



Серая погода, серое настроение, серые мысли и, вообще, все оттенки серого – основной фон, который присутствует сейчас в российском сегменте отрасли. Отгремел традиционный высокий сезон, на который возлагали определенные надежды многие компании. Но увы, процессы, которые начались осенью прошлого года, все глубже затягивают российский рынок деловой авиации на дно, хотя многие более скептически, считая, что как раз в болото, а вот где дно – вопрос.

BizavNews продолжает навещать своих партнеров, друзей во всех уголках нашей необъятной страны, чтобы пообщаться, послушать. В большинстве случаев оптимизм преобладает над пессимизмом, хотя все отмечают, что работать стало сложнее и без «высокого креатива» на рынке не удержаться. Одно приятно – руки не опускаются, и компании буквально на ходу корректируют свои бизнес-планы, а главное – борются за каждого клиента. Возможно, что именно эта ситуация поспособствует в будущем зарождению принципиально новых схем работы с клиентами, научит людей мыслить по-новому и сделает отечественный рынок бизнес-авиации по-настоящему цивилизованным.

Но вернемся к новостям. Чем ближе главное вертолетное мероприятие года – HeliRussia 2015 – тем больше новостей приходит из стана «вертолетчиков». Сразу две новости этой недели связаны с Airbus Helicopters. В России сертифицирован EC175, а «Хелипорты России» откроют в Подмосковье новый центр, где будет осуществляться продажа и обслуживание воздушных судов этого мирового бренда. А на следующей неделе компания «АВКОМ-Техник» покажет новую техническую базу на аэродроме «Раменское».



На одном двигателе

По мнению исследователей Технического университета Мюнхена, Германия, крейсерский полет с одним двигателем на двухдвигательном вертолете для экономии топлива в будущем может стать возможным **стр. 21**



«АВКОМ-Техник» покажет базу в «Раменском»

На презентации будут анонсированы перспективы и планы развития «АВКОМ-Техник». Приглашенные смогут воочию увидеть, как продвигается строительство базы, посетить уже построенные ангары **стр. 22**



Год со знаком плюс

ЗАО «Авиа Менеджмент Групп», работающее на рынке под брендом DEXTER, закончило 2014 год с одними из самых хороших производственных показателей за всю свою историю **стр. 23**



Деловая авиация на «Крыльях России»

В этом году деловая авиация будет представлена сразу в двух номинациях: в дополнение к традиционной – Авиакомпания года в номинации «Деловая авиация», введена новая – Компания года в номинации «Брокер деловой авиации» **стр. 24**

ПРЕДСТАВЛЯЕМ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ

G500 и G600



Gulfstream

EC175 сертифицирован в России

Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) выдал сертификат типа на средний вертолет EC175. Об этом сообщается в официальном твиттере Airbus Helicopters. Одним из стартовых заказчиков нового вертолета является российская авиакомпания «ЮТэйр».

Контракт на 15 машин с опционом еще на 15 был подписан в 2011 г. Он предполагал, что поставки начнутся в ноябре 2014 г. В июле прошлого года команда из шести техников авиакомпании «ЮТэйр» прошла обучение по отработке технического обслуживания EC175. Поставки должны были начаться в конце 2014 г., но передача первого вертолета состо-



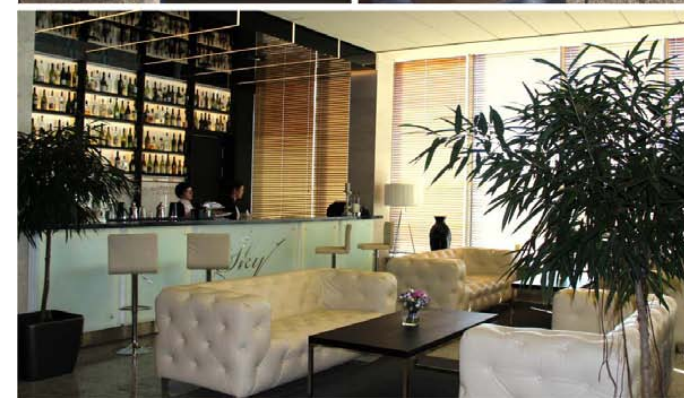
лась только юридически, по факту «ЮТэйр» машину пока не получил. Поставки остановлены из-за финансовых осложнений у авиакомпании.

Второй заказчик, бельгийский оператор Noordzee Helikopters Vlaanderen (NHV), получил два вертолета, став стартовым эксплуатантом нового типа.

По стандартам серийного производства пока построено четыре вертолета – три клиентских машины и один опытный образец. Но в настоящий момент в производстве находится 18 вертолетов. Большинство из них производится в оффшорной конфигурации, однако один будет использоваться для VIP перевозок.

В настоящее время строительство каждого вертолета занимает около 12 месяцев, но в будущем компания планирует сократить этот срок до пяти месяцев. В итоге Airbus Helicopters станет производить до 30 машин в год. Это будет достигнуто за счет перехода от статичной сборки к более быстрой поточной линии.

Портфель заказов на EC175 составляет 64 вертолета.



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

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

Над Москвой по новым правилам

Самолеты над московскими аэропортами будут заходить на посадку по кратчайшему маршруту с наименьшим временем нахождения в воздухе. Это повысит безопасность полетов, поскольку снизится число конфликтных участков воздушных трасс, сообщили «РГ» в Росавиации.

В ведомстве рассчитывают до конца этого года ввести в эксплуатацию новый Московский центр автоматизированного управления воздушным движением. Старый работает уже 34 года. Понятно, за это время его не раз модернизировали, но для эффективного обслуживания 720 тысяч квадратных километров воздушного пространства со сложной структурой и высокой интенсивностью требуется новый центр. Он уже построен, оснащен новым оборудованием, отметил в беседе с «РГ» глава Росавиации Александр Нерадько.

Что касается информации в некоторых СМИ о проблемах с движением в столичном воздушном пространстве, то она не совсем корректна. Действитель-



но, всплески интенсивности воздушного движения возникают, не стал скрывать Нерадько. Но обычно они связаны с введением временных ограничений использования воздушного пространства, либо с метеусловиями. Тогда аэронавигационным службам в московском регионе приходится работать с повышенной интенсивностью. Но угроз безопасности полетов это не создает, успокоил глава Росавиации. Это преувеличение, добавил он, которое используется для раздувания проблемы.

Говоря о взаимоотношении с украинскими диспетчерами по району полетов над Крымом, Нерадько заметил, что Россия готова вести переговоры о районе полетной информации Симферополя, который является нейтральной зоной.

«Воздушное пространство над территорией государства и над территориальными водами является суверенным воздушным пространством любого государства. Пространство над нейтральными водами рассматривается Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) при использовании всеми государствами на принципах суверенитета», - отметил он. Со стороны Киева наблюдаются попытки убедить международную авиаобщественность, что управление в нейтральном пространстве рядом с Крымом должна осуществлять Украина. Но по документам ИКАО управление полетами в нейтральном пространстве должно вестись по принципу безопасности, а не суверенитета, объяснил Нерадько. Решить судьбу этого района управления без России вряд ли получится. Украина выдает желаемое за действительное и всячески уклоняется от переговоров по этому вопросу, хотя Россия открыта для этого, подчеркнул глава Росавиации.

Источник: Российская газета

Крылья Вашего бизнеса

Центры деловой авиации в Москве и Санкт-Петербурге



Реклама






- Терминал А для пассажиров деловой авиации
- Ангарное хранение воздушных судов
- Организационное обеспечение полетов
- Наземное обслуживание воздушных судов
- Вертолетная площадка «Шереметьево-А»



АФТН:
УЛАНУДЪ



АФТН:
УУЕЕАХНЬ

8 800 234 10 01

client@avia-group.ru
www.avia-group.ru

DC Aviation Al-Futtaim получила сертификат эксплуатанта

DC Aviation Al-Futtaim (DCAF), совместное предприятие компании Al-Futtaim Group и немецкой DC Aviation, получила сертификат воздушного эксплуатанта (АОС), выданного Гражданской авиационной администрацией ОАЭ (GCAA).

Как рассказали в компании, окончательный испытательный полет, который требовался для получения сертификата, был осуществлен в начале этой недели с официальными представителями GCAA на борту. Маршрут начался с г. Штутгарта в Германии и завершился посадкой в международном аэропорту Аль-Мактум, который находится в районе DWC г. Дубай.

Получив данный сертификат, DCAF может эксплуатировать и управлять самолетами бизнес-класса сторонних компаний для осуществления коммерческой деятельности, включая чартер воздушных судов согласно реестру «А6» ОАЭ. DCAF начнет коммерческую деятельность с эксплуатации самолета Global XRS.

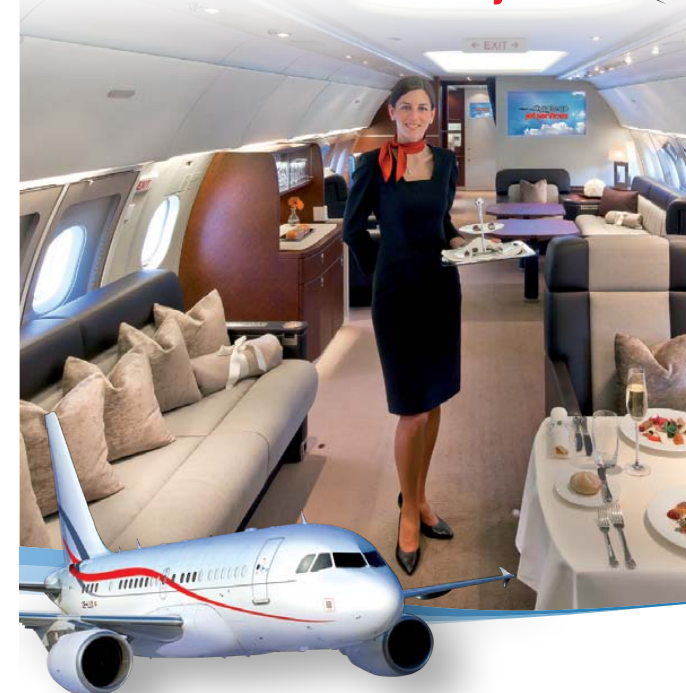
Как комментирует генеральный директор DCAF Холгер Остхаймер, имея сертификат АОС, DCAF теперь может предложить полный пакет услуг владельцам самолетов бизнес-класса. «Мы считаем, что в настоящее время есть реальный спрос на эти услуги, предоставление которых требует высшего качества исполнения и профессионализма. Этот сертификат также позволит DCAF расширить географию обслуживания группы DC Aviation Group, которая занимается эксплуатацией частных самолетов и самолетов бизнес-класса более 15 лет в соответствии со стандартами авиалиний», - говорит он.

«Мы очень довольны тем, что нам удалось выполнить все нормативные требования для получения сертификата воздушного эксплуатанта. Чтобы получить этот сертификат, коллектив DCAF трудился более года, и я поздравляю и благодарю всех сотрудников компании за их усилия», - отметил г-н Остхаймер.



ВЫ ВЫБИРАЕТЕ ЦЕЛЬ.
МЫ ПОЗАБОТИМСЯ ОБО ВСЁМ ОСТАЛЬНОМ.

tyrolean
jet services



» ПРЕВЫШЕ ВСЕХ ОЖИДАНИЙ

НАШ ФЛОТ АСЖ:

1 ACJ318ER

2 ACJ319



» Tyrolean Jet Services » A-6020 Инсбрук Аэропорт / Австрия
» Тел +43 512 22577 15 » Факс +43 512 22577 21
» sales@tjs.at » www.tjs.at

О новом аэропорте Стамбула расскажут на IBAF

Продолжается активная подготовка к I Международному Стамбульскому Форуму Бизнес Авиации, который пройдет с 16 по 19 апреля в Стамбуле. Наиболее интересной темой предстоящего мероприятия станет презентация нового стамбульского аэропорта, который по замыслам инвесторов должен стать мега-хабом и самым крупным аэропортом в мире. Однако в СМИ новости о проекте «просачиваются» очень редко и сильно дозируются, что порождает массу слухов. BizavNews удалось пообщаться с главой инвестгруппы компаний CF Aviation Кагатэм Фиратом, который и поделился последними новостями.

Как рассказал г-н Фират, открытие аэропорта планируется в 2017 году. Это масштабнейший проект ориентировочной стоимостью в 10,2 млрд. евро. Компания Arup разработала мастер-план аэропорта с пропускной способностью 150 миллионов пассажиров в год. По сути аэропорт станет новым мировым мега хабом. Проект был предложен консорциумом IGA Havalimani İşletmesi AS, который и выиграл конкурс на постройку и управление аэропортом в течение 25 лет. Новая воздушная гавань, расположенная в 40 км от Стамбула, будет иметь шесть взлетно-посадочных полос. Открытие первой очереди аэропорта запланировано на 29 октября 2017 г., с тремя взлетно-посадочными полосами и пропускной способностью в 90 миллионов пассажиров в год.

«Но информация относительно инфраструктуры, предусмотренной для бизнеса-авиации, практически покрыта тайной. Именно по этой причине мы очень надеемся стать первыми, кто получит «вводные», так сказать, из первых уст от представителей управляющей компании на Форуме», - комментирует г-н Фират.

В настоящий момент есть группа компаний, которые задействованы в реализации нового стамбульского аэропорта: GA Havalimani İşletmesi AS Cengi, Mapa, Limak, Kolin and Kalyon, Arup, Grimshaw, Nordic Office of Architecture, Haptic Architects, GMW Mimarlik и Tekeli Sisa. Каждая выполняет свои функции. Grimshaw и Nordic Office of Architecture заняты дизайном терминала в 1 млн. кв. м., а IGA Havalimani İşletmesi AS, в состав которого входят Cengiz, Mapa, Limak, Kolin and Kalyon (каждая имеет по 20 %) строительством и управлением. «По структуре нашего профиля, как я уже сказал, очень ждем информации на Форуме», - комментирует г-н Фират.

Инвесторы уверены, что места для работы в различных сегментах, включая деловую авиацию, найдется всем, однако, как все-таки будут расставлены приоритеты, кто будет доминировать среди авиакомпаний также пока до конца не ясно. «На этот вопрос однозначно ответить не сможет никто. Время покажет. Мы, безусловно, надеемся на движение в сторону прогресса, в сторону более конструктивных и быстрых решений всех вопросов для оптимизации нашего бизнеса. Однако, вспомните, что восток дело тонкое», - продолжает г-н Фират.

А вот потенциал у аэропорта огромен. Нынешние Sabiha и Ataturk работают на грани своих возможностей при ежегодном росте трафика в 20-25%. Не хватает «места» даже национальному авиаперевозчику Turkish Airlines, ощутимо «прибавляют» грузовые и деловые перевозки. Новый аэропорт станет для Стамбула серьезным подспорьем.

Напомним, что до начала форума осталось два месяца. Со всей актуальной информацией можно ознакомиться на сайте www.ibaf-forum.com



Проблемы обледенения вертолетов обсудят на HeliRussia 2015

Борьба с обледенением в авиации существует столько же, сколько существует авиация. При этом борьба с обледенением на земле очень быстро выделилась в отдельную проблему. Защитой самолетов от обледенения на земле в процессе выполнения техобслуживания, подготовки к вылету занимаются все ведущие производители самолетов, научно исследовательские центры и структуры. При этом, аналогичной проблемой для вертолетов не занимается никто.

Межгосударственным Авиационным Комитетом совместно с ЦАГИ ведется большая работа по противообледенительной защите воздушных судов. Недавно разработан проект руководства «РЕКОМЕНДАЦИИ по защите воздушных судов от наземного обледенения». Очень полезный и важный документ, но разработан он для самолетов.

Применение всех положений этого документа в вертолетной авиации невозможно по многим причинам, как технологическим, так и чисто конструктивным. Особенности конструкции вертолета делают просто невозможным применение многих технологий и методик, применяемых для очистки и защиты самолетов от обледенения. При этом проблема очистки и защиты от обледенения для вертолетчиков не менее

актуальна. Особенно если учесть одно из главных идеологических отличий эксплуатации вертолетов – вертолеты всегда, или почти всегда, базируются в условиях практически полного отсутствия аэродромной инфраструктуры.

К сожалению, именно в этих условиях и происходит обледенение вертолетов на земле. При этом рекомендации разработчиков в этом вопросе весьма скудные и, как правило, сводятся либо к хранению вертолетов в ангарах, либо к полному очехлению вертолета. Для устранения обледенения использовать теплый воздух. Все.

Реальные условия эксплуатации ставят гораздо более сложные задачи.

Как их решать? Какими силами и средствами? Как определить разумный баланс необходимого оборудования и материалов для обеспечения защиты вертолетов в условиях интенсивного наземного обледенения? Как и чем обрабатывать вертолеты в случае, если обледенение все-таки произошло?

На эти и многие другие вопросы можно найти ответы. В том числе и зафиксировать их в специальном руководстве «РЕКОМЕНДАЦИИ по защите вертолетов от наземного обледенения», которое необходимо выпустить для повышения безопасности полетов вертолетов.

Для обмена опытом, для выработки коллегиальных решений в этом важнейшем для всех авиаторов вопросе Ассоциация Вертолетной Индустрии приглашает принять участие в круглом столе «Безопасность полетов. Борьба с наземным обледенением», который пройдет в рамках 8 –й Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia 2015.



21-23 мая
МОСКВА. КРОКУС ЭКСПО



HELIRUSSIA
2015

helirusia.ru

8-я Международная
выставка
вертолетной
индустрии

«Хелипорт Реутов» - новая площадка в Подмосковье

Новый вертолетный комплекс «Хелипорт Реутов» появится уже в этом году. Сейчас ведутся предварительные согласования для реализации этого проекта. Здесь будут построены не только площадки для базирования воздушной техники, но и создана авиационно-техническая база (АТБ), собственный склад запчастей, откроется современный учебный центр (АУЦ), магазин летной экипировки, а также кафе для пилотов и пассажиров. На территории будет предусмотрен ночной старт для всех типов вертолетов и возможность взлета/посадки вертолетов экстренных служб.

- Это, безусловно, перспективный и долгожданный проект. Когда мы узнали о том, что проводится тендер на эту площадку, то сразу приняли решение об участии, - комментирует соглашение председатель совета директоров «Хелипорты России» Александр Хрусталеv. На территории Реутова будут зарегистрированы сразу две компании, и в ближайшее время, начнется строительство нового вертолетного комплекса под брендом «Хелипорт». Комплекс очень удобно расположен, практически на МКАД. До



центра Москвы клиенты «Хелипорт Реутов» смогут добраться на автомобиле всего за полчаса. Новый центр позволит создать порядка 50 рабочих мест, кроме того, для городской казны это будет существенный плюс, за счет поступления налогов.

Комментируя соглашение, глава Реутова Сергей Юров подчеркнул, что руководство компании «Хелипорты России» планируют внимательно отнестись как к благоустройству своей площадки, так и к приведению в порядок территории, прилегающей к вертолетному хабу. Отдельно стороны обсудили внешний вид будущего проекта.

«Губернатор Московской области Андрей Воробьев уделяет особое внимание привлечению в регион инвестиций. Конечно, в успешном решении этого вопроса заинтересованы и муниципалитеты, - отметил Глава Реутова Сергей Юров. - Для нас этот проект интересен, с одной стороны, как источник инвестиций, дополнительных налоговых отчислений и рабочих мест. С другой стороны, здесь присутствует и имиджевая составляющая. Благодаря расположению возле МКАД «Хелипорт Реутов» имеет все шансы стать визитной карточкой нашего города».

Официально победителем аукциона, получившим право на заключение договора аренды на вышеуказанные земельные участки, стало ООО «Вертолет.ру», входящее в структуру «Хелипорты России».

Срок реализации проекта в полном объеме – 1 год. Напомним, что в мае 2013 года компания «Аэросоюз» открыла в Реутове аналогичный объект (ангар, рассчитанный на 7 вертолетов, площадка работает на взлет и посадку совершенно бесплатно, для гостей открыт PilotShop, проводятся вертолетные экскурсии и обучение курсантов).

Международный
Центр
Деловой
Авиации



- ОРГАНИЗАЦИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЁТОВ
- УСЛУГИ ТЕРМИНАЛА
- СТОЯНКА НА ПЕРРОНЕ И В АНГАРЕ
- ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
- ПРОДАЖА ВС
- ОРГАНИЗАЦИЯ ЧАРТЕРОВ

www.intercba.ru
e-mail: info@intercba.ru

Эйр Самара осталась без сертификата

16 февраля 2015 года Федеральное агентство воздушного транспорта аннулировало сертификат эксплуатанта авиакомпании ОАО «Эйр Самара» (г. Самара). Отзыв сертификата связан с недопустимым грубым нарушением стандартных эксплуатационных процедур, которое привело к серьезному авиационному происшествию с самолетом авиакомпании в ноябре 2014 года.

Стандартные эксплуатационные процедуры – это процедуры, требующие от членов экипажа обязательного выполнения на каждом этапе полета. Точное выполнение стандартных процедур – необходимое условие и эффективный способ предупреждения летных происшествий, без соблюдения которых невозможно обеспечить правильное взаимодействие экипажа и безопасность полетов. Экипаж самолета перед различными этапами полетов не выполнил карту контрольных проверок и другие стандартные процедуры, результатом чего стала авария с воздушным судном авиаперевозчика.

25 ноября 2014 года при выполнении перегоночного рейса по маршруту Ульяновск – Самара (без пассажиров) в аэропорту Курумоч произошла авария



Фото: Дмитрий Петроченко

самолета В300 ОАО «Эйр Самара». Тогда в процессе выполнения захода на посадку экипаж не выпустил шасси. Контрольная карта экипажем не выполнялась, положение шасси не контролировалось. При снижении последовательно срабатывала сигнализация, однако экипаж воспринимал ее как ложное срабатывание системы. В процессе приземления с невыпущенным шасси самолет получил серьезные повреждения нижней части фюзеляжа, двигателей и воздушных винтов. Экипаж не пострадал. По итогам расследования было установлено неудовлетворительное взаимодействие экипажа, выразившееся в отсутствии контроля выполнения требований руководства по летной эксплуатации при возникновении и развитии особой ситуации, а также невыполнение экипажем операций по картам контрольных проверок.

Внеплановая инспекционная проверка ОАО «Эйр Самара» показала, что руководство авиакомпании ненадлежащим образом относилось к внедрению системы управления безопасностью полетов, поверхностно занималось расшифровкой и анализом полетной информации и профилактикой авиационных происшествий по аналогичным причинам. Менеджмент авиакомпании не проводил скрупулезной повседневной работы по обеспечению безопасности полетов.

Меры реагирования в виде аннулирования сертификата эксплуатанта ОАО «Эйр Самара», принятые Росавиацией по итогам расследований и инспекционных проверок, направлены, прежде всего, на то, чтобы авиационные события с участием этой авиакомпании не смогли перерасти в более тяжелые авиационные происшествия с гибелью пассажиров и членов экипажей.


FORTA AERO
 Baltic Business / Universe in motion
 Aviation Alliance

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX
 D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ
 ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XTi // \$5.5M

REPRÉSENTANT OFFICIEL DE NEXTANT AEROSPACE DANS LA CEI ET DES PAYS BALTES
 ШИЛЫАЛЫНЬ ПРЭСТАВІТАЕЛЬ: NEXTANT AEROSPACE В СІТ І БАЛТІІ



Airbus Helicopters выбрал двигатель для Х4

Накануне официального анонса своего нового среднего вертолета Х4, который состоится на выставке Heli Expo 2015 в Орландо 2-5 марта, компания Airbus Helicopters выбрала одного из двух поставщиков двигателей по данной программе. Изначально для среднего двухдвигательного Х4 вертолетостроитель рассматривал либо Pratt & Whitney Canada PW210E или Turbomeca Arrano в классе 1100 л.с. (809 кВт).

Airbus Helicopters произвел «всестороннюю оценку рынка» и принял решение пересмотреть позиционирование нового вертолета, что потребовало существенного увеличения мощности двигателя. Как полагают эксперты, это означает, что Х4 будет больше, чем 4,3-тонный AS365 или 4,9-тонный EC155 и приблизит его к 6,4-тонному AgustaWestland AW139, который использует 1600-сильные двигатели P&WC PT6.

В итоге, Airbus Helicopters и Pratt & Whitney Canada решили не разрабатывать более мощную версию

PW210E для Х4, и поэтому полномасштабная разработка программы будет проводиться с двигателем Turbomeca Arrano.

Исходя из такого выбора, Airbus Helicopters начал работу с Turbomeca по ускорению процесса разработки и тестирования нового двигателя. По словам представителей двигателестроителя, выбор двигателя для Х4 без конкурса может сэкономить до шести месяцев, и возможно он будет готов к первому полету уже в этом году. Тем не менее, если потребуются увеличение мощности силовой установки, то это не может быть достигнуто одновременно с его плановой разработкой. Сертификация двигателя, вероятно, будет достигнута к концу 2017 года, а ввод в строй Х4 намечен на 2018 год.



THINK BUSINESS*

Имеем лучшее, вы опережаете конкурентов. Насладитесь комфортом, скоростью, безопасностью и надежностью вертолетов Airbus Helicopters. Инвестируйте в EC135

Airbus Helicopters Vostok
119180 Россия, г. Москва
Якименская наб., д.4, стр.1
Тел.: +7 495 663 15 56
Факс: +7 495 663 15 59
www.airbushelicopters.ru

*думайте о бизнесе

Jet Aviation Basel передал клиенту юбилейный BVJ

Швейцарский провайдер услуг ТОиР Jet Aviation Basel (входит в Jet Aviation Group) передал заказчику юбилейный, двадцать пятый самолет BVJ, который прошел кастомизацию на производственных мощностях компании в Базеле. Работы заняли девять месяцев. Имя заказчика не раскрывается.

На борту BVJ заказчику предложена VVIP кабина, способная разместить до 19 человек. Для максимального удобства пассажиров пространство кабины разделено на 4 зоны. В передней части салона – основной жилой зоне – имеется диван на 5 мест, 4-местный клуб, 2-местный клуб и индивидуальные кресла. Расположенная в центре кабины гостиная имеет стол на 6 человек. Место для работы – отдельный офис, позволяющий уединиться. Здесь есть диван на 5 мест, кресло и стол, за которым могут удобно разместиться 5 пассажиров. В этой зоне также возможно установить

двухспальную кровать, что позволяет иметь на борту вторую закрытую спальню. В хвостовой части самолета находится отдельная комната с двухспальной кроватью и ванной комнатой с большим душем и туалетами.

В настоящее время Jet Aviation Basel является одним из самых крупных игроков на рынке переоборудования самолетов. Сейчас в компании работает более 1600 человек, которые трудятся в собственном техническом центре в Базеле, где выполняются практически все работы. Jet Aviation Basel имеет сертификаты на выполнение работ на самолетах нового поколения Airbus A380 и Boeing 747-8, а также Airbus ACJ319, ACJ320, ACJ330, ACJ340 и Boeing B737, B757, B767, B747-400. Jet Aviation Basel также одобрен как сервисный центр компаний Airbus, Boeing, Bombardier, Dassault и Gulfstream и имеет 21 сертификат от авиационных властей различных стран.



DOMODEDOVO
BUSINESS AVIATION
CENTER · MOSCOW



Время перемен к лучшему



- Новая управляющая компания
- Открытие современного комфортного терминала в 2016 году
- Единственный неслотированный аэропорт в Москве: прилеты вылеты без ограничений
- Альтернативные поставщики наземных услуг
- «Высокая кухня» — широкий выбор кейтринговых компаний
- Оперативность в обслуживании: 24/7/365

Контакты: Московский аэропорт Домодедово, стр 13.
Тел./факс: +7 (495) 967-82-12
E-mail: info@bac-dmd.ru

Лондон-Сити расширяется

Лондонские власти дали разрешение на расширение территорий городского аэропорта «Лондон-Сити». Переговоры по этому вопросу длились 18 месяцев.

Руководство города дало согласие оператору авиаузла на строительство и расширение территории. Модернизация аэропорта завершится в 2023 году, когда будет построено семь новых стоянок воздушных судов, доведя их в общей сложности до 25, параллельная РД и проведено расширение термина на запад и на восток. При этом увеличение взлетно-посадочной полосы не планируется. Планируется, что работы по модернизации аэропорта начнутся до конца 2015 года.

Согласно проекту стоимостью более \$310 млн., аэропорт после реконструкции сможет принимать более крупные самолеты и увеличит пассажиропоток до 6 млн. человек к 2023 году. Число авиарейсов также будет увеличено с 70 тысяч до 110 тысяч в год. Кроме того, в проект входит создание гостиницы, многофункционального комплекса и благоустройство прилегающих территорий.

Около 65% пассажиров совершают деловые поездки из «Лондон-Сити», по сравнению с 30% в Хитроу и 15% в Гатвике. Аэропорт имеет FBO, открытый в 2002 году, который предлагает улучшенную доступность слотов для бизнес-авиации.



Фото: Марина Лысцева

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.



Cirrus отчитался за 2014 год

Cirrus Aircraft сообщила, что 2014 год выдался для компании самым удачным за последние шесть лет, а ее Cirrus SR22 удерживает пальму первенства продаж в своем сегменте уже двенадцатый год подряд. По данным компании, в 2014-м было поставлено 308 самолетов различных моделей, что на 12% больше, чем в 2013 году.

В общей сложности к началу текущего года производитель поставил более 5800 самолетов, которые налетали более 6 млн. часов. Парашютная спасательная система Cirrus (CAPS), по данным на 25 января 2015 года, когда был зафиксирован крайний случай, спасла жизни 104 человек.

В связи с началом реализации новых программ в прошлом году персонал Cirrus вырос на 10%, до 800 человек. В 2015 году компания планирует продолжать нанимать специалистов в областях производства, дизайна и проектирования. В июле прошлого года компания возобновила работу послепродажного логистического центра в Дулуте.

С целью развития проекта Vision Jet промышленные мощности компании в аэропорту города были расширены на 40 тыс. кв. футов. Кроме этого, в 2015 году компания планирует внести целый ряд улучшений в свои самолеты пятого поколения. Generation 5 Cirrus получают новые цветовые гаммы внешней раскраски и дополнительные защищенные от короткого замыкания USB-порты для подзарядки iPad. Также будет улучшена функциональность приборного оборудования Cirrus Perspective компании Garmin и внедрен аварийный передатчик ELT, активируемый парашютной системой CAPS.

Источник: Privat.aero

Textron форсирует программу Citation Longitude

После удачного старта программы летных испытаний бизнес-джета Citation Latitude компания Textron Aviation делает упор на свой новый суперсредний Citation Longitude. Об этом журналистам рассказал председатель и главный исполнительный директор Textron Скотт С. Доннелли. «Я хочу развеять все слухи – программа Citation Latitude идет полным ходом. Причем, начиная со второй половины прошлого года, мы ускорили работы по новой машине и продолжим это делать такими же темпами и в 2015 году. Сейчас основная задача – определиться с конечной конфигурацией бизнес-джета, поэтому команда Textron активно работает с нашими клиентами. Получить обратную связь – вот наша главная задача». В Textron ожидают, что новый бизнес-джет стоимостью в \$ 25,9 млн. впервые поднимется в воздух уже в следующем году, а год спустя будет поставлен первому заказчику.

Восьмиместный Citation Longitude был запущен через два года после того, как компания закрыла проект Columbus с похожей дальностью в 4000 миль

(7400 км). Однако, интерьер Longitude значительно отличается от несостоявшегося предшественника: фюзеляж на 2,13 м (7 футов) короче и 15 см (6 дюймов) уже, чем в проекте Columbus.

В конструкции Longitude будут такие же, как на меньшем Latitude, сечение фюзеляжа, окна, пассажирские сиденья и алюминиевые конструкции, но он будет на девять футов (2,7 м) длиннее. Бизнес-джет будет иметь пассажирский салон длиной 31 фут (9,5 м) с 8 пассажирскими креслами, грузоподъемность с полной заправкой топливом в 1950 фунтов, а максимальный взлетный вес около 55000 фунтов. Взлетная дистанция при максимальном взлетном весе составит примерно 5400 футов (1650 м). При полетах на расстояние до 2000 миль самолету потребуется взлетно-посадочная полоса длиной до 4000 футов. Максимальная крейсерская скорость составит $M=0,84$, а максимальная допустимая эксплуатационная скорость $M=0,86$.



Enstrom начал тесты вертолета TH180

Прототип нового легкого двухместного поршневого вертолета TH180 американской компании Enstrom Helicopter (принадлежит китайскому инвестору) впервые поднялся в воздух, сообщает издание AIN. Во время полета продолжительностью около 30 мин машина совершила несколько основных маневров, включая зависание над землей на определенной высоте.

TH180 — упрощенная версия трехместного вертолета 280FX, оснащенная двигателем HIO-390 мощностью 210 л. с. производства Lycoming. По сравнению с моделью 280FX вертолет TH180 обладает более прочной системой шасси, а также сниженной на 226 кг (500 фунтов) массой. Его максимальный взлетный вес составляет примерно 1020,6 кг (2250 фунтов). Кроме того, производитель обещает, что вертолет будет расходовать меньше топлива, чем другие модели Enstrom Helicopter, а цена его будет конкурентоспособной — не более 400 тыс. долл.

Программа по созданию машины была запущена около года назад. TH180 — это учебно-тренировочная модель, призванная снизить эксплуатационные расходы. Ее планируют сертифицировать во второй половине 2015 г. Более подробную информацию о новой машине компания обещала предоставить на выставке ассоциации производителей вертолетов HeliExpo 2015, которая пройдет в начале марта в Орландо (шт. Флорида, США).

Американский вертолетостроитель Enstrom Helicopter Corporation принадлежит китайской инвестиционной компании Chongqing Helicopter Investment Co. (CQHIC), которая приобрела его в декабре 2012 г.

Источник: АТО

AgustaWestland заключает очередной крупный контракт

Компания Lease Corporation International (LCI), являющаяся лизинговым подразделением международного конгломерата Libra Group, сообщает о подписании очередного крупного контракта на поставку вертолетов. Речь идет о AW139, AW169 и AW189, а стоимость контракта оценена в \$125 млн. Поставки запланированы на период 2015 и 2016 гг. Общее количество воздушных судов LCI приближается к 90 машинам.

В прошлом году LCI также заключила крупный контракт на общую сумму в \$760 млн. (Airbus Helicopters и AgustaWestland). Тогда были приобретены семь средних двухдвигательных AW139, один вертолет нового поколения AW189, шесть EC175 и 15 обновленных EC225e. Все вертолеты планируется поставить в период с 2014 по 2017 год. Опцион включает дополнительные поставки семи AW139 и трех AW189, которые могут быть выполнены в период 2015-2018 гг. Верто-

леты будут эксплуатироваться на лизинговой основе операторами, предоставляющими медицинские и поисково-спасательные услуги, а также в сфере оффшорного транспорта.

С момента своего основания в 2004 году LCI инвестировала в приобретение авиационной техники более \$5 млрд. Сегодня компания располагает парком самолетов производства Airbus и Boeing, находящимся в лизинге у ведущих мировых авиакомпаний, в том числе Singapore Airlines, Air France и Asiana. LCI также стала стартовым заказчиком Bombardier CSeries, разместив заказ на 20 самолетов на сумму около \$1,4 млрд. с возможностью опционной покупки еще 20 машин.

Вертолетное лизинговое подразделение, созданное в 2012 году, начало свою работу с приобретения вертолетов AgustaWestland на сумму \$400 млн.



Двигатели для G500/600 готовы

Компания Pratt & Whitney Canada (P&WC) получила сертификат Министерства транспорта Канады на двигатели PurePower PW814GA и PW815GA, которые будут устанавливаться на новые самолеты Gulfstream G500 (дальность 5000 морских миль) и G600 (дальность 6200 морских миль) соответственно.

Сертификация этих двух моделей двигателей последовала после недавнего анонса компанией Gulfstream своих новых бизнес-джетов G500 и G600 и выбора для них двигателей P&WC PurePower PW800. P&WC будет поставлять авиапроизводителю интегрированную силовую установку, которая включает двигатель, гондолу и систему реверса.

«Двигатель PurePower PW800 построен с той же инновационной философией дизайнера и выдающейся надежностью, которой славятся все наши двигатели», - сказал президент P&WC Джон Саабас. «Он полностью оптимизирован для быстрого, высотного полета на бизнес-джетах большой дальности и имеет те же проверенные технологии PurePower Geared Turbofan коммерческих двигателей Pratt & Whitney».

Во время тестирования на выносливость при имитации различных миссий двигатель PW800 достиг более 3300 часов испытаний, которые включали в себя более 350 летных часов на летающей лаборатории Boeing 747SP.

Среди особенностей двигателей PW814GA и PW815GA - высокая эффективность, топливная экономичность и низкие эксплуатационные расходы из-за цельного вентилятора, последняя версия полностью цифровой системы управления двигателем (FADEC) с развитой диагностикой, а также современные легкие материалы, обеспечивающие выдающуюся производительность и готовность к эксплуатации.

Вокруг света с одной посадкой

18 февраля компания Gulfstream Aerospace сообщила об очередном достижении своего нового бизнес-джета G650ER. Недавно флагман компании установил рекорд дальности между двумя парами городов во время кругосветного полета с одной посадкой.

G650ER вылетел из аэропорта Уайт-Плейнс, Нью-Йорк, с тремя пассажирами и четырьмя членами экипажа на борту. Он направился на восток в Пекин и пролетел 6939 морских миль/12851 км за 13 часов 20 минут со средней скоростью 0,87 Маха. После этого самолет продолжил полет в восточном направлении и, пролетев 6572 миль/12171 км со средней скоростью 0,89 Маха, через 12 часов приземлился в Саванне. В обоих случаях самолет приземлился с остатком топлива, превышающим требования NBAА для полетов по приборам.

Пока достижения проходят процесс одобрения в Национальной ассоциацией аэронавтики США, эти рекорды будут отправлены в Международную авиа-

ционную федерацию в Швейцарии для признания в качестве мировых рекордов.

На следующий день, 19 февраля, компания сообщила еще об одном достижении G650ER. 22 января G650ER, принадлежащий Стиву Винну, генеральному директору Wynn Resorts Limited, совершил беспосадочный рейс дальностью 8010 морских миль/14835 км, путешествуя из сингапурского аэропорта Чанги в международный аэропорт МакКаррен в Лас-Вегасе с четырьмя пассажирами и тремя членами экипажа на борту. Полет занял 14 часов и 32 минуты, при этом средняя скорость составила 0,85 Маха с попутным ветром в 76 узлов.

G650ER имеет дальность полета 7500 морских миль/13890 км при скорости 0,85 Маха и 6,400 миль/11853 км при 0,90 Маха. Он имеет максимальную скорость 0,925 Маха. Текущие владельцы и заказчики G650 могут обновить свой G650 в G650ER.



«Приземлилась» в Гонконге

«Обновленный» британский бизнес-оператор Gama Aviation Plc официально сообщил о выходе на китайский рынок и создании СП с китайской компанией Hutchison Whampoa с долями 50/50. Партнеры планируют начать операции во втором квартале 2015 года под новым брендом Gama Aviation Hutchison Holdings Limited.

На первом этапе планируется базирование в Гонконге двух бизнес-джетов Gama Aviation Plc для выполнения чартерных рейсов в регионе, включая континентальный Китай. Далее партнеры планируют существенно расширить портфолио предоставляемых услуг, включив в него управление воздушными судами, услуги ТОиР. Запланировано и строительство современного FBO в Китае и Гонконге. Впрочем, в Gama Aviation Plc пока не раскрывают всех подробностей и не озвучивают реальные сроки. В следующем году партнеры планируют открыть два филиала на материковом Китае, а еще через год войти в тройку крупнейших операторов страны.

Комментируя свой выход на китайский рынок, топ-менеджмент Gama Aviation Plc отмечает, что, несмотря на некоторое торможение на рынке деловой авиации Поднебесной, именно здесь происходят процессы, которые через пять лет «выведут» Китай на третье место по количеству бизнес-джетов в мире. Gama Aviation Hutchison Holdings Limited планирует и существенные инвестиции в развитие наземной инфраструктуры. На предстоящей выставке EBACE-2015 (май, Женева) компания анонсирует свои проекты.

Напомним, что Gama Aviation Plc (Hangar8 и Gama Aviation) управляет 144 самолетами в 44 аэропортах пятнадцати стран, предлагая клиентам полный комплекс услуг.

ExecuJet Middle East получил ACJ319

В начале декабря 2012 года компания ExecuJet Middle East (подразделение ExecuJet Aviation Group) пополнила свой управляемый парк очередным самолетом – 19-местным ACJ319, который ранее принадлежал саудовскому оператору Aviation Link. Самолет 2010 года (A6-AFH) выпуска (в эксплуатации с 2013 года) будет доступен для чартерных рейсов из дубайского аэропорта Аль-Мактум. В конце 2014 года оператор также пополнил свой парк тремя самолетами, включая Challenger 300, Gulfstream G550 и Global 5000. Таким образом, общее количество самолетов ExecuJet Middle East составляет двадцать три бизнес-джета.

Также в компании сообщают о практически полном переходе в новый дубайский аэропорт Аль-Мактум. По оценкам специалистов, международный аэропорт Аль-Мактум (общая площадь около 140 квадратных километров, стоимость строительства – \$33 млрд.) станет самым крупным авиационным комплексом в мире. Одним из главных объектов аэропорта является Центр бизнес-авиации (Executive Jet Center), вы-

полняющий функцию специализированной службы по комплексному техническому обслуживанию самолетов деловой авиации. План создания Центра предусматривает постройку 60 площадок для бизнес-джетов самых различных размеров, включая Airbus A380.

ExecuJet Middle East продолжают вкладывать инвестиции в развитие Международного аэропорта Дубай, который в ближайшем времени может быть переориентирован на обслуживание пассажиров и самолетов исключительно бизнес-авиации. По мнению специалистов, это позволит разделить пассажиропоток в зависимости от потребностей клиентов.

Но как заявил руководитель полетов ExecuJet Middle East Майк Берри (Mike Berry), трудности авиационных компаний связаны с тем, что территория Международного аэропорта Дубай полностью застроена и все свободные места уже практически полностью заняты.



Фото: Дмитрий Петренко

Попытка номер два

Приморская госкомпания «Пластун-Авиа» объявила новый тендер на закупку двух медицинских вертолетов для краевых нужд. Соответствующий запрос размещен на сайте госзакупок. Как АТО.ru пояснили в «Уральской вертолетной компании», которая осенью 2014 г. выиграла аналогичный конкурс, его итоги были отменены из-за ослабления рубля, повлекшего фактическое удорожание предложенных ею вертолетов Bell-407GX.

В соответствии с проектной документацией, победитель нового тендера должен поставить компании «Пластун-Авиа» два однотипных вертолета, выпущенных не ранее 2012 г. с общим налетом не более 50 ч. Машины должны быть однодвигательными с силовой установкой мощностью не менее 670 л.с.

Каждый вертолет должен вмещать не менее пяти пассажиров или одного пациента на носилках. Максимальная масса груза, который каждое ВС способно брать на борт, не должна быть менее 750 кг. Машины должны летать на расстояние свыше 600 км со скоростью не менее 240 км/ч. Стартовая сумма контракта составляет 5,238 млн евро. ВС должны быть поставлены в течение 60 дней с момента подписания договора.

Предполагается, что вертолеты разместят в поселке Кавалерово и во Владивостоке, что позволит им достичь практически любой точки на территории Приморского края.

Комментируя размещение нового тендера, в «Уральской вертолетной компании» пояснили, что примут решение, подавать ли заявку, только после того, как изучат условия конкурса.

Источник: АТО

В Истре появится сертифицированный центр Airbus Helicopters

Официальным дистрибьютером европейского вертолестроителя Airbus Helicopters станет компания, входящая в структуру «Хелипорты России». В новом центре будет осуществляться продажа и обслуживание воздушных судов этого известного мирового бренда.

Предварительное соглашение было достигнуто в ходе встречи во Франции представителей вертолетной сети «Хелипорты России» и руководства Airbus Helicopters. Переговоры об этом велись давно, открытие подобного центра в Подмоскowie станет важным событием в истории развития вертолетного сообщества в России.

Вертолеты Airbus Helicopters известны во всем мире, и во многом это связано с уникальной стратегией компании, которая интегрируется в местный рынок, учитывая культуру и особенности той или иной страны. Особый подход к ведению бизнеса и выбор верных деловых партнеров обеспечивают успешное



Фото: Дмитрий Петроченко

развитие центров в самых различных регионах.

«Партнерство с вертолетной сетью «Хелипорты России» поможет нам в реализации ключевых приоритетов группы Airbus Helicopters в вашей стране, а именно: соблюдение бескомпромиссно жестких стандартов безопасности, соответствие самым высоким ожиданиям клиента, обеспечение наивысшего качества и конкурентоспособности поставляемых вертолетов и услуг. Мы очень требовательны, поэтому внедрение наших стандартов в бизнес-модель компании «Хелипорты России» гарантирует конечному потребителю обслуживание на высоком уровне Airbus Helicopters», - заявил Эмерик Ломм, представитель группы Airbus Helicopters в России.

Представители российской делегации посетили завод Airbus Helicopters в г. Марселе по изготовлению знаменитых вертолетов и совершили тестовый полет на новейшей модели EC175, которая считается самой экономичной и надежной машиной в своем классе. При проектировании и изготовлении этого вертолета были использованы оригинальные конструкторские решения и современные системы проектирования.

«Нам очень понравился тот высокий уровень систематизации бизнес-процессов, логистики и сервиса, который присутствует на всех этапах производства», - сказал председатель совета директоров «Хелипорты России» Александр Хрусталеv. «По итогам нашей встречи было принято решение об открытии в Подмоскowie официального дистрибьютера и сервисного центра Airbus Helicopters. - Сейчас договор находится на стадии согласования, надеюсь, что в ближайшем будущем мы сможем его подписать. Для сети «Хелипорты России» качество и безопасность, также как и для французских партнеров, являются приоритетами в работе».

Дроны поучаствуют в EBACE

В настоящее время беспилотные авиационные системы являются растущей частью сообщества деловой авиации во всем мире и в будущем могут найти применение в большом количестве различных сфер, включая возможности для компаний, которые полагаются на авиацию как часть ведения своего бизнеса.

После успешного дебюта беспилотников в программе выставки NBAA-2014, в этом году европейская выставка EBACE-2015 выделяет специальную демонстрационную зону для БПЛА, где посетители могут увидеть новейшие продукты и попробовать их в действии. Также в рамках деловой программы мероприятия пройдет сессия, посвященная правилам Европейской Комиссии относительно дистанционно пилотируемых авиационных систем.

Тем не менее, глава NBAA Эд Болен отмечает, что беспилотные авиационные системы не только открывают новые возможности, но и могут принести большие проблемы для предпринимателей, поэтому любой план по их внедрению должен приниматься взвешенно и с учетом соображений безопасности. «На выставке EBACE-2015 посетители смогут получить дополнительную информацию о беспилотниках, в частности, о том, как лучше всего эксплуатировать их для бизнеса. На EBACE продемонстрируют многосторонность БПЛА и их потенциальную ценность для компаний по всему миру», - говорит Болен.

Европейская конференция и выставка деловой авиации EBACE состоится в период с 19 по 21 мая 2015 года. На ней будет представлено более 500 экспонентов. Как ожидается, мероприятие посетят более чем 13 тыс. профессионалов отрасли.

Citation X Elite идет в массы

Компания Textron Aviation сообщает об увеличении интереса клиентов к модернизированному варианту популярного бизнес-джета Citation X, которому присвоено имя Elite. Программа была запущена в прошлом году, когда Textron Aviation решила помочь своим потенциальным клиентам, которые желают летать «с ветерком», но не могут потратить \$ 23,5 млн. на новый Citation X+.

Производитель разработал программу обновления для подержанных Citation X. Упор сделан на самолеты NetJets (масштабная программа обновления авиапарка компании NetJets «выбросит» на вторичный рынок достаточно много самолетов, выводимых оператором из эксплуатации, прим. BizavNews), так как, несмотря на возраст, самолеты долевого оператора обслуживались только в сервисных центрах Cessna и их история хорошо известна производителю. Причем Textron Aviation не смущает то, что некоторые экземпляры налетали более 10000 часов. Стоимость работ составляет \$ 6,5 млн., «обновленный джет» клиент получает через 3,5 месяца.

Теперь же Textron предлагает клиентам Elite пятилетнюю гарантию и сокращает срок «комплектации» до 2,5-3 месяцев. В программах ProParts и ProTech цены составят половину от номинала в течение первых трех лет, а потом два года будут постепенно повышаться до стандартного уровня.

Первый Citation X, выведенный из парка NetJets и обновленный по программе Elite, появился в 2013 году, а второй, принадлежащий Elliott Aviation, был показан на статической экспозиции NBAA 2014. В мае текущего года компания планирует выпустить пятый самолет.

В рамках программы Elite, кроме капитального ремонта планера (в его рамках могут быть установлены вертикальные законцовки крыльев), в самолете устанавливается новая приборная панель с авионикой Honeywell Primus Elite. Также полностью обновляется пассажирский салон, который получает развлекательную систему и доступ в интернет.



Кадровые изменения в Gulfstream Aerospace

С 1 июня 2015 года произойдут кадровые изменения в компании Gulfstream Aerospace, входящей в General Dynamics. Впрочем, каких-либо серьезных кадровых ротаций не предвидится. После сорока лет работы в аэрокосмической отрасли в связи с уходом на пенсию Джо Ломбардо покидает пост исполнительного вице-президента подразделения Aerospace Group компании General Dynamics, в которой он проработал с 1996 года.

Г-н Ломбардо в General Dynamics курировал Gulfstream Aerospace и Jet Aviation. Новое место исполнительного вице-президента подразделения Aerospace Group компании General Dynamics займет нынешний президент Gulfstream Aerospace Лэрри Флинн, который в свою очередь «уступит» президентское кресло Марку Бернсу, ныне являющемуся президентом по технической информации и поддержке.

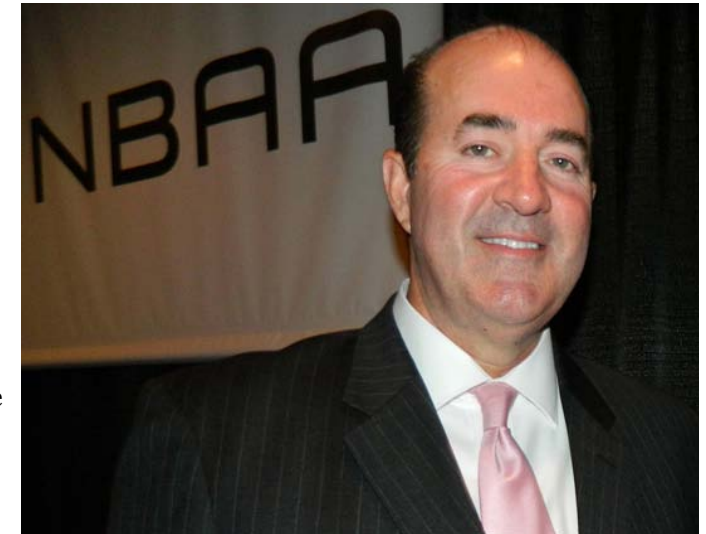
В своей новой роли 63-летний Флинн будет нести ответственность за Gulfstream Aerospace и Jet Aviation. Кстати, именно Флинн сменил Ломбардо в должности президента Gulfstream Aerospace в 2011 году. До назначения на должность президента он был старшим ви-



Лэрри Флинн

це-президентом по маркетингу и продажам компании Gulfstream Aerospace. В круг его обязанностей входило управление продажами реактивных самолетов компании по всему миру. До этого занимал позицию президента направления технической информации и поддержки компании Gulfstream и организации, которая ранее называлась General Dynamics Aviation Services. Г-н Флинн работает в сфере управления техническим обслуживанием самолетов более 30 лет. В компанию Gulfstream пришел в 1995 году в качестве вице-президента. До этого был вице-президентом направления локального технического обслуживания компании Stevens Aviation, где руководил шестью сервисными центрами и обслуживанием различных моделей корпоративных реактивных самолетов. Ранее занимал должность регионального вице-президента компании Signature Flight Support и исполнительного вице-президента, и генерального директора компании AMR Combs.

Новым президентом Gulfstream Aerospace станет 55-летний Марк Бернс. В рамках должности президента по технической информации и поддержке г-н Бернс руководит международной сетью технической поддержки компании Gulfstream, которая включает двенадцать собственных центров компании, 18 внешних авторизованных центров техобслуживания, дистрибьюторскую сеть запасных частей, направление полевого технического обслуживания и техуслуг, а также ремонта электрических и электронных систем. На протяжении 25 лет работы в компании Gulfstream г-н Бернс принимал непосредственное участие в организации обслуживания клиентов, занимая все более высокие должности в течение последних 16 лет. Свою карьеру в компании Gulfstream начал оператором САД. Позже занимался разработкой программы летных испытаний для модели GIV. Был вице-президентом по обслуживанию клиентов в течение шести лет, вице-президентом сервисного центра в Саванне, Джорджия, в течение трех лет и вице-президентом сервисного центра в Уэст-Палм-Бич, Флорида.



Марк Бернс



Джо Ломбардо

Ники Лауда стал обладателем нового Global 6000

Канадский авиапроизводитель Bombardier в торжественной обстановке (в центре комплектации в канадском Дорвале) передал новый бизнес джет Global 6000 трехкратному чемпиону мира Формулы 1 Ники Лауде, который является давним клиентом канадского производителя. Партнерство между Bombardier и Лаудой будет продолжено во время тура на новом Global 6000 в течение всего сезона Формулы-1 2015 года с выступлением знаменитого гонщика на мероприятиях Bombardier Business Aircraft.

«Мы очень рады разделить это важное событие с нашим давним клиентом Ники Лаудой, который к тому же сам является пилотом и, несомненно, оценит расширенные возможности самолета», - отметил Эрик Мартель, президент Bombardier Business Aircraft.

Ники Лауда тоже не поспешил на комплименты. «Летать на самолете Global - ни с чем не сравнимое ощущение, и я уверен, что мой новый самолет будет не только соответствовать, но и превосходить все мои ожидания».

Трехкратный Чемпион мира Формулы 1 Ники Лауда давно связан с авиацией. Он был основателем компании Air Lauda в 1979 году, а в 2003 году он создал FlyNiki, которая в настоящее время является второй по величине авиакомпанией в Австрии. Global 6000 стал последним в ряду деловых самолетов Bombardier, которыми владел и которые освоил как пилот Ники Лауда. До недавнего времени он летал на Challenger 300 и Global 5000.

Global 6000 представляет собой обновленный и брендированный самолет Global Express XRS, который вышел на рынок в 2004 г. как улучшенная версия исходного Global Express, сертифицированного в 1998 г. С переходом на Global 6000 компания Bombardier вы-



строила единую брендовую линейку от Global 5000 (укороченная версия с меньшей дальностью полета) через Global 6000 к Global 7000 и Global 8000 – новым бизнес-джетам ультрадальнего класса, которые были официально анонсированы в октябре 2010 г., а их выход на рынок ожидается в 2016 и 2017 г. соответственно. Когда Bombardier освоит одновременное производство всех четырех моделей семейства Global: 5000, 6000, 7000 и 8000, компания сможет предоставить заказчикам выбор самолетов с дальностью от 9630 до 14630 км.

На сегодня Global 6000 имеет один из самых больших салонов среди деловых самолетов. В трех отделениях салона могут комфортабельно разместиться 15-16 пассажиров. Многие самолеты имеют частную каюту в хвостовой части салона, многие оснащены бортовой кухней в передней части салона и практически во всех имеется второй туалет спереди. Самолет способен перевозить 10-11 пассажиров, с полностью заправленными баками. При крейсерской скорости 0,82М максимальная дальность с 8 пассажирами составляет 11400 км.

Comlux полетит на самолете ЮТэйр?

В Ульяновске на самолете с заводским номером 95060 начались покрасочные работы, сообщает superjet.wikidot.com. Именно этот борт теперь предназначен для швейцарского оператора Comlux, который оформил заказ в 2011 году. Известно, что изначально эта машина в модификации LR (Long Range) в компоновке на 103 пассажирских места была произведена и покрашена для российского оператора ЮТэйр (бортовой номер RA-89033), но в силу известных финансовых обстоятельств последний не смог оплатить заказ. Второй самолет с заводским номером 95115 для Comlux в настоящее время еще не изготовлен.

Ранее планировалось, что «зеленые» лайнеры поступят Comlux в конце 2014 – начале 2015 года, а в четвертом квартале 2015 года будет начата коммерческая эксплуатация. Предположительно самолеты будут эксплуатироваться в дочернем подразделении компании Comlux KZ (Казахстан).

Изначально предполагалось, что интерьер самолета будет спроектирован и установлен в центре по комплектации Comlux America в Индианаполисе. Работы над проектированием начались еще в конце 2013 года (ГСС уже одобрила этот центр комплектации для работ на SBJ). Однако в настоящее время имя провайдера пока не известно.

«Как и раньше, я убежден, что сочетание опыта Comlux в работе с самолетами бизнес-класса, наши возможности по оборудованию салона в Индианаполисе, усилия Fly Comlux (входит в Comlux Group, прим. BizavNews), направленные на организацию чартеров на SBJ, а также желание ГСС стать одним из ведущих игроков на рынке бизнес-авиации принесут успех нашему совместному проекту. С помощью этого заказа мы рады будем предложить элитным клиентам новый выбор VIP-самолета, дополняющего наш нынеш-

ний парк, сочетающего простор, комфорт, роскошь и инновации. Мы уверены, что SBJ, оснащенный в соответствии с последними технологиями электро-дистанционной системой управления и модульной авионикой, обеспечит нашим VIP-клиентам необходимую эффективность и надежность полетов», – комментирует президент группы компаний Comlux Ричард Гаона.

Г-н Гаона, несмотря на появившиеся в последнее время сообщения в ряде СМИ о явном охлаждении интереса компании Comlux к проекту Sukhoi Business Jet (SBJ) заявил, что реализация контракта по приобретению двух самолетов SBJ и опциона еще на два лайнера идут в соответствии с ранее достигнутыми договоренностями (стоимость контракта составляет \$200 млн., включая стоимость опционов).

Comlux Group – одна из ведущих компаний на рынке чартерных VIP-услуг, осуществляющая деятельность по всему миру и обеспечивающая высокие стандарты качества и надежности. Помимо чартерных перевозок, Comlux предлагает полный пакет услуг для VIP-клиентов, которые имеют собственный самолет, включающий услуги по управлению и обслуживанию воздушного судна. Данный пакет включает в себя услуги по эксклюзивному управлению воздушного судна, консалтинг по вопросам приобретения и продажи, дизайн и оборудование салона, а также услуги по техническому обслуживанию и инжинирингу. Воздушный парк Comlux состоит из самолетов BBJ767 limitless, Airbus ACJ318, ACJ319, ACJ320, Bombardier Global Express/Global 5000, Challenger 605, Challenger 850, Embraer Legacy 600/650 и Dassault Falcon 900LX.



Фото: VASh 1182

На одном двигателе

По мнению исследователей Технического университета Мюнхена, Германия, крейсерский полет с одним двигателем на двухдвигательном вертолете для экономии топлива в будущем может стать возможным, пишет AIN. До настоящего момента их работа заключалась в том, чтобы справиться с отказом работающего двигателя, когда другой уже был выключен. В этом случае ключевыми являются два фактора: быстрый автоматизированный перезапуск и установка предела безопасных уровней скоростей, при которых запускаемый двигатель способен получить крутящий момент для быстрого перезапуска.

В большинстве устойчивых фаз полета двигатели многомоторных вертолетов не имеют высокой нагрузки, при этом в такой ситуации один двигатель может давать требуемую мощность, отмечает руководитель исследовательской группы профессор Манфред Хайек. Удельный расход топлива падает при увеличении нагрузки на двигатель, поэтому в крейсерском полете на одном моторе при высокой мощности можно получить значительное уменьшение расхода топлива. В подобных условиях один газотурбинный двигатель, работающий на повышенной мощности, потребляет примерно на 30% меньше топлива, чем два, работающих на сниженной мощности.

Условия преднамеренной эксплуатации двухмоторного вертолета на одном двигателе еще предстоит исследовать. Причем, в этом случае необходимо будет решить проблему быстрого запуска выключенного двигателя и выход его на рабочий режим, чтобы минимизировать потерю высоты в случае отказа работающего мотора. В рамках исследования, команда профессора Манфреда Хайека использует двигатель на испытательном стенде и комплексный пилотажный тренажер вертолета BO105.

Двигатель Rolls-Royce 250-C20B (тот, который необходимо быстро запустить), оснащенный системой быстрого запуска, был предназначен для предыдущей научно-исследовательской работы, и на нем установлена система подачи воздуха высокого давления. В имитации полета модифицированный двигатель может выйти на холостые обороты за две секунды, вместо обычных 27 секунд. Сейчас первоочередной задачей исследователей является ограничение темпа роста крутящего момента до 65 Нм в секунду, чтобы не получить неконтролируемый рост оборотов.

Также исследователи сравнили, как пилоты и автоматика осуществляют перезапуск. В ходе имитации отказа «контроллер быстрого запуска» с режимом удерживания высоты потерял 330 футов высоты, при этом пилоты при рестарте потеряли около 560 фу-

тов. Пилоты, как правило, стараются восстановить 100-процентные обороты несущего винта побыстрее, в то время как автоматизированная система держит общий шаг винта выше (в этом случае обороты винта растут медленнее), что объясняет различие в потере высоты.

По словам профессора Манфреда Хайека, еще предстоит проделать много работы, особенно по оценке воздействия таких режимов на главный редуктор. Он подчеркнул, что крейсерский полет в одномоторном режиме не подходит для морских операций или коротких EMS рейсов. Он также отметил, что работа одного двигателя в полете на холостом ходу, по сравнению с выключением его, скорее всего, незначительно отразится на общем расходе топлива.



Фото: Дмитрий Петроченко

«АВКОМ-Техник» покажет новую базу в «Раменском»

25 февраля в преддверии Международной Выставки ТООР авиационной техники в России и СНГ, которая пройдет 26-27 февраля, компания ООО «АВКОМ-Техник» презентует новую техническую базу на аэродроме «Раменское». На презентации будут анонсированы перспективы и планы развития компании «АВКОМ-Техник» в целом, а также представлена новая техническая база в Раменском. Приглашенные смогут воочию увидеть, как продвигается строительство базы, посетить уже построенные ангары. Также генеральный директор ООО «АВКОМ-Техник» Александр Владимирович Козлов расскажет о планах компании и о преимуществах новой базы обслуживания. На мероприятие приглашены владельцы авиакомпаний бизнес-авиации, руководители Росавиации, представители прессы. Деловая программа мероприятия традиционно завершится нетворкингом во время вечернего фуршета.



Как рассказал BizavNews Президент ГК АВКОМ Евгений Бахтин, реализация проекта происходит весьма успешно. Завершено строительство двух ангаров общей площадью 2500 кв.м., включая 450 кв.м. площадей для размещения инструмента, оборудования и административно-бытовые помещения для персонала. 25 декабря 2014 года был получен сертификат ФАП-145, дающий право выполнять все виды работ на самолетах Hawker, Cessna, King Air. АВКОМ-Техник является авторизованным дилером Rockwell Collins и Pratt&Whitney, подписал с Textron соглашение о гарантийном и послепродажном обслуживании самолетов King Air. В завершающей стадии находится процесс сертификации станции технического обслуживания «АВКОМ-Техник» в Раменском. Приведена в эксплуатационное состояние техника для антиобледенительной обработки воздушных судов. Оборудован и оснащен салон для комфортного пребывания владельцев и экипажей частных воздушных судов.

Начались работы по реализации нескольких инвестиционных проектов владельцев частных и корпоративных воздушных судов по строительству ангаров для хранения и ТООР самолетов и вертолетов деловой авиации и АОН. Отработаны технологические процедуры взаимодействия с владельцем аэродрома – ОАО «ЛИИ им. М.М.Громова» – о порядке взаимодействия при выполнении некоммерческих полетов АОН и деловой авиации на аэродроме «Раменское».

Напомним, что реализацией проекта на подмосковном аэродроме «Раменское» занимается ООО «Международный Центр Деловой Авиации» (МЦДА), учрежденное группой АВКОМ в лице Jet Travel Club при участии ОАО «Транспортно-выставочный комплекс «Россия» (ТВК «Россия» ГК «Ростехнологии») и авиа-

компанией «Руслайн». Проект реализуется в рамках правительственной программы по созданию на базе аэродрома «Раменское» Национального центра авиационного и создания гражданского сектора «Раменское». Создаваемый центр АОН и Деловой авиации имеет универсальный характер и ориентирован на комплексное предоставление обслуживания для владельцев и операторов воздушных судов, как АОН, так и деловой авиации.

«Реализация проекта осуществляется в несколько этапов в течение 2013-2017 гг. Проект стартовал в августе 2013 г. После завершения формальностей, связанных с регистрацией договора аренды земельного участка, уточнения границ территории, что заняло по российским меркам удивительно небольшое время (три месяца), своими силами, подрядными организациями и при поддержке владельца аэродрома – ЛИИ им. М.М. Громова – нам удалось произвести очистку территории, проложить более 1,5 км асфальтированных дорог, обеспечивающих прямой подъезд к участку, отремонтировать 45000 кв.м. стоянки воздушных судов. Завершено сооружение двух ангарных корпусов площадью 4500 кв.м. для ТООР и хранения ВС размерностью до Bombardier Challenger 850, оборудован пункт досмотра экипажей и пассажиров ВС, зал для пребывания пассажиров и экипажей, КДП», - комментирует г-н Бахтин.

МЦДА оснащено оборудованием для буксировки бизнес-джетов любого типа, машинами для противообледенительной обработки ВС. В настоящее время МЦДА полностью оборудовано для приема самолетов деловой авиации и АОН, выполняющих некоммерческие полеты. МЦДА принимает и обслуживает полеты воздушных судов, выполняемые в интересах собственников.

Год со знаком плюс

ЗАО «Авиа Менеджмент Груп», работающее на рынке под брендом DEXTER, закончило 2014 год с одними из самых хороших производственных показателей за всю свою историю. Как рассказали BizavNews в компании, за прошлый год было выполнено 507 чартерных рейсов, что на 94% больше, чем годом ранее, 3096 регулярных, на которых компания перевезла 13416 пассажиров, что на 13% больше показателей 2013 года, и 95 санитарных рейсов.

В среднем заполняемость кресел составила более 60%, увеличилась и доля бизнес-пассажиров на регулярных рейсах, приблизившись к отметке в 90%. В 2015 году компания продолжит расширять географию полетов и сфокусируется на двух основных направлениях – создание сервисного центра Pilatus и реализация совместного проекта с компанией VistaJet.

Как рассказал BizavNews Председатель совета директоров ЗАО «Авиа Менеджмент Груп» Антон Генералов, в декабре 2014 года компания «переехала» в центр АОН и Деловой авиации аэродрома Раменское, и первые два месяца работы показали, что решение было абсолютно верным. Однако, в будущем компания все же рассматривает для бизнес «предложений» и другие московские аэропорты, где на постоянной основе будут базироваться самолеты оператора. Первый шаг уже сделан - в феврале 2015 года на постоянной основе в московском аэропорту «Внуково-3» будет базироваться один из самолетов PC-12.

Что же касается ценообразования, то в DEXTER планируют по возможности сохранить нынешние



тарифы в 75000 рублей за летный час, хотя не исключают небольшую «оптимизацию расходов», ведь с 2012 года «ценник» оставался неизменным. Тем не менее, в настоящее время увеличение самолетного парка компании не планируется –DEXTER имеет десять самолетов Pilatus PC-12NG, которых вполне хватает для нынешних объемов деятельности оператора.

В этом году будет поставлена и финальная точка в СП с VistaJet.

По словам г-на Генералова, процесс идет по плану, и партнеры на финальной стадии запуска проекта. «В настоящее время мы почти завершили подготовку пилотов, затем предстоит ввод нового типа в наш сертификат эксплуатанта. А вообще, я считаю, что этот проект будет уникальным. Изначально речь шла о вводе в эксплуатацию двух самолетов Bombardier Challenger 605, но вначале мы попробуем «откатать» наши чартерные проекты на одной машине, и затем будет принято решение о добавлении второго самолета», - комментирует г-н Генералов.

Напомним, что DEXTER, согласно контракту, предоставит «местную прописку» для нескольких самолетов VistaJet и тем самым обеспечит ей доступ к полетам на внутрироссийских маршрутах. До сих пор VistaJet не занималась прямыми продажами своих услуг в России, а продавала рейсы через брокерские агентства. При этом зарубежный перевозчик может выполнять рейсы только на международных маршрутах, а в партнерстве с Dexter VistaJet получит доступ на внутрироссийский рынок деловых перевозок. По подобной схеме компания уже работает на китайском рынке, здесь ее партнером выступает Beijing

Airlines, подразделение деловой авиации авиакомпании Air China.

«Стоит отметить, что для нас минувший год получился интересным и нестандартным. Как вы знаете, в апреле 2013 года мы вступили в программу регулярных субсидированных перевозок в ПФО и уже перевезли более 25000 пассажиров! Таким образом, наш продукт уникален тем, что мы работаем в трех нишах одновременно: это регулярное сообщение (в ПФО компания базирует шесть самолетов), чартерные перевозки и медицинская эвакуация, где мы работали по государственному контракту с воронежским центром медицины катастроф. Раньше на чартерных направлениях мы задействовали восемь самолетов, но после вступления в программу регулярных полетов часть самолетов мы вынуждены были перебросить именно в этот сегмент. Но в конце 2013 года нами были приобретены дополнительные воздушные суда, увеличив парк до десяти машин швейцарского авиапроизводителя Pilatus Aircraft. Таким образом, мы снова восстановили статус-кво и сможем сфокусироваться на оптимальных для нас сегментах без ущерба для других направлений бизнеса. Кроме этого, последние приобретения сделали нас крупнейшим эксплуатантом самолетов Pilatus PC-12 в России, мы входим в тройку крупнейших операторов PC-12 в Европе», - комментирует г-н Генералов.

Несмотря на достаточно сложные экономические реалии, в компании полны оптимизма. «2015 обещает быть тяжелым для всех, но мы предпримем все возможное, чтобы минимизировать расходы, в частности за счет собственного сервисного центра, и увеличить прибыль благодаря сотрудничеству с новыми партнерами, наращиванию предложения на рынке чартерных и санитарных перевозок», - резюмирует г-н Генералов.

Деловая авиация на «Крыльях России»

30 марта 2015 года в Москве состоится 18-я церемония лауреатов и дипломантов национальной авиационной премии «Крылья России».

В этом году деловая авиация будет представлена сразу в двух номинациях: в дополнение к традиционной – Авиакомпания года в номинации «Деловая авиация», введена новая – Компания года в номинации «Брокер деловой авиации». Обе номинации проводятся при поддержке Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации.

Безусловно, это важное событие для отрасли. Из числа тех, кто работает на рынке, многие являются членами ОНАДА. Ассоциация принимает ряд мер для поддержания брокеров. В частности, ОНАДА проводит добровольную аккредитацию брокеров деловой авиации и уже 6 лет организует коллективный стенд для брокеров на выставке деловой авиации Jet Expo. Ассоциация является и площадкой для общения и обмена мнениями между брокерами, операторами и другими участниками рынка.



Так, летом 2014 года ОНАДА организовала встречу, в рамках которой представители компаний обсудили вопрос договорных отношений между операторами и брокерами.

Главным вопросом, вынесенным на обсуждение, стали размер и условия применения штрафных санкций операторами и ответственность каждой из сторон в случае отмены рейса или изменения условий его выполнения. Сформулированные в рамках встречи рекомендации были опубликованы на сайте Ассоциации и в других открытых источниках. Учитывая результаты обсуждения, некоторые компании внесли изменения в используемые договоры.

Введение новой номинации, возможность представления брокеров деловой авиации в рамках вручения премии «Крылья России» – определенное достижение и даже веха в истории, как для брокеров, так и для ОНАДА.

Ассоциация выступает за развитие этого рынка, повышение качества услуг, уровня компаний, а также за то, чтобы брокерские услуги оказывались профессиональными структурами, зарегистрированными в соответствии с законом, и несли ответственность как перед оператором, так и перед заказчиком. Формирование пула номинантов – показатель того, что брокеры деловой авиации представляют собой сформированный и важный сегмент рынка.

Принять участие в конкурсе смогут брокеры – действительные члены ОНАДА, основным видом деятельности которых является организация чартерных рейсов. Заявки не будут приниматься от компаний, в отношении которых в ОНАДА поступали обоснованные претензии от операторов деловой авиации или других брокеров.

Еще одним важным событием является то, что в этом году компании деловой авиации, как брокеров, так и операторов, будет оценивать специальный экспертный совет, формирование которого также ведется при участии ОНАДА. В совет войдут эксперты, отлично знающие рынок деловой авиации и его специфику, знакомые с компаниями и принципами их работы. Эксперты смогут оценить номинантов исходя не только из личных убеждений, но и опираясь на объективные показатели, такие как количество выполненных или организованных рейсов, география полетов и перечень аэропортов и т.п., а также наличие у брокера аккредитации ОНАДА, наличие других сертификатов качества, отзывы клиентов. Все соискатели смогут предоставить свои презентации до начала голосования.

Национальная авиационная премия «Крылья России» учреждена в 1997 году Ассоциацией эксплуатантов воздушного транспорта РФ, отраслевым изданием «Авиатранспортное обозрение» и консалтинговой компанией Infomost. За восемнадцать лет премия «Крылья России» завоевала статус самой престижной награды отрасли, стала не только символом признания успешности авиакомпаний-победителей, но и объективным свидетельством тех реалий и тенденций, которые существуют сегодня в воздушном транспорте.

Генеральный директор ООО «Авиационный чартерный сервис» Азат Мулгимов:

Крылья России – это наиболее значимая премия в отечественной Гражданской Авиации. Ежегодно в

продолжение

течение многих лет компании удостоиваются ее за вклад в развитие отрасли, за нововведения и за любовь и признание пассажиров. Мы присутствуем на рынке бизнес-авиации России уже 20 лет, мы стояли практически у истоков и участвовали в его формировании, но только в этом году мы впервые получили возможность официально заявить об этом. Мы участвуем в номинации «Брокер деловой авиации», чтобы обозначить свой вклад в развитие деловой авиации в России, как старейший из существующих сегодня на рынке брокерских домов.

Коммерческий директор ООО «Ваш Чартер» Александр Конинский:

За восемнадцать лет премия «Крылья России» завоевала статус самой престижной награды отрасли, стала не только символом признания успешности компаний-победителей, но и объективным свидетельством тех реалий и тенденций, которые существуют сегодня в воздушном транспорте.

В 2015 году впервые на премии «Крылья России» будет представлена новая номинация: Компания года – «Брокер деловой авиации»! Поэтому именно в этом году профессиональный коллектив компании «Ваш Чартер», которому в 2014 году исполнилось 10 лет, решил публично побороться за титул самого лучшего брокера деловой авиации!

Коммерческий директор ЗАО «АЭРОКРЕДО» Антон Кузнецов:

Активно работая на рынке услуг деловой авиации с 2000 года, компания Аэрокредо не могла позволить себе упустить возможность принять непосредственное участие в конкурсе «Национальной авиационной премии «Крылья России» – самой престижной

профессиональной награды в области гражданской авиации России.

Надеемся, что новая номинация «Брокер деловой авиации» поможет общественности по достоинству оценить вклад российских авиационных брокерских компаний в развитие отрасли.

Генеральный директор ООО «Московское небо» Игорь Бубловский:

От лица компании ООО «Московское небо» выражаю благодарность АТО и ОНАДА за учреждение в рамках премии «Крылья России» новой номинации «Компа-

ния года – Брокер деловой авиации». В настоящее время компании-брокеры являются неотъемлемой частью рынка деловой авиации и наряду с авиакомпаниями принимают непосредственное участие в организации чартерных авиаперевозок.

На сегодняшний день стандарты оказания услуг и уровня сервиса в этом сегменте рынка находятся на стадии формирования и развития. А значит, риски обращения к недобросовестным брокерам и получение некачественного сервиса для клиентов высоки. Появление такой премии позволит превратить опыт лучших брокерских компаний в отраслевые стандарты качества.

