тогда как 27% – \$ 25 и меньше.

Один пассажир, с которым поговорили журналисты ВJT, летающий по карточной программе, говорит: «Мне никогда не приходило в голову давать чаевые пилотам. Я таким образом благодарю наземную команду, когда они помогают, и мне кажется странным давать деньги пилотам». В то же время, другой бизнес-путешественник говорит, что он всегда, выходя из пассажирского салона, дает чаевые пилотам. Он добавил, что экипаж всегда ценит это, и что он никогда не видел пилота, который «чувствовал при этом себя неудобно».

Когда необходимо давать чаевые? К сожалению, не существует простых рекомендаций, но в процессе опроса почти 100 пилотов было обнаружено, что это зависит от вида полетов. Пилоты, которые работают на корпорации или на конкретных владельцев, не ждут чаевых. Некоторые работодатели запрещают своим летным экипажам брать деньги, а некоторые корпоративные пилоты находят чаевые оскорбитель-



ными. В большинстве случаев такие летчики получают хорошую зарплату.

«Я получаю хорошую зарплату, а стимулом эффективности являются бонусы и опционы на акции, так же, как и у остальной части компании», - отметил пилот, который пожелал остаться неизвестным (также поступили большинство из тех, с кем общались журналисты). «Я работал в трех корпорациях и никогда не ждал чаевых от пассажиров».

Однако у пилотов долевого и особенно чартерных операторов заработная плата может быть относительно невысокой. Многие пилоты, даже те, кто работает в отделах корпоративных полетов, сказали, что их собратьям, которые летают на чартерах, нужно давать чаевые.

«Чартерные» пилоты обычно говорят, что они не ожидают благодарности, но всегда оценят такой жест, особенно при особом подходе при обслуживании. Что значит «особый»? Если ваш пилот таскает 17 ваших чемоданов, убирает за вашими двумя пятилетними близнецами или подготавливает салон для большого количества ваших сопровождающих, то вы можете и даже должны предложить чаевые. Один пилот гово-

рит: «Если я выполнил безупречную миссию, через многие часовые пояса, несколько стран, бюрократические проволочки, нервное наземное обслуживание, то чаевые являются хорошим способом для пассажира показать признательность». Согласно опросу пилотов, который провел ВJT, в среднем клиенты дают «на чай» от \$ 50 до \$ 100 за рейс каждому пилоту.

Не волнуйтесь, если оператор не приветствует или запрещает брать чаевые. В таком маловероятном случае, даже если пилот не может принять деньги или это неудобно для него, несомненно, он оценит такой жест. И имейте в виду, что если вы не можете сказать «спасибо», дав непосредственно денег, то может быть и другой путь. Как прокомментировал один пилот: «Наша компания говорит «нет чаевым», но опытные пассажиры скажут: «С меня ужин».

Что можно сказать про поощрения стюардесс и других членов кабинного экипажа? Джоан Кассар, которая была стюардессой на бизнес-джетах в течение девяти лет, считает, что члены экипажа чаевых никогда не ожидают или «требуют», но такой жест всегда приветствуется. Это поможет понять, что обслуживание было хорошим и клиент доволен. Она также добавила, что всегда делилась своими чаевыми поровну с остальными членами кабинного экипажа, так как они единое целое.

Также есть наземные сотрудники. Пассажиры и пилоты регулярно поощряют наземный персонал и грузчиков, но есть и исключения. Мэдди Гилад, шеф-пилот оператора Projet Aviation из Вирджинии, говорит, что его компания обычно включает в стоимость рейса чаевые наземному персоналу, хэндлерам и топливозаправщикам, и информирует пассажиров об этом. «Таким образом, пассажир может спокойно отдыхать, зная, что все эти чаевые уплачены».

М-TVORчество

Авиационный реестр острова Мэн был основан 1 мая 2007 года на небольшом острове, расположенном между Великобританией и Ирландией, и в настоящее время в нем зарегистрировано более 650 самолетов.

Остров Мэн впервые решил поставить на поток желание владельцев выделиться или персонализировать свой самолет с помощью бортового номера.

Правда, скоро у М-регистраций появится серьезный конкурент в лице реестра Гернси с префиксом «2». Однако все-таки этот реестр имеет ограничения по количеству интересных номеров, и с двойкой в начале можно придумать только веселые префиксы, но не персональные.

За время работы реестра острова Мэн в мире появилось достаточно много бизнес-джетов с «творчески-

ми» бортовыми номерами, как например М-СССР, которые точно персонализируют владельцев по территориальному признаку или же по жизненному кредо.

В своем блоге на Corporate Jet Investor Алюд Дэвис, также известный как BizJetBlogger, выбрал 10 частных самолетов, зарегистрированных на острове Мэн, с самыми интересными М-префиксами.

Gulfstream GIV M-YWAY (Фото: Antony Pratt)



Некоторые номера самолетов связаны с их владельцами, некоторые относятся к стране, где они базируются, а есть такие, которые отражают интересы владельцев. Компания Blue Sky Leasing, расположенная в Блэкпуле, является прекрасным примером последнего подхода. Ее Gulfstream IVSP M-YWAY относит нас к знаменитой песне Фрэнка Синатры.

G550 M-USIC (Фото: Alud Davies)



Продолжает музыкальную тему, и, возможно, имея максимально понятную для любителей музыки регистрацию, Gulfstream G550 M-USIC. Поставленный в 2012 году компании Hampshire Aviation из Борнмута, этот G550 тратит много времени курсируя между лондонским аэропортом Нортхолт и Женевой.

продолжение ►

Citation Sovereign M-AGIC (Фото: Paul Daly)

Британские читатели могут подумать, что Cessna Citation Sovereign M-AGIC принадлежит иллюзионисту Полу Дэниэлсу, но на самом деле его владелец – компания Glenfly Limited из Блэкпула.

Dassault Falcon 7X M-EDIA (Фото: Bob Holland)

Dassault Falcon 7X M-EDIA является одним из тех самолетов, который, с одной стороны, может четко обозначить сферу деятельности владельца, а с другой – работает как высоко персонализированный бизнес-джет. Поставленный в Media Aviation Limited летом 2013 года, он является частым гостем в аэропортах Лондона.

Falcon 2000LX M-IKEL (Фото: JP Gosselin)

Dassault Falcon 2000LX M-IKEL является постоянным гостем на гонках Формула 1, ведь его владелец семикратный чемпион Михаэль Шумахер. Хотя в настоящее время он ушел из гонок, Михаэль все еще регулярно посещает соревнования, и как зритель, и как специалист. Falcon базируется в Женеве, где сейчас живет Шумахер с семьей.

Challenger 604 M-ANGO (Фото: Inger Bjørndal Foss)

Фруктовые темы в бортовых номерах не очень распространены, так что приятно видеть, что Challenger 604 M-ANGO присоединился к авиационному реестру острова Мэн. Однако непонятно, имеет ли владелец самолета – тель-авивская компания Waylawn Limited – какое-либо отношение к этим фруктам, но в пользу этого говорит то, что Challenger 604 был заменен в ноябре 2013 на Bombardier Global 5000, который также получил номер M-ANGO.

G550 M-ALAY (Фото: Bob Holland)

Российские владельцы Gulfstream G550 M-ALAY дают хорошую подсказку о том, где этот самолет можно увидеть. Хотя официально он базируется в Москве, предполагается, что у российских владельцев есть солидные инвестиционные интересы в Юго-Восточной Азии, и этот G550 часто можно встретить между Внуково и перспективным регионом.

Challenger 604 M-AAAD (Фото: Trevor Warne)

Bombardier 604 M-AAAD – еще один интересный экземпляр, хотя, скорее всего, характер его бортового номера имеет случайный выбор, а не дизайнерское решение. В настоящее время он базируется в Дубае в компании Gulf Wings, хотя ранее был зарегистрирован в Иордании, как JY-AAD.

Phenom 100 M-YTOY (Фото: Paul Daly)

Самый маленький самолет в этом списке носит регистрацию, которую некоторые могут считать несколько грубоватой, но многие будут согласны с зашифрованным смыслом. Базируясь в Блэкуэле у Pool Aviation, Embraer Phenom 100 M-YTOY может быть и небольшой, но один из самых трудолюбивых самолетов в этом списке.

Gulfstream G650 M-YGVI (Фото: Bob Holland)

Airfix Aviation получил в начале 2013 года Gulfstream G650 M-YGVI, который стал самолетом с двумя титулами – первым G650, зарегистрированным на острове Мэн, и первым международным G650. Первоначально он должен был получить финский бортовой номер OH-GVV, но из-за задержек сертификации флагмана в Европе получил регистрацию M-YGVI. И хотя это ультрадальний бизнес-джет, он часто курсирует между Санкт-Петербургом и Женевой – местами, где владелец Airfix Aviation Геннадий Тимченко имеет дома.