



На этой неделе BizavNews отправился в Канны, где Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) впервые провела конференцию и выставку Air Ops Europe. В будущем это мероприятие планируется сделать ежегодным. В этот раз гости встретились в аэропорту Cannes Mandelieu Airport (Hangar 16), где в формате жарких дискуссий участники обсуждали вопросы, связанные с хендлингом. Разнообразие сессий и прекрасный подбор спикеров сделали Air Ops Europe интересной площадкой для дебатов и презентаций. А анализ рынка, полученный из первых уст, стал бесценным подарком нашей редакции. Детально поговорили о регулировании, о проблемах, связанных с подготовкой и аудитом для новых международных стандартов Business Aircraft Handling (IS-BAH), разработанных Международным Советом деловой авиации. Не обошли стороной и темы, связанные с Россией. Уютная рабочая обстановка и качественный подход к формированию программы запомнятся участникам и соберут достаточный пул на следующее мероприятие.

На этой неделе агентство WingX опубликовало данные по европейскому трафику бизнес-авиации в сентябре. В первом осеннем месяце в общей сложности было выполнено рейсов на 1,4% больше, чем годом ранее. Рост обусловлен в основном активностью бизнес-джетов, которые летали на 4% больше в годовом исчислении, что компенсировало снижение трафика турбовинтовых и поршневого самолетов. Третий квартал завершился ростом, продолжив позитивный тренд второго квартала, и компенсируя плохое начало года. Это выровняло общую тенденцию с 2015 годом. По словам экспертов, сентябрь был необычайно сильным, особенно в сегменте чартерных полетов бизнес-джетов.



## Чартеры спасли сентябрь

WingX Advance: в первом осеннем месяце в общей сложности было выполнено 76983 рейса бизнес-авиации (в августе 2016 года – 74689 полетов), что на 1,4% больше, чем годом ранее

стр. 22

## Citation Longitude взлетел

Cessna Aircraft объявила о первом полете своего новейшего суперсреднего бизнес-джета Citation Longitude. Полет совершен менее чем через год после того, как компания представила новую спецификацию революционного самолета

стр. 23

## «Цифра» не кусается

Совершенствуя технологии работы экипажа воздушного судна, российская авиакомпания «Меридиан» получила разрешение Росавиации на использование «электронного портфеля» EFB на базе Apple iPad Air

стр. 24

## Лучшие из лучших

Идея Михаила Титова стала основой для учреждения отечественной премии в области бизнес-авиации «Крылья Бизнеса». BizavWeek поговорил с ним, чтобы выяснить мотивы и цели отечественного события

стр. 26

# Gulfstream G650



## Открыт прием заявок на соискание Национальной премии «Крылья Бизнеса»

Оргкомитет Национальной премии за наивысшие достижения в области деловой авиации «Крылья Бизнеса» объявляет о приеме заявок на соискание Премии 2016 года.

Премия «Крылья Бизнеса» будет присуждаться в 13 номинациях, которые охватывают все сферы деятельности в сегменте деловой авиации. Стать обладателем престижной хрустальной статуэтки и громко заявить о своих успехах могут как российские, так и зарубежные компании. Шесть номинаций, включая «Зарубежная авиакомпания», «Авиапроизводитель», «Центр ТОиР», «Проект года», открыты для международного участия. Соискатели в номинациях «Человек-легенда» и «Компания-легенда» будут выдвигаться Правлением ОНАДА.

В заявке, помимо стандартных данных о компании и результатов деятельности, соискатели могут указать дополнительную информацию, которая подчеркнет наиболее яркие достижения и проекты, реализованные в 2016 году. Лауреаты Премии «Крылья Бизнеса» будут определены по итогам независимого онлайн-голосования, которое откроется на сайте [www.wingsaward.ru](http://www.wingsaward.ru) 01 ноября 2016 года, а также голосования членов и правления ОНАДА.



Регистрация соискателей Премии продлится до 31 января 2017 года, однако компании, подавшие заявки еще до начала онлайн-голосования, имеют максимум шансов получить больше голосов от профессионалов отрасли.

Торжественная церемония вручения Премии «Крылья Бизнеса» состоится 17 февраля 2017 года на территории Московского Гольф Клуба. Посетить мероприятие можно будет исключительно по именным приглашениям и билетам. Количество мест на гала-ужине ограничено, и свободных столиков остается все меньше, поскольку продажа билетов уже открыта.

«Премия «Крылья Бизнеса» - одно из самых ожидаемых событий отрасли. В России регулярно проводятся ряд мероприятий, которые отмечают достижения игроков авиационного рынка, однако бизнес-авиация всегда оставалась в стороне. Тем не менее, за последнее десятилетие деловая авиация проделала большой путь, став одним из наиболее прогрессивных секторов российской авиационной индустрии. Нам есть чем гордиться, и я уверен, что премия «Крылья Бизнеса» станет важным инструментом объективной профессиональной оценки работы компаний нашего сегмента», - отметил Михаил Титов, вице-президент ОНАДА.

Ознакомьтесь с регламентом Премии, перечнем номинаций, скачать форму заявки на участие, а также выбрать место за столиком на торжественном гала-ужине можно на сайте [www.wingsaward.ru](http://www.wingsaward.ru).

Учредитель Премии «Крылья Бизнеса» - ОНАДА. Продюсер церемонии вручения премии - компания ООО «Системы Бизнес Авиации», возглавляемая Михаилом Титовым.



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

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

## London City Airport «вырос» до IS-BAH

Наземный оператор London City Airport Jet Centre (дочерняя компания London City Airport, занимающаяся обслуживанием бизнес-рейсов) получил сертификат соответствия добровольному стандарту IBAC «International Standard for Business Aircraft Handling» (IS-BAH).

Стандарт IS-BAH разработан как добровольный свод правил, включающий наилучший опыт работы наземных провайдеров деловой авиации, и является совместной программой IBAC и Национальной ассоциации воздушного транспорта США (NATA). Данный стандарт включает систему менеджмента безопасности во всех аспектах деятельности FBO и базируется на структуре более раннего стандарта IS-BAO для операторов деловых самолетов.

«Это одобрение демонстрирует, что наш London City

Airport Jet Centre имеет четкие обязательства по безопасности бизнес-авиации на земле и выходит за рамки того, что требуется по обязательным документам», - комментируют в компании.

Администрация лондонского London City Airport продолжает активную борьбу за пассажиров. Сильнейшая конкуренция среди лондонских аэропортов в борьбе за деловых путешественников заставляет компании придумывать все новые технологии в сфере обслуживания пассажиров и бизнес-джетов. И если раньше эта борьба велась в основном за операторов и владельцев воздушных судов и сводилась к финансово привлекательным предложениям, вроде скидок на хэндлинг и топливообеспечение, то сейчас на первый план выходят новые стандарты в обслуживании пассажиров.





FBO SHEREMETYEVO  
FBO PULKOVO



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ  
**ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ПРОДАЖ**  
**+7 (495) 981 38 26**

### Шереметьево & Пулково

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Терминалы бизнес-авиации</li> <li>▪ Хранение воздушных судов</li> <li>▪ Наземное обслуживание</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Обеспечение полетов</li> <li>▪ Вертолетный трансфер в аэропорт</li> </ul>
---	--

a-group.aero

## Ил-96 - борт №1: 20 лет в небе

12 октября 1996 года состоялся первый полет первого дальнемагистрального широкофюзеляжного самолета Ил-96-300, предназначенного для перевозки первого лица государства. Командир экипажа А. Кокалин - Воронежское авиационное производственное объединение (в настоящее время ПАО «ВАСО»). Новый самолет заменил президентский Ил-62М, на котором руководители страны летали ранее.

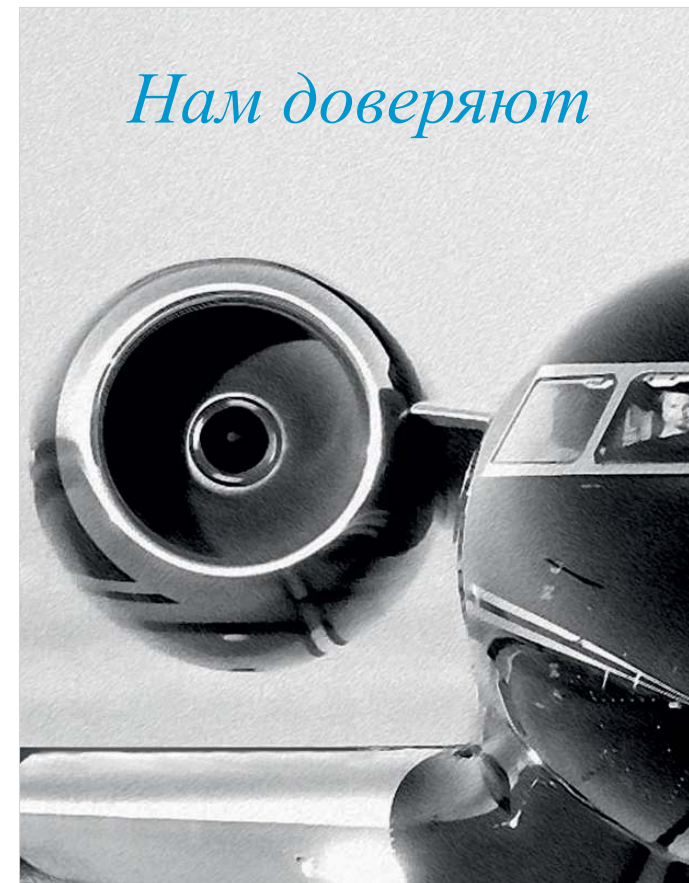
Специальные модификации Ил-96-300 и в настоящее время используются в качестве борта № 1 президента Российской Федерации. Они обеспечивают высокую безопасность полета и устроены таким образом, чтобы президент мог работать во время перелетов: связываться с министерствами и ведомствами, выполнять функции Верховного главнокомандующего вооруженными силами. Кроме того, самолет может служить местом для встреч и переговоров.

Планируется, что дальнейшим развитием линейки самолетов типа Ил-96 станет широкофюзеляжный

дальнемагистральный пассажирский самолет Ил-96-400М, который создается в целях дальнейшего совершенствования самолетов этого типа и расширения их транспортных возможностей за счет удлинения фюзеляжа и установки более мощных двигателей ПС-90А1 взамен ПС-90А.

Ил-96-400М сможет взять на борт до 370 пассажиров. В аэродинамической компоновке, конструкции и системах самолета будут применены современные конструкторские решения, обеспечивающие высокий уровень безопасности и экономичность самолета в эксплуатации. Современные материалы, используемые в конструкции, позволят уменьшить массу самолета, обеспечив при этом необходимую прочность.

В настоящее время два самолета Ил-96-400 в специальных модификациях эксплуатируются в государственной авиации для перевозки ведомственных пассажиров.



**SkyClean**

профессиональный  
авиационный  
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

## Legacy 450/500 получают HUD

Компания Embraer Executive Jets получила одобрение от FAA, EASA и бразильской ANAC на проекционный дисплей (head-up display – HUD) и улучшенную систему технического зрения, которые объединены в Embraer Enhanced Vision System (E2VS), для самолетов Legacy 450 и 500. Данная комбинированная система повышает ситуационную осведомленность экипажа на всех этапах полета и повышает безопасность в сложных погодных условиях и при низкой видимости.

«Legacy 450 и 500 являются первыми самолетами, которые установили новый стандарт эксплуатационных характеристик в сегменте среднеразмерных бизнес-джетов», - сказал президент и главный исполнительный директор Embraer Executive Jets Марко Тулио Пеллегрини. «В сочетании с технологией электронно-дистанционной системы управления полетом, Embraer Enhanced Vision System обеспечивает инно-

вации ранее доступные только на больших самолетах бизнес-класса».

E2VS состоит из компактного проекционного дисплея, который включен в новую HUD-систему и мульти-спектральную систему усовершенствованного видения EVS-3000 от Rockwell Collins. EVS обеспечивает высокоточное отображение, в том числе наземных светодиодных огней. Операторы самолетов, оснащенных системами HUD/EVS, могут летать по специально одобренным заходам в аэропортах по всему миру и использовать более низкие минимумы захода на посадку.

«HUD имеет компактный размер, позволяющий легко вписаться в кабину Legacy, и полностью интегрирован с авионикой Rockwell Collins Pro Line Fusion», - сообщили в Embraer.



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

## Североамериканские достижения Luxaviation


Luxaviation Group выполнила в Северной Америке 500-й рейс с начала года, сообщается в официальном релизе группы. Согласно данным компании, наиболее популярными направлениями стали рейсы между США и Европой, а также в страны Карибского бассейна, где Luxaviation недавно открыла первый «американский FBO» (в июне компания закрыла сделку по приобретению центра деловой авиации аэропорта острова Сан-Мартен). Как отмечают в группе за минувшие девять месяцев вырос спрос и на полеты в соседнюю Мексику, где компания также открыла собственный центр деловой авиации (Del Norte International Airport вблизи Монтеррея).

Как комментирует Патрик Хансен, генеральный директор Luxaviation Group, увеличение трафика в

Новом Свете явно иллюстрирует самые радужные прогнозы по выздоровлению рынка и новых возможностях для группы. «Крепкие позиции на самом сильном рынке дают нам дополнительный импульс для инноваций. Успехи в Новом Свете четко соответствуют нашей глобальной стратегии развития, и мы уверены, что наши клиенты останутся довольны нашими стандартами и возможностями», - говорит он.


В настоящее время Luxaviation Group второй по величине бизнес-оператор в мире, объединяющий такие бренды, как Abelag Aviation, Unijet, Masterjet, London Executive Aviation, ExecuJet и другие. Суммарный парк группы состоит из более 250 самолетов различных типов.






**FBO RIGA**  
A part of Flight Consulting Group

ЦЕНТР БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РИГЕ





ЛУЧШИЙ FBO В ЕВРОПЕ  
ОБЛАДАТЕЛЬ ПРЕМИИ  
«SAPPHIRE PEGASUS AWARD»

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

## Второй G650 поставлен в Южную Корею

Южнокорейский холдинг LG Electronics вскоре получит свой новый флагманский джет Gulfstream G650 (будущий бортовой номер HL-8299). Самолет уже выполняет испытательные полеты и вскоре будет передан заказчику. Для LG Electronics это уже второй самолет американского производителя. Ранее компания получила G550 (HL-8288) и он, по данным инсайдеров, вскоре будет выставлен на продажу.

LG Electronics будет эксплуатировать G650 исключительно в интересах топ-менеджмента корпорации.

Это уже второй бизнес-джет данного типа, поставленный в Южную Корею. Месяц назад Korean Air Business Jet (бизнес-подразделение южнокорейского перевозчика Korean Air) получила с завода производителя новый бизнес-джет Gulfstream G650ER. В компании не комментируют будет ли новое воздушное судно доступно для чартерных перелетов. Korean Air решила всерьез начать работу по выходу на международный рынок бизнес-перевозок, начав с мониторинга стратегически важных рынков – Китая, России, Японии, Гонконга и родного южнокорейского.



## Royal Jet признан лучшим оператором региона

Бизнес-оператор Royal Jet (входит в Abu Dhabi Aviation Group) вновь назван лучшим бизнес-оператором Ближнего Востока по версии World Travel Awards 2016. 29 сентября в The St. Regis Dubai состоялась торжественная церемония вручения престижной премии World Travel Awards, которая вручается с 1993 года как признание работы, проделанной в области индустрии туризма во всем мире, а также для стимулирования конкурентоспособности и качества туристических услуг. Премию World Travel Awards еще часто называют «Оскаром в мире туристической индустрии». Конкурс, который в этом году проводился уже в 23-й раз, по праву считается самым престижным в мире туризма. Лауреатами премии становятся организации, которые задают новые стандарты в туристической индустрии. Полученная премия стала девятой в копилке оператора.

Между тем по итогам первого полугодия текущего года доход Royal Jet снизился на рекордные 27%, до \$50,78 млн., говорится в финансовом отчете группы. Главная причина – существенный спад в сегменте медицинской эвакуации из-за последних изменений в регулировании, которые были инициированы министерством Здравоохранения эмирата Абу-Даби.

Чистая же прибыль компании упала на 28%, до \$1,18 млн., из-за новой ценовой политики компании в отношении клиентов, предпочитающих оператора в качестве управляющей компании.

Несмотря на это оператор продолжает программу модернизации парка. О планах модернизации парка Royal Jet говорили долго, аналитики гадали в пользу какого производителя оператор сделает свой выбор. В декабре прошлого года все точки были расставлены.

Как рассказал журналистам глава компании Патрик Гордон, Royal Jet в 2016 году получит два новых самолета BBJ в «зеленом» варианте (в июне 2015 года оператор получил кредит на сумму \$ 116,8 млн. от Union National Bank для финансирования сделки по приобретению двух BBJ), в результате чего парк будет увеличен до 13 бортов. Оба самолета будут отправлены в центры комплектации Lufthansa Technik. Передача первого полностью укомплектованного джета ожидается в октябре - декабре 2016 года, второй самолет будет готов двумя месяцами позже. Всего же в парке Royal Jet (с учетом двух новых самолетов) будет эксплуатироваться восемь BBJ.



**FORTAERO**  
Baltic Business / Universe in motion  
Aviation Alliance

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX  
D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ  
ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XT1 // \$5.5M

REPRÉSENTANT OFFICIEL DE NEXTANT AEROSPACE DANS LA CEI ET DES PAYS BALTES  
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ NEXTANT AEROSPACE В СНГ И БАЛТИИ

nextant aerospace

WWW.NEXTANTAEROSPACE.COM  
SALES@NEXTANTBAAC.COM  
+372 630 00 10





## СЕРА Экспо стимулирует рост в Восточной Европе

С 18 до 20 октября Центрально-европейская ассоциация частной авиации (СЕРА) проведет в Праге свою седьмую ежегодную встречу СЕРА Экспо. В первый день мероприятия откроется первый в истории шоу-день карьеры, который направлен на привлечение в отрасль бизнес-авиации молодых людей. Это мероприятие будет проходить в аэропорту Вацлова Гавела.

В рамках конференции также пройдут семинары по сертификации воздушных судов и эксплуатационным требованиям в Европе, а также совместная программа с ОНАДА России.

19 октября ОНАДА проведет семинар, посвященный вопросам авиационной деятельности в России. Перед аудиторией выступят Председатель правления ОНАДА Александр Кулешов, Вице-президент ОНАДА Михаил Титов, а также президент Национальной ассоциации воздушного права Сергей Юрьев и заместитель

начальника договорно-правового отдела Московской коллегии адвокатов «Межрегион» Анастасия Конюхова. Проведет встречу Исполнительный директор ОНАДА Анна Сережкина.

В качестве тем для докладов и обсуждения выбраны состояние и тенденции рынка деловой авиации в России, актуальные вопросы российского воздушного законодательства, правовое регулирование передачи данных о пассажирах в аспекте авиационной безопасности, практика применения таможенного кодекса Таможенного союза в части, касающейся деятельности деловой авиации.

В этом году третий день мероприятия будет особо акцентирован на возможностях для операторов в Польше и Болгарии. Два дня из трех проводятся в историческом Пражском Граде. В 2015 году на СЕРА Экспо участвовало 170 делегатов из 21 стран.




**CENTRAL EUROPE  
PRIVATE AVIATION  
CONVENTION  
2016**

18<sup>th</sup> – 20<sup>th</sup> OCTOBER 2016 PRAGUE

connecting east and west connecting east and west connecting east and west connecting east and west connecting east and west connecting east and west

[www.cepexpo.com](http://www.cepexpo.com)

## Министры пересядут на Sukhoi Superjet

Специальный летный отряд «Россия», специализирующийся на перевозке официальных делегаций, приступил к эксплуатации самолетов, произведенных компанией «Гражданские самолеты Сухого», пишут Известия. В авиапарке СЛЮ есть два Sukhoi Superjet 100, которые выполнены в компоновке бизнес-класса.

Пассажирские лайнеры «Сухого»полнили правительственный авиаотряд в этом году. Ранее оба самолета предполагалось передать лаосской авиакомпании Lao Central Airlines, но после банкротства перевозчика было принято решение передать лайнеры для СЛЮ «Россия». В итоге самолеты переделали в Ульяновске под требования нового заказчика, сумма контракта составила чуть более 2,8 млрд рублей.

В новом исполнении самолет состоит из трех салонов и способен перевозить 59 пассажиров. VIP-салон рассчитан всего на двух человек, там два кресла и диван, он отделен от других салонов жесткой перегородкой с дверью. Салон бизнес-класса вмещает 12 пассажиров. Третий салон рассчитан на 45 человек и укомплектован по стандартам экономического

класса. Удобное новшество — наличие большого количества розеток.

Президент и председатель правительства самолетами «Сухого» пользоваться не будут. Они рассчитаны на перелеты делегаций, которые сопровождают первых лиц государства. Так, в конце августа этого года во время визита в Санкт-Петербург председателя правительства Дмитрия Медведева на RRJ-95 в Северную столицу летели министр образования и науки Ольга Васильева, сотрудники протокола премьер-министра и журналисты.

Ранее в управлении делами президента России «Известиям» сообщали, что RRJ-95 будут эксплуатироваться после стандартной процедуры облета бортов. SSJ-100 используется различными российскими и иностранными авиакомпаниями.

За последние несколько лет авиапарк СЛЮ «Россия» пополнился новинками. Были приобретены Ту-204 и Ту-214, Ан-148, которые заменили устаревшие борты Ту-154, Ту-134 и Як-40. В июле отряду был передан Ил-96-300, предназначенный для полетов президента и премьер-министра. Есть в парке СЛЮ и иностранные машины: бизнес-джеты Dassault Falcon 7X, которыми часто пользовался Дмитрий Медведев, и Airbus A319 в бизнес-комплектации.

Специальный летный отряд «Россия» предназначен для перевозки официальных делегаций, которые сопровождают руководство страны. По закону услугами СЛЮ могут пользоваться глава государства, премьер-министр, председатели Государственной думы и Совета Федерации, председатели Конституционного и Верховного судов, генеральный прокурор Российской Федерации, председатель Следственного комитета, руководитель администрации президента и министр иностранных дел.



НИКА  
РОССИЯ



*Производство ювелирных часов по индивидуальным заказам*  
+7 495 988 73 33 доб. 1295

## Бразильские заказы Leonardo

Итальянская Leonardo-Finmeccanica в рамках демонстрации своего новейшего вертолета AW169 в Бразилии оформила пять твердых контрактов на машины в VIP конфигурации. Все заказчики остаются неназванными, но известно, что это крупные корпорации и частные клиенты. Портфель заказов на AW169 преодолел отметку в 150 машин, 20 из которых в ближайшее время будут переданы клиентам из Бразилии.

Программа AW169 анонсирована на выставке Farnborough International Airshow в июле 2010 года. AW169 является частью семейства вертолетов нового поколения Leonardo, которое также включает в себя AW139 и AW189. В AW169 кроме двух пилотов могут разместиться до 8-10 пассажиров в зависимости от конфигурации салона, или 2 носилок. Доступ в салон

осуществляется через две большие сдвижные двери. AW169 разрабатывался в соответствии с последними стандартами сертификации FAA/EASA Part 29 и соответствует самым строгим требованиям безопасности. В конструкции применена ударопрочная структура кабины и салона, оболочка, защищающая от взрыва двигателей, а также предусмотрена возможность полета с одним неработающим двигателем. 15 июля 2015 года производитель получил сертификат EASA.

К слову первые VIP машины уже эксплуатируются. Так Dubai Air Wing, специализирующаяся на перевозке членов правительства Дубай (в парке компании также эксплуатируются четыре Boeing 747-400, четыре BBJ и два British Aerospace Avro RJ85), уже «прописала» один вертолет в Великобритании.



Фото: Дмитрий Петроченко

# ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ ВЕРТОЛЁТНОЙ ТЕХНИКИ



## AW139

+7 495 945-52-00

**EXCLASES** Holdings Ltd.  
exclusive distributor of **LEONARDO** HELICOPTERS

## Топливо через приложение

Air BP и RocketRoute продолжают расширять возможности для своих клиентов. На прошлой неделе партнеры анонсировали новое приложение, позволяющее приобретать авиатопливо в режиме онлайн. Бесплатное приложение доступно в Apple Store для iPad или на сайте RocketRoute для других устройств. Упрощенный процесс оплаты позволяет всем клиентам оплачивать заказ или через Air BP Sterling Card (специальная дисконтная программа, которая предоставляет наиболее удобный способ покупки авиационного топлива) или с помощью обычной кредитной карты. При этом клиенты Air BP могут также получить доступ к собственным личным счетам.

Это не первый совместный проект партнеров. Ранее Air BP и RocketRoute объявили о разработке интегрированной облачной системы управления топливозаправкой. Как обещают в компаниях, она упростит

подготовку к выполнению рейса и облегчит работу летного состава при планировании полета. Данные о топливозаправочной сети по всему миру, предоставленные Air BP, интегрированы в платформу RocketRoute. Это дает возможность конечным пользователям, то есть пилотам, спланировать полет с учетом расхода топлива и необходимости его заказа.

Летчики могут пользоваться информацией, загруженной в систему, при помощи планшетов, ноутбуков и других цифровых устройств, имеющих возможность подключения к сети. Доступ к данным экипаж может получать бесперебойно, так как Air BP и RocketRoute осуществляют круглосуточную поддержку клиентов. Новое решение увеличивает эффективность планирования полетов и экономит их время, подчеркивают в компаниях.

Air BP, авиационное подразделение холдинга BP, — один из крупнейших поставщиков авиационного топлива и сопутствующих услуг. Он поставляет более 7 млрд л керосина и бензина клиентам ежегодно. Компания обеспечивает топливом более 6 тыс. рейсов в день, обслуживая более четырех самолетов в минуту. Клиентами компании являются частные операторы, крупнейшие авиакомпании, аэропорты, военные структуры и т. п.

RocketRoute, основанная в 2010 г., — система для планирования полетов и осуществления навигации, предназначенная для реактивных самолетов и турбопропеллеров. Компания обслужила более миллиона полетов. RocketRoute предлагает IT-решение, в которое интегрированы такие возможности, как планирование и отслеживание полетов и другие функции.



## Независимость от времени

При покупке делового самолета следует ожидать, что его остаточная стоимость не может с течением времени оставаться высокой. Однако есть один самолет из последнего издания Aircraft Bluebook, который нарушил этот тренд.

Эдвин Бренникмаейр, генеральный директор Oriens Aviation из Биггин Хилл – дистрибьютора швейцарского самолета Pilatus PC-12 NG в Великобритании и Ирландии – говорит: «Быстрый поиск по [www.aircraftbluebook.com](http://www.aircraftbluebook.com) показывает, что график остаточной стоимости этого турбовинтового бестселлера останавливается через три года и дальше остается плоским».

«На самом деле, в последнем квартале он даже поднялся. PC-12 NG в настоящее время сравнивают с Range Rover в мире деловых самолетов», - говорит он. «Он может эксплуатироваться в небольших удобных аэропортах и даже на грунтовых ВПП. Мы знаем

о десятилетнем PC-12, который имеет остаточную стоимость 80% от начальной. 53% владельцев PC-12 переходят на другой PC-12 в качестве следующего самолета!»

Так что же делает новый самолет стоимостью \$4,9 млн. разумным выбором? Его низкая стоимость и эксплуатационные расходы, дальность 1700 морских миль, крейсерская скорость более 320 миль в час на высоте 28000 футов, большая дверь грузового отсека, в который помещается стандартный поддон, и встроенный отдельный туалет.

«Подержанные PC-12 не задерживаются в продаже долгое время», - говорит Бренникмаейр. «Спрос на этот весьма уважаемый самолет швейцарского дизайна и механики будет расти и дальше, так как чартерные операторы Великобритании в скором времени смогут использовать Pilatus для перевозки пассажиров».



 The image shows the interior of a Pilatus PC-12 cabin. A white leather seat with a high backrest and a seatbelt is the central focus. The seat is positioned next to a window. The overall lighting is bright and clean.
 

**PILATUS**

**PILATUS PC-12**  
ПО ОСОБОЙ ЦЕНЕ

**NESTEROV AVIATION**

Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12

[sales@nesterovavia.com](mailto:sales@nesterovavia.com) [www.nesterovavia.aero](http://www.nesterovavia.aero)

## Поставки G450 приблизились к отметке в 350 машин

Компания Gulfstream Aerospace, несмотря на форсирование программы новейшего бизнес-джета G500, продолжает поставки G450, вплотную приблизившись к отметке в 350 самолетов. Недавно американский производитель поставили бизнес-джеты с серийными номерами 4348 и 4349. Последний достался американской бейсбольной команде Houston Astros. Воздушное судно с бортовым номером N312JC было доставлено в Houston Hobby Airport Джиму Крейну, который и является владельцем Houston Astros. В компании уверены, что до ввода в эксплуатацию G500 обязательно состоится юбилейная поставка G450.

Gulfstream G450 - современная версия популярного Gulfstream IV-SP. Самолет получил авионику нового поколения Primus Epic производства Honeywell с

дополнительными системами безопасности, позволяющими летать в сложных метеоусловиях. Самолет оборудован модернизированными экономичными двигателями Rolls Royce Tay Mk 611-8C с усовершенствованной аэродинамикой и новыми материалами обеспечивают G450 увеличенную дальность полета, а цифровая система контроля двигателя (FADEC) обеспечивает их максимальную эффективность и безопасность. С этими двигателями G450 набирает высоту 12500 м всего за 23 минуты. Мощные двигатели позволяют эксплуатировать бизнес-джет со взлетных полос большинства аэропортов мира, в том числе использовать короткие взлетно-посадочные полосы (при взлете ему достаточно 1661 метра) расположенные высоко над уровнем моря. Gulfstream G450 оборудован тихой вспомогательной силовой установкой (ВСУ), способной работать на больших высотах.





# меридиан

авиакомпания



ЭКСПЛУАТАЦИЯ  
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

---

ЧАРТЕРНЫЕ  
VIP-ПЕРЕВОЗКИ

---

МЕНЕДЖМЕНТ  
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

---

ОРГАНИЗАЦИОННОЕ  
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЕТОВ

---

ПОДДЕРЖАНИЕ  
ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ  
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Тел.: +7 (495) 500 3221  
Факс: +7 (495) 589 9756

comm@meridian-avia.com  
www.meridian-avia.com

BUSINESS JET  
OPERATOR  
WINNER 2015  
FOR  
MERIDIAN AIR COMPANY



SAPPHIRE  
PEGASUS

BUSINESS AVIATION

## На Global 7000 запустили двигатели

На первом прототипе Bombardier Global 7000 (S/N 70001, C-GLBO) впервые запустили двигатели (GE Passport). Это еще на один шаг приблизило канадского производителя к первому полету нового флагмана, который состоится уже в этом году.

Bombardier планирует передать первый самолет заказчику уже во второй половине 2018 года. Еще три летных прототипа в настоящее время находятся в финальной стадии производства.

Анонс программы семейства ультрадальних бизнес-джетов Global 7000 и 8000 состоялся в сентябре 2010 года. Global 7000 и 8000 имеют одинаковые двигатели GE Passport 20 тягой 16500 фунтов. Global 7000 по размерам больше своего собрата и имеет расчетную дальность 7300 морских миль (10 пассажиров, экипаж из четырех человек и скорость 0,85 Маха). Более короткий Global 8000 будет летать на дальность 7900 миль при тех же условиях, но с восемью пассажирами.



## Аварийность в бизнес-авиации упала

В течение первых девяти месяцев текущего года общее количество аварий с турбинными деловыми самолетами во всем мире упало более чем на 30% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Согласно данным AIN, в первых трех кварталах с бизнес-джетами и турбовинтовыми самолетами произошло 38 авиационных происшествий без жертв и 14 катастроф со смертельным исходом (47 человек погибло) против 57 инцидентов и 19 катастроф (68 смертей) в прошлом году.

Число авиационных происшествий без жертв с бизнес-джетами, зарегистрированными в США, за этот период снизилось с 15 в прошлом году до шести в текущем, при этом инциденты с частными самолетами упали с 12 до пяти. Количество аварий с джетами, летающими по Part 135, осталось на прошлогоднем уровне – по одному происшествию. Также зафиксировано по одной катастрофе со смертельным исходом с частными бизнес-джетами в текущем и прошлом годах.

Между тем, в первые девять месяцев два человека погибло в одной катастрофе неамериканского бизнес-джета по сравнению с 11 смертями в двух авариях неамериканских самолетов в тот же период прошлого года.

В первые девять месяцев текущего года с американскими турбовинтовыми самолетами произошло четыре аварии со смертельным исходом, что в два раза меньше, чем в прошлом году, а число погибших снизилось с 25 до 15 человек. Неамериканские турбопропы также показали некоторое улучшение аварийности со смертельным исходом, 27 человек погибли в восьми катастрофах в этом году, в то время как в прошлом погибло 28 в том же количестве аварий.

## Honeywell рисует мрачные перспективы

Руководство компании Honeywell рисует мрачные перспективы продаж и послепродажного обслуживания бизнес-джетов, по крайней мере на ближайшие 15 месяцев. Компания, специализирующаяся на производстве двигателей для деловых самолетов и авионики, объявила о корректировке прогнозов и снижении дохода на акцию до нижней границы диапазона. Об этом сообщено на пресс-конференции компании 7 октября.

Снижение происходит в нескольких подразделениях компании, но топ-менеджмент дал понять, что стагнация в сегменте бизнес-джетов является главной причиной негативного прогноза. По словам Тома Сзозека, старшего вице-президента и главного финансового директора Honeywell, сейчас спрос на бизнес-джеты «значительно смягчился».

Исполнительный директор Honeywell Дэн Коут отметил, что нефтегазовый бизнес компании, как ожи-

дается, достигнет дна во второй половине 2016 года, но он не мог сказать то же самое про сегмент деловой авиации. «Мы предполагаем, что сегмент бизнес-джетов в 2017 году будет ухудшаться», - сказал Коут. Он добавил, что такой же прогноз на следующий год будет и по продажам гражданских вертолетов.

Дэн Коут возложил ответственность за плохие рыночные условия на широкий спектр факторов, в том числе сильный спад из-за низких цен на нефть со стороны клиентов с Ближнего Востока и России, а также на борьбу с коррупцией в Китае, уменьшающей интерес к приобретению бизнес-джетов. «Даже крупные операторы за пределами этих регионов не обладают иммунитетом», - добавил он. «Такие операторы снижают планы по заказам и сокращают налет».

Ожидается, что Honeywell выпустит пересмотренный пятилетний прогноз рынка бизнес-авиации в конце этого месяца на выставке NBAA.





## Мальтийский парк ElitAvia растет

Словенский бизнес-оператор ElitAvia увеличил парк «мальтийской дочки», добавив два самолета. Речь идет о бизнес-джетах Dassault Falcon 50 (9H-CGH) и Bombardier Challenger 604 (9H-MAJ). В настоящее время ElitAvia имеет два свидетельства эксплуатанта – Словении и Мальты.

«Наличие мальтийского АОС существенно расширяет возможности для наших клиентов. Мальта обладает многими преимуществами. Это и геостратегическое расположение острова и весьма благоприятное налоговое законодательство. Мы планируем за несколько лет превратить мальтийский филиал в некий форпост для полетов из Европы в Африку и Юго-Восточную Азию, тем самым продолжая инвестировать в новые проекты по созданию оптимальной инфраструктуры для нашей работы», – комментируют в компании.

ElitAvia со штаб-квартирой в Любляне и Валетте была основана в 2006 году и является частной компанией.

Помимо выполнения чартерных рейсов, компания активно работает на рынке услуг менеджмента воздушных судов, продажи и консалтинга. Оператор также имеет филиал в Атланте (США), Женеве (Швейцария), Париже (Франция), Аккре (Гана), Лагосе (Нигерия) и офис продаж в Москве. Флот компании состоит из 22 самолетов, включая флагманы Bombardier Global 6000 и Gulfstream G450. Компания имеет высший (третий) уровень IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations) и входит в совет IBAC (International Business Aviation Council).

## Falcon 2000 получил «всевидящий глаз»

Французский авиапроизводитель Dassault Aviation получил одобрение EASA и FAA на использование комбинированной системы видения, известной как FalconEye, на самолетах Falcon 2000S/LXS. Компания вскоре ожидает получить подобное одобрение для Falcon 8X.

Представленная в прошлом году система FalconEye разработана, чтобы повысить ситуативную осведомленность экипажа в сложных погодных условиях днем и ночью. Проекционный дисплей Head-Up Display (HUD) в системе FalconEye сочетает синтетическое и дополненное зрение. Система сводит в единую картинку синтетическое отображение ландшафта на основе внутренней базы данных и изобра-

жения тепловой и высокочувствительной камер.

FalconEye имеет мультисенсорную камеру четвертого поколения, которая обеспечивает высококачественное изображение близкое по четкости к военному FLIR. Камера имеет поле зрения 30 на 40 градусов в синтетическом видении, что расширяет область просмотра.

Сертификация последовала после двухлетних тестов, которые включали летные испытания и тестирование на симуляторе. Dassault планирует одобрить систему для конфигурации двойного HUD на Falcon 8X, которое ожидается в 2018. По данным компании, 90% заказчиков 8X выбирают FalconEye.



## JSSI начал работу с H130

Компания Jet Support Services Inc. (JSSI), провайдер ТОиР с программами расчета стоимости технического обслуживания в зависимости от налета, представила новую программу Parts-Only для вертолетов Airbus Helicopters H130.

Покрытие в рамках программы включает в себя поставку запчастей, которые требуются замены вследствие окончания ресурса по времени или налету, или в результате незапланированного отказа, и охватывает как плановое, так и внеплановое обслуживание. Кроме этого программа включает в себя запчасти для бортового оборудования, а также части, необходимые для выполнения обязательных бюллетеней и директив летной годности. Parts-Only может быть объединена с программой JSSI Engine.

«Мы продолжаем расширять наши программы технического обслуживания для все большего числа вертолетов, которое в настоящее время насчитывает более 75 различных марок и моделей», - сказал Кевин Томас, старший вице-президент JSSI по развитию бизнеса и стратегическому планированию. «Операторы заслуживают надежные альтернативы OEM-программам, а многие из них просто ищут большую экономическую отдачу и большую поддержку».

На этой неделе в рамках выставки Helitech International в Амстердаме компания объявила о подписании соглашения с HeliAir Sweden о вхождении в программу по обслуживанию двигателей двух вертолетов AS350B2, одного AS350B3 и двух H120.

## Семейство Ecureuil завоевывает Прибалтику

Airbus Helicopters объявила о продаже первых гражданских вертолетов в Прибалтийский регион. Производитель поставит первый H125 в Латвию и H130 – в Эстонию. Неназванный оператор в Латвии разместил заказ на легкий вертолет H125 с поставкой весной 2017 г. Кроме того, первый легкий вертолет H130 недавно был поставлен розничной компанией OG Elektra, расположенной в Эстонии, которая намерена использовать его для бизнеса.

«Мы рады, что эти операторы выразили доверие и поддержку Airbus Helicopters как первые заказчики в Латвии и Эстонии, купившие данные вертолеты», - сказал Оливье Мишалон, старший вице-президент и глава по региону Европа. «Семейство Ecureuil доказывает свои возможности снова и снова. Это еще

один пример поставки качественной продукции нашим клиентам, и мы с нетерпением ожидаем дальнейшего сотрудничества в этих странах».

H125 будет первым вертолетом данного типа, который будет летать в Латвии и Прибалтике, что делает его важной вехой для программы H125.

H125 и H130 являются членами известного и проверенного семейства Airbus Helicopters Ecureuil. Более 5000 одномоторных вертолетов Ecureuil было поставлено примерно 2000 операторам из более 100 стран мира. Эти вертолеты налетали в общей сложности более 30 млн. часов в различных миссиях по всему миру.



## С автопилотом

5 октября в Хелипорт Москва состоялось торжественное вручение ключей от второго в России вертолета с автопилотом, счастливым обладателем стал Сергей Владимирович.

Впервые новые возможности вертолета с автопилотом презентовали 22 мая 2015 года на выставке «HeliRussia-2015». И уже в начале этого года «Хелипорт» поставил в Россию первый подобный вертолет. Все желающие могли оценить удобство полета на такой машине, пройдя тест-драйв в Хелипорт Москва. Автопилот HeliSAS разработан для легких вертолетов. В основном режиме работает как система стабилизации пространственного положения. Имеет 2 канала управления (крен и тангаж) и дополнительные режимы: стабилизация курса, выдерживание высоты, отслеживание навигационного сигнала (VOR или GPS) и навигацию в зоне подхода (включая вертикальное наведение).

Напомним, процедура сертификации дополнительного оборудования на вертолет Robinson R66 завершилась в ноябре 2015 года, когда был обновлен сертификат типа на R66 и выпущено «Одобрение главного изменения» на установку автопилота Genesys Aerosystems HeliSAS. Официальным представителем Robinson Helicopter по сертификации в России выступила ГК «Хелипорты России».

Автопилот HeliSAS разработан для легких вертолетов. В основном режиме работает как система стабилизации пространственного положения. Имеет 2 канала управления (крен и тангаж) и дополнительные режимы: стабилизация курса, выдерживание высоты, отслеживание навигационного сигнала (VOR или GPS) и навигацию в зоне подхода (включая вертикальное наведение).

## Magenco готовит к полету третий SKYe SH09

Компания Magenco Swisshelicopter находится в завершающей стадии сборки третьего прототипа своего цельнокомпозитного легкого однодвигательного вертолета SKYe SH09. Прототип P3 вскоре присоединится ко второму летному экземпляру в сертификационных тестах EASA и будет выполнен в представительской конфигурации. Ожидается, что он начнет летать к концу года, а сертификация типа запланирована на конец 2017 года.

Первый прототип, P1, который был по существу стендом для проверки концепции, поднялся в воздух в январе 2014 года. Второй, P2, летает с 26 февраля



и, по словам летчика-испытателя Ричарда Трумэна, показал себя с положительной стороны. До сих пор летные испытания P2 проводились в пределах ограничений допуска к полетам по скорости до 120 узлов и высоте до 3000 футов, но в будущем скорость будет увеличена до 155 узлов, а высота до 7000 футов.

SKYe SH09 позиционируется как единственный вертолет в классе 2,5-тонных машин, оснащенный полностью композитным планером, передовой бесшарнирной системой несущего винта с пятью лопастями, двигателем с электронной системой управления и «стеклянной» кабиной. Вертолет SKYe SH09 имеет привлекательные характеристики: максимальная продолжительность полета – 5 часов и дальность – 800 км, крейсерская скорость – 260 км/ч, максимальная взлетная масса – 2800 кг, масса груза на внешней подвеске – 1500 кг. На вертолете устанавливается двигатель Honeywell HTS900 мощностью 1020 л.с. и авионика Sagem.

Первоначально Magenco продавала SH09 в Европе для того, чтобы предоставить максимальную поддержку стартовым клиентам. Компания уже получила письма о намерениях на 90 вертолетов, а Air Zermatt стал стартовым заказчиком. Тем не менее, в качестве ключевых рынков рассматриваются Северная и Южная Америка.

Тем временем, в августе компания начала строить новый сборочный цех площадью 4000 кв.м. на аэродроме Mollis в швейцарском кантоне Кларус. Объект должен быть завершен к концу следующего года и, как ожидается, произведет приблизительно 10 вертолетов в свой первый год работы. В соответствии со стратегическим планом, Magenco планирует открывать заводы за границей, чтобы удовлетворить потенциальный спрос на местах.

## Турецкий тупик?

Отправляясь на берега Босфора, мы еще были под впечатлением предыдущего Istanbul Air Show, когда выставку можно было назвать «маленький EBACE». Огромное количество бизнес-джетов, интересные стенды, а самое главное – открытые для диалога спикеры. Два года назад сегмент деловой авиации в общем формате выставки занимал чуть ли не 70%, а на статике демонстрировались около 40 самолетов бизнес-авиации, в том числе для поддержания статуса мероприятия Airbus и Boeing показали A350 и Boeing 747-8.

В этом году, еще подъезжая к General Aviation Terminal, где проходила выставка, мы наблюдали

подозрительную тишину и отсутствие какого-либо движения, но списали это на наше волнение перед предстоящими встречами. Быстро пройдя регистрацию, мы продолжили наш путь в сторону павильонов, желая быстрее оказаться на статической площадке. И вот мы здесь, но ничего не понимая, мы словно во сне стараемся осмыслить происходящее. Из нашего сегмента выставлены два самолета и несколько вертолетов. И полный «штиль». Единственное движение было замечено около Boeing 737-800 Turkish Airlines. Как оказалось позже, это своего рода юбилейный 737NG, который в этот момент передавали национальному авиаперевозчику. Вся церемония заняла считанные минуты и вновь тишина.

Так как делать было больше нечего, мы пошли общаться с теми, кто был. Dassault Falcon, кстати, единственный из «шестерки производителей джетов», представил демонстратор 7X и 2000LX. Пообщавшись немного с местными представителями, мы поняли, что желания что-либо говорить у них нет. «Мы ждем. Ситуация действительно достаточно сложная, но это характерно для большинства регионов мира. Мы убеждены, что регионе будет достаточно сильный спрос и на наш новый Falcon 8X. Клиентам будут доступны более 30 конфигураций салона, возможность выполнять беспосадочные перелеты из Анкары или Стамбула, например, в Атланту. Это сделает новый бизнес-джет незаменимым средством комфортного передвижения для топ-менеджмента турецких корпораций, которые за последние несколько лет существенно упрочили позиции национального бизнеса за рубежом». Сейчас суммарный парк самолетов французского производителя в стране составляет 15 машин (4 Falcon 7X, 6 Falcon 2000 и 5 Falcon 900). Все эти борты внесены в национальный реестр Турции, еще семь-девять машин зарегистрированы за рубежом.

Почему мы там много рассказываем про Dassault Falcon? Потому что больше никого не было. Американцы полностью проигнорировали салон. И если в прошлом году один Textron привез семь бортов, а Gulfstream три, то в этот раз не было даже их стендов. Аналогичным образом поступили и Bombardier с Embraer. Из турбовинтовых самолетов на статике был лишь Pilatus PC-12 местного филиала AMAC Aerospace. Но даже их достаточно красивый стенд не смог поднять настроение и желание общаться как-то улетучилось.

Уже в кулуарах выставки мы услышали достаточно интересное мнение. Отнюдь не сложная экономи-



Фото: Дмитрий Петроченко

ческая ситуация, а именно политический фактор, вернее сложные взаимоотношения с Западом, в частности с США, лишили салон основных экспонентов.

Пожалуй, единственным исключением стала достаточно большая экспозиция Leonardo Helicopters, которая через своего официального представителя в стране Kaan Air представила сразу четыре машины, включая новейший AW169 с VIP салоном. «В настоящее время в Турции Leonardo Helicopters имеет портфель заказов на 30 вертолетов, включая AW119, AW109 Power, Grand/GrandNew, AW169 и AW139, а также AW189. Сейчас более 60% эксплуатирующихся в Турции вертолетов приходится на наши вертолеты. Как Вы видите представленный AW169 имеет VIP салон, и мы рады представить его нашим клиентам. Вертолет универсальный, но мы не можем сказать в настоящее время какое количество заказанных машин поступит в распоряжение заказчиков в следующем году, но они точно будут».

Bell Helicopter был представлен двумя моделями – 407 и 429. Их выставил официальный представитель Sarah Navacilik. Но и тут тишина. Год назад представители американского производителя отмечали, за последние несколько лет компания существенно увеличила количество вертолетов в стране. Количество же флагманских Bell 429 в Турции на сегодняшний день самое большое среди европейских и азиатских стран. И мы это знаем, но вот в Sarah Navacilik наше желание «серьезно пообщаться» явно не вызвало энтузиазма.

Возвращаясь в павильоны, мы забежали в пресс-центр. В прошлый раз здесь кипела жизнь, а сейчас – пустота, лишь два местных журналиста что-то вдумчиво пытались набросать для будущих материалов. А работа в павильонах напоминала смесь

из глупых вопросов празднующейся молодежи на фоне достаточно убогих стендов и полного отсутствия деловой атмосферы. Бизнес-операторы, с которыми мы работали на протяжении последних двух лет, вообще не приехали на салон. Где стенды MNG Jet, Tarkim Aviation, Zorlu Air и других крупных игроков рынка? Ответ на этот вопрос мы так и не нашли. В прошлый раз многие компании, работа-

ющие на вторичном рынке, активно использовали Istanbul Air Show в качестве площадки для продаж. И мы знаем, что несколько самолетов действительно были проданы.

На весь салон и общение у нас ушло чуть меньше двух часов. Полное разочарование и масса вопросов – основной итог выставки.



Фото: Дмитрий Петроченко

## Чартеры спасли сентябрь

Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в сентябре 2016 года. В первом осеннем месяце в общей сложности было выполнено 76983 рейса бизнес-авиации (в августе 2016 года – 74689 полетов), что на 1,4% больше, чем годом ранее. Рост обусловлен в основном активностью бизнес-джетов, которые летали на 4% больше в годовом исчислении, что компенсировало снижение трафика турбовинтовых и поршневых самолетов.

Наибольший рост в этом месяце показала Великобритания, трафик здесь увеличился на 5%. Этот подъем был наиболее очевидным в Лондоне: полеты больших джетов выросли на 7%, а легких – на 12%. В течение сентября ежедневно в Великобритании в среднем совершалось 150 полетов бизнес-авиации. Самой оживленной страной в сентябре была Франция, генерируя 19% всего европейского трафика. По сравнению с прошлым годом сентябрьская активность во Франции не изменилась, а с начала года зафиксирован рост на 3%, что дало дополнительно 350 рейсов в месяц в текущем году. В Испании рост

полетов на 12% произошел в основном за счет частных.

Основными европейскими рынками, на которых в сентябре наблюдалось падение, стали Германия и Швейцария. Полеты в Германии снизились на 8%, а чартерная активность в стране упала на 11%. Сентябрьский трафик бизнес-джетов в Германии не изменился по сравнению с прошлым годом, а все снижение пришлось на сегмент турбовинтовых самолетов.

В целом, в сентябре активность бизнес-авиации в Западной Европе оставалась «плоской», а рост пришелся на Южную и Восточную Европу. При этом Турция и Россия продолжали снижаться. Трансатлантические рейсы в этом месяце показали хороший результат, увеличившись на 8% в годовом исчислении.

Частные рейсы в сентябре оставались на прошлогоднем уровне, но большую часть последних 12 месяцев снижались. В отличие от них, АОС-полеты выросли и растут в течение всего года, кроме 2-х месяцев. При

этом коммерческие чартеры на бизнес-джетах очень хорошо поднялись, на 7% в годовом исчислении.

Рост коммерческих полетов был очевиден, если учесть восстановление активности тяжелых и легких джетов. Суперсредние самолеты показали рост более 20%, что в основном отражает пополнение флотов долевых операторов. Активность VLJ выросла в целом на 15% и на 18% в сегменте чартерных полетов.

В сегменте VLJ полеты Mustang увеличились на 10% в годовом исчислении, а Phenom 100 – на 26%. В целом, самолеты Cessna летали на 2% больше в годовом исчислении, Embraer – на 24%, Bombardier – на 14%, а Beechcraft и Hawker меньше на 7% и 11% соответственно.

Четыре из пяти самых загруженных аэропортов в сентябре не увеличили трафик по сравнению с прошлым годом, исключением стал Ле Бурже с годовым ростом на 5%. Другими аэропортами с значительным ростом стали Биггин Хилл (+10%), Фарнборо (+13%), Ибица (+17%).

Ричард Кое, управляющий директор WINGX, комментирует: «В этом месяце завершился положительный 3-й квартал, продолжив рост второго квартала, и компенсируя плохое начало года. Это выровняло общую тенденцию с 2015 годом. Сентябрь был на самом деле необычайно сильным, особенно в сегменте чартерных полетов бизнес-джетов. На Великобританию и Испанию пришлось большая часть роста, в том числе за счет туристического сезона, продлившегося за пределы лета. И чартеры на VLJ сыграли большую роль в поддержке этого спроса. Суммарная активность также росла за счет новых поставок в сегменте суперсредних джетов».

***WINGX Business Aviation Monitor***



## Citation Longitude взлетел

В субботу, 8 октября, компания Cessna Aircraft объявила о первом полете своего новейшего суперсреднего бизнес-джета Citation Longitude. Полет совершен менее чем через год после того, как компания представила новую спецификацию революционного самолета, что является примером продолжающихся инвестиций в семейство больших бизнес-джетов производителя.

«Сегодняшний успешный первый полет Citation Longitude проведен точно так, как мы ожидали», - сказал Скотт Эрнест, президент и главный исполнительный директор Textron Aviation. «Наш процесс разработки не имеет аналогов, и он позволил нам четко проследовать от обнародования Longitude в ноябре прошлого года до первого полета прототипа всего за 11 месяцев. Эта веха не только демонстрирует

нашу неизменную приверженность к инвестированию в новые продукты для удовлетворения рыночного спроса, но и наши усилия, направленные на инвестиции в процессы разработки и производства для вывода самолетов на рынок быстро и без компромиссов».

Longitude вылетел из восточного кампуса компании в Beech Field Airport, пилотируемый опытными летчиками-испытателями Эдом Веннингером и Стюартом Роджерсоном. В течение двух часов и двух минут полета экипаж поверил работу закрылков самолета, шасси, системы герметизации, а также устойчивость и управляемость самолета.

«Я очень доволен первым полетом Longitude», - сказал Стюарт Роджерсон, старший летчик-испытатель.

«Уровень зрелости летных характеристик уже очень высок. Я был особенно впечатлен насколько интуитивна система управления полетом, что подтверждает серьезную работу по интеграции систем, проделанную нашими разработчиками. Мы достигли всего, чего хотели во время первого полета, и задали темп для программы летных испытаний».

Первый прототип будет тестироваться для расширения режимов полета, сосредоточив внимание на испытании системы управления полетом и аэродинамики. А первый самолет, соответствующий производственному процессу, который начнет летать в ближайшие недели, в первую очередь будет использоваться для тестирования систем самолета.

Citation Longitude разработан специально для максимального комфорта пассажиров и предлагает самое высокое давление при герметизации салона в своем классе, как на высоте 5950 футов. Современные технологии салона позволяют пассажирам управлять окружающей средой и системой развлечений с любого мобильного устройства, а высокоскоростной доступ в Интернет в стандарте обеспечивает максимальную производительность в полете. Салон имеет вместимость до 12 пассажиров, причем в нем можно встать в полный рост.

Во всей конструкции самолета интегрированы новейшие технологии, в результате чего клиенты получат самые низкие затраты на эксплуатацию в этом классе. Он имеет следующее поколение бортового оборудования Garmin G5000 и двигатели Honeywell HTF7700L с системой FADEC и полностью интегрированным автоматом тяги. Самолет может взять до 1500 фунтов топлива. Максимальная крейсерская составляет 476 узлов, а дальность на высокой скорости – 3400 морских миль.



## «Цифра» не кусается

21 век все настойчивее диктует свои условия делать повседневную жизнь удобнее и эффективнее. «Цифра» прочно входит в обиход, как у простых домохозяек, так и представителей разнообразных сегментов экономики. Множество приложений и мобильных решений существенно облегчают нашу жизнь, освобождая время на отдых и общение с близкими. Авиация не стала исключением. Передовые технологии пришли и сюда. И если в линейной авиации внедрением, так называемых «безбумажных кабинных

технологий», уже никого не удивишь, то в бизнес-авиации есть еще много сторонников консервативного подхода. Но все меняется.

Совсем недавно BizavNews был в гостях у друзей из TAG Aviation, где нам рассказали, как осуществляется переход от «бумаги» к «цифре». TAG Aviation после одобрения швейцарским Федеральным управлением гражданской авиации ввела на всем эксплуатируемом в Швейцарии флоте безбумажные кабинные

технологии. В настоящее время компания оснастила все экипажи планшетами iPad, одобренными по 1-му классу электронного устройства бортовой документации (EFB), которые заменят все бортовые документы, включая руководства по эксплуатации, аэронавигационные карты, планы полетов и погодную информацию.

Планшеты имеют установленные приложения Vistair DocuNet и Jeppesen Mobile FliteDeck. DocuNet – это облачная библиотека, позволяющая экипажам загружать и управлять оперативными документами TAG Aviation на приборной панели. Jeppesen Mobile FliteDeck позволяет экипажам получить доступ к аэронавигационной информации, к расписанию работы аэропортов во всем мире, а также выводить эту информацию через дисплеи EFB класса 3 на панели приборов (на воздушных судах, имеющих такую возможность). Оба приложения дополнены решениями для управления мобильным устройством AirWatch, которое позволяет наземным службам TAG Aviation удаленно управлять данными и контролировать актуальность версий приложений.

В дополнение к сокращению использования бумаги, TAG Aviation рассчитывает добиться экономии топлива за счет снижения веса, исключив увесистые портфели пилотов. В среднем, пилоты должны иметь при себе документы, которые могут весить до 20 кг, что значительно больше полукилограмма iPad. TAG Aviation планирует внедрение безбумажной кабины на всем своем флоте, который состоит из более 130 воздушных судов, при условии одобрения регулируемыми органами. Кроме швейцарского и британского отделения, компания имеет сертификаты эксплуатанта в Испании (Мадрид), на Ближнем Востоке (Бахрейн) и в Азии (Гонконг).





### **А что же в России?**

В нашей стране прогресс тоже не дремлет и появляются первые бизнес-операторы, которые хотят не только идти в ногу со временем, но и сделать работу экипажей более безопасной и эффективной. Но и здесь есть свои подводные камни. Впрочем, обо всем по порядку.

Наш рассказ сегодня об «Авиакомпании «Меридиан», которая как раз одной из первых внедряет передовые технологии по замене бумажных носителей информации на электронные базы данных на устройствах iPad Air. Совершенствуя технологии работы экипажа воздушного судна, «Меридиан» получила разрешение Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации на использование «электронного портфеля» EFB на базе устройств Apple iPad Air.

Как рассказали BizavNews в компании, в настоящее время экипажам оператора доступны в электронном виде аэронавигационная информация, руководство по легкой эксплуатации (FCOM), сборники рекомендаций по действиям в нестандартных ситуациях (QRH), расчеты по рейсам, маршрутные карты и схемы аэродромов. Благодаря данной передовой технологии, используемой лидерами международной авиационной отрасли, пилоты воздушных судов могут получать информацию в интерактивном виде.

В компании поясняют, что отличительной чертой использования EFB является не только оперативное получение информации экипажем, но и наоборот, размещение информации таким образом, что пилоты передают в режиме онлайн информацию о рейсе (отчеты, задание на полет, списки пассажиров т.д.)

работникам офиса. Это позволяет вовремя и без временных лагов (а рейс может длиться достаточно долго от 10 до 15 ней) иметь всю необходимую документацию для отчетности здесь и сейчас.

Администратор EFB удаленно контролирует размещение информации и ее обновление, а также состояние каждого экземпляра EFB и может управлять им удаленно. EFB также является платформой для библиотеки авиакомпании. Пилоты имеют доступ к необходимой внутренней документации разработанной авиакомпанией, а также к ознакомлению с внесенным изменениям в оперативном режиме где бы они не находились.

### ***Все бы хорошо, но не все коту масленица***

В настоящее время авиакомпания столкнулась с проблемой снятия документации с воздушного судна согласно п.5.68 ФАП-128. Согласно данному требованию, «крупногабаритная» документация, такая как Руководство по производству полетов, MEL, сборник метеоминимумов и другие должны находиться на борту, но, к сожалению, не указано на каком именно носителе: бумажном или электронном. ФАП-128 не запрещает пользоваться электронной версией документов, но и прямо не дает разрешения.

В период утверждения данного ФАПа тема EFB была чем-то отдаленным и нереальным. Но в настоящее время движение информации становится все более быстрым и использование новых носителей информации является естественным витком в развитии авиации. Данной документацией гораздо удобнее пользоваться на PED (Portable electronic devices) и поиск необходимой информации, соответственно,

занимает гораздо меньше времени. Изучая нормативные требования по данному вопросу, авиакомпания выполнила запрос в Минтранс и в настоящее время ожидает очередного ответа.

Росавиация же на сегодняшний день допускает перевозчиков к использованию EFB и в настоящее время единственным документом, который как-то может прояснить ситуацию российским операторам является Методическое пособие «Процесс получения эксплуатантами коммерческой и деловой авиации РФ эксплуатационного одобрения Росавиации на использование в кабине воздушного судна электронной системы бортовой документации (EFB)». Допуск авиакомпанией «Меридиан» получен, но воспользоваться данной возможностью в полной мере не позволяет неоднозначность ФАП-128.

«А между тем по опыту EASA и FAA на борту воздушного судна имеют право находиться в оригинале и/или в заверенной копии: сертификат о регистрации, сертификат летной годности, сертификат по шуму на местности, копия сертификата эксплуатанта, эксплуатационная спецификация, лицензия на радиостанции, страхование третьих лиц, руководство по производству полетов и так далее. Также SAFA Inspection Instruction уже учитывает возможность представления судовой документации на PED с учетом полученного допуска к использованию EFB в эксплуатационной спецификации ВС. В настоящее время мы используем оба носителя для судовой документации: электронный и бумажный; и ожидаем решительных революционных действий со стороны наших авиационных властей для использования передовых технологий в обеспечении полетов», - сетуют в «Меридиан».

## Лучшие из лучших

17 февраля 2017 года в Москве состоится официальная церемония вручения премии «Крылья Бизнеса» - национальной премии, за наивысшие достижения в области деловой авиации. Учредителем премии выступила Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА). Такое решение было принято в связи с тем, что к сегодняшнему дню деловая авиация России достигла высокого уровня своего развития и демонстрирует существенные производственные и экономические показатели, представляя собой высокотехнологичную передо-

вую отрасль, создающую тысячи рабочих мест.

Продюсером церемонии стала компания ООО «Системы Бизнес Авиации», возглавляемая **Михаилом Титовым**, идея которого стала основой для учреждения отечественной премии. *BizavWeek* поговорил с Михаилом, чтобы выяснить мотивы и цели «Крыльев Бизнеса».

**Михаил, во-первых, позвольте Вас поздравить с отличной идеей. Профессиональная премия в нашем узком сегменте – это настоящее достижение. Как у Вас возникла идея проведения «Крылья Бизнеса»?**

Не верно хвалить персонально меня за идею проведения национальной Премии в области бизнес-авиации, поскольку это мероприятие вызрело уже давно и, можно сказать, лежало на поверхности. Да, наша индустрия достигла того уровня, когда мы стали вправе гордиться результатами и фиксировать их, внося в историю записи о лучших из лучших. Проект емкий и непростой, поэтому требует много внимания, да и средств. Чтобы не превращать его в чисто коммерческий, я счел логичным предложить ассоциации (ОНАДА) премию учредить, а сам взялся за ее организацию. Я же пока являюсь и основным спонсором премии, но, надеюсь, скоро ко мне присоединятся и другие компании.

Надеюсь, что мероприятие пройдет на высочайшем уровне. Лауреаты в 13 номинациях будут награждены уникальными хрустальными статуэтками дизайнера аналогичного логотипу премии. На Церемонии награждения, которая состоится 17 февраля 2017 года, смогут присутствовать только 240 гостей. Для каждого у нас будет предусмотрено именное место за одним из круглых столов. Во время гала-ужина мы

сможем оценить блюда высокой кухни и насладиться яркой шоу-программой. Дресс-код мероприятия Black Tie, так что мы увидим друг друга в смокингах и бабочках, а прекрасных дам – в вечерних платьях. Вечер будут вести Оксана Федорова и Дмитрий Харатьян, а в конце вечера лауреатам и гостям премии специальный подарок преподнесет Валерий Сюткин. В рамках мероприятия пройдет и конкурс профессионального мастерства бортпроводников, за участниц которого можно будет также голосовать на сайте. В общем, вы знаете, что все за что я берусь... Это шутка конечно :)

**Объективность и прозрачность – пожалуй самые важные критерии любой профессиональной награды. В России эти критерии не всегда присутствуют. Как Вы подошли к формированию самого процесса голосования и насколько открыто будет проходить выбор «лучших из лучших»?**

Регламент Премии и правила участия открыты, и с ними можно ознакомиться на [www.wingsaward.ru](http://www.wingsaward.ru). Мы долго думали о той или иной методике определения лауреатов Премии, и остановились на комбинированной форме. Голосование, которое, кстати, откроется 01 ноября 2016 года, будет проходить в два этапа. Первый этап – это онлайн-голосования на сайте Премии. Мы решили не усложнять с регистрацией, однако ряд технических ограничений при голосовании будет. Например, нельзя будет голосовать дважды с одного места и т.д. Количество голосов в интернет-голосовании будет взято за 50 процентов. Второй этап – это открытое голосование членов ОНАДА. Жюри суммирует и зафиксирует результаты голосования, которые и будут оглашены на церемонии награждения. Большие «перекося» в онлайн-голосовании мы с вами, конечно же, заметим.



Такой вариант определения победителей, как мне кажется, и есть максимально прозрачный. У каждого участника на сайте Премии будет своя страничка, и все желающие смогут поподробнее ознакомиться с деятельностью номинанта.

Прием заявок от соискателей Премии уже открыт, так что всем желающим пора действовать – чем раньше будет опубликована информация на нашем сайте, тем больше голосов от профессионалов отрасли сможет получить номинант!

***Весьма сложный регламент, по Вашему мнению, это плюс? Это действительно позволит сделать премию более «прозрачной»?***

Честно говоря, я бы не назвал регламент сложным. Не думаю, что нам придется заниматься какой-либо претензионной работой, но базовые правила должны быть, и все мы – и организаторы, и участники, и гости – должны им следовать. В любом случае, это первый опыт. И в дальнейшем мы обязательно учтем и доработаем все необходимое.

***Как Вы считаете, насколько заинтересует «Крылья Бизнеса» зарубежные компании?***

Среди номинаций предусмотрено несколько для зарубежных участников (например – Зарубежная авиакомпания бизнес-авиации, выполняющая коммерческие перевозки в РФ), или подразумевается возможность участия иностранных профильных компаний. Среди таких – «Компания по техническому обслуживанию», «Компания-производитель самолетов», «Проект года». Кроме того, по решению Правления ОНАДА иностранцы могут быть выдвинуты и в специальных номинациях «Человек Леген-

да» и «Компания Легенда». Соискателей премии в этих номинациях выбирает Ассоциация.

***Согласитесь, что любое мероприятие преследует определенные цели. В случае с «Крыльями Бизнеса» в чем они заключаются?***

Главная цель – это удовольствие и удовлетворение от «нужности» того, что все мы делаем в бизнес-авиации. Пришло время и нам объединиться в сообщество единомышленников и гордиться результатами своего труда. Я искренне надеюсь, что Премия станет одним из главных событий в области деловой авиации и будет проводиться на ежегодной основе. Сайт, кстати, будет иметь раздел «Архив», в котором будет вестись «золотая летопись» нашей индустрии.

***В России уже существуют подобные отраслевые (в сфере авиации) премии. Вам не страшно, что потенциальные участники проигнорируют «Крылья Бизнеса»?***

Да, но такой «конкретной» и «целевой» не было никогда». Мы всегда были чужими на «Крыльях России», где основной интерес лишь к крупным коммерческим авиакомпаниям. Мы же выбираем лучших в 13 номинациях, которые охватывают практически все сферы бизнеса в сегменте деловой авиации. Еще были какие-то междусобойчики по награждению самих себя, но это другое. Не буду загадывать, но я сделаю все, чтобы это событие вышло за рамки нашего сообщества и заняло бы свое достойное место!

***Скажите, Михаил, а что обозначает номинация «Проект Года»?***

Формально в этой номинации может участвовать

любой новый проект в сфере бизнес-авиации, но так или иначе связанный с Россией. Это должен быть проект, который был создан или динамично развивался, или показал высокие показатели в 2016 году. В этой номинации могут принять участие и иностранные компании. Простыми же словами, здесь не важен профиль, а важен результат! Количественный или иной. Впрочем, голосование пройдет по общему регламенту. Кстати, любая компания может участвовать в нескольких номинациях, если ведет соответствующую деятельность. Мы это только приветствуем!

***Нам очень льстит, что в номинациях присутствуют представители СМИ. Нашим коллегам часто бывает обидно, что нашу работу зачастую просто не замечают, а ведь мы действительно прикладываем максимум усилий, чтобы создать объективную картину тех процессов, которые происходят на рынках деловой авиации различных регионов. Чисто прагматический интерес, по каким критериям будут оцениваться российские СМИ?***

Эта номинация появилась не случайно. У сообщества должен быть флаг, атрибутика и рупор. Вы и есть наш рупор. Вы росли вместе с нами, меняли форматы и развивались. Мы не могли обойти вас стороной – пришел и ваш час насладиться вкусом победы и уважения. Я очень благодарен вашему изданию за то, что вы поддержали наш проект, став информационным партнером Премии. А что касается критериев выбора, то это определят наши с вами коллеги, профессионалы рынка, а не ОНАДА или жюри. Так что все в ваших руках!

## Самолет недели

Оператор: *Bahrain Royal Flight*

Тип: *Gulfstream G550*

Год выпуска: **2010 г.**

Место съемки: **октябрь 2016, Istanbul - Ataturk (IST / LTBA), Turkey**



Фото: Дмитрий Петроченко