



На минувшей неделе производители вновь активно заявляли об успехах своих новых программ. Так, первый летный прототип Global 7000 (FTV1) отправился в летно-испытательный центр Bombardier, расположенный в Вичите. Как отмечают в компании, после первого полета, который состоялся 4 ноября, самолет поднимался в воздух еще три раза и «уже чувствуется зрелость всех систем». До конца года FTV1 выполнит более 10 тестовых полетов. А их коллеги из Textron сообщили о первом полете второго опытного образца нового бизнес-джета Citation Longitude, который состоялся 21 ноября. Всего в программе летных испытаний будут задействованы пять машин, сертификация FAA и ввод в эксплуатацию ожидается к концу следующего года.

И еще одна приятная новость из стана Bombardier. Канадский производитель направил в Росавиацию заявку на получение отечественного сертификата типа на бизнес-джет Challenger 350. В компании рассчитывают получить одобрение российских авиационных властей уже в декабре текущего года. «Все документы отправлены в Росавиацию. Надеемся, что сертификат типа на Challenger 350 будет получен в течении ближайших недель». По неофициальным данным, первые Challenger 350 уже эксплуатируются в интересах российских заказчиков.

А BizavNews после недельных «гастролей» в Швейцарии готовится к большой работе в Дубай, где уже скоро открывается МЕВАА-2016. Помимо ОАЭ мы посетим наших друзей в Катаре и Кувейте. Надеемся на большое количество позитивных новостей и отличную погоду.



РАОПА вошла в Комиссию при Президенте

Некоторое время назад был сформирован и утвержден новый список участников Комиссии при Президенте РФ по развитию Авиации Общего Назначения. Представителями АОПА-Россия были возглавлены две ключевые группы

стр. 20



Challenger 350 получит российский сертификат

Bombardier Aerospace направила в Росавиацию заявку на получение отечественного сертификата типа на суперсредний бизнес-джет Challenger 350

стр. 21



Pilatus поставит в 2016 году более 90 PC-12NG

Последний раз такой рекорд устанавливался в 2008-2009 годах. В компании это связывают не только с изменением ситуации на рынке, но и очень удачным дебютом PC-12NG 2016 модельного года

стр. 22



Знакомьтесь – Макс Робино

BizavWeek удалось познакомиться с известным итальянским художником, чьи работы украшают кабинеты топ-менеджеров ведущих компаний, работающих на рынке деловой авиации, и частные коллекции

стр. 23

Gulfstream G650



Global 7000 отправился в летно-испытательный центр

На прошлой неделе первый летный прототип Global 7000 (FTV1) отправился в летно-испытательный центр Bombardier, расположенный в Вичите. Как отмечают в компании, после первого полета, который состоялся 4 ноября, самолет поднимался в воздух еще три раза и «уже чувствуется зрелость всех систем». До конца года FTV1 выполнит более 10 тестовых полетов.

В программе летных испытаний примут участие пять прототипов. Четыре самолета в настоящее время находятся в различной степени готовности. Bombardier планирует передать первый самолет заказчику уже во второй половине 2018 года. Как отмечают аналитики, производитель имеет более 200 заказов на самолеты

семейства Global, большая часть которых приходится на 7000. Стоимость самолета в ценах 2016 года составляет \$ 72,5 млн.

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.



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

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

Luxaviation Belgium построил ангар в Kortrijk-Wevelgem

Компания Luxaviation Belgium, подразделение Luxaviation Group, ввела в строй новый ангар площадью 4000 кв.м. в международном аэропорту Kortrijk-Wevelgem, Бельгия.

Ангар официально открыт в четверг, 17 ноября. Его постройка является частью инвестиций в 4 миллиона евро материнской компании Luxaviation Group в бельгийское подразделение. Ангар сможет вместить до 15 самолетов деловой авиации, а также будет использоваться бельгийским подразделением ТОиР компании ExecuJet, которая также является частью Luxaviation Group.

Эрве Лета, генеральный директор Luxaviation Belgium, говорит: «Группа Luxaviation фиксировала значительный спрос на услуги бизнес-авиации в регионе и вложила в развитие Luxaviation Belgium, построив этот новый объект. Теперь мы можем в одном месте с комфортом разместить крупные самолеты, такие как Dassault Falcon 2000 и Gulfstream V,

и повысить эффективность и качество услуг. Команда Luxaviation Belgium рада быть частью этого нового развития, и мы с нетерпением ждем возможности приветствовать наших нынешних и новых клиентов».

Доменик Деман, директор по продажам Luxaviation Belgium, продолжает: «Новый ангар позволит предоставить нашим клиентам, владельцам частных самолетов и бизнес-джетов очень высокий уровень обслуживания в современном, отапливаемом помещении. Большие самолеты в нем свободно разместятся, а также у нас есть эффективная, оптимизированная зона для технического обслуживания».

Новый ангар Luxaviation Belgium имеет 100 метров в длину, 40 метров в ширину и 12 метров в высоту. Это самое большое здание в международном аэропорту Kortrijk-Wevelgem. Объект расположен на южной части аэропорта возле перрона. Строительство объекта заняло более двух лет.



FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO

ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ

ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ПРОДАЖ

+7 (495) 981 38 26

Шереметьево & Пулково

- Терминалы бизнес-авиации
- Обеспечение полетов
- Хранение воздушных судов
- Вертолетный трансфер в аэропорт
- Наземное обслуживание

a-group.aero

LEARJET CHALLENGER GLOBAL

БРОСАЯ ВЫЗОВ



BUSINESSAIRCRAFT.BOMBARDIER.COM

BOMBARDIER

Bombardier, Learjet, Challenger and Global are trademarks of Bombardier Inc. or its subsidiaries. © 2016 Bombardier Inc. All rights reserved.

Второй Citation Longitude поднялся в воздух

Cessna Aircraft, дочерняя компания Textron Aviation Inc., сообщила о первом полете второго опытного образца нового бизнес-джета Citation Longitude, который состоялся 21 ноября. Самолет (N701GL), который пилотировали Скотт Фостер и Питер Фишер, вылетел с Wichita Beech Field и провел в воздухе 90 минут. Всего в программе летных испытаний будут задействованы пять машин, сертификация FAA и ввод в эксплуатацию ожидается к концу следующего года.

Первый полет новейшего суперсреднего бизнес-джета Citation Longitude совершен 8 октября. 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. Первый прототип будет тестироваться

для расширения режимов полета, сосредоточив внимание на испытаниях системы управления полетом и аэродинамики. Второй прототип 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.



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

FirstJet увеличивает флотилию Legacy 600

Embraer Executive Jets поставил мексиканскому бизнес-оператору FirstJet пятый по счету бизнес-джет Legacy 600. Это делает компанию крупнейшим оператором данного типа в стране. Embraer Executive Jets работал с FirstJet с самого начала производства лайнера – мексиканский оператор выразил желание установить дополнительное оборудование в пассажирской кабине, включая Wi-Fi.

FirstJet является одним из крупнейших операторов Мексики. Компания эксплуатирует пять Legacy 600, один из которых базируется в Саудовской Аравии, и 49-местный ERJ-145. Компания предоставляет

услуги по организации чартерных рейсов, среди клиентов FirstJet спортивные команды и крупные корпорации.

Embraer Executive Jets достаточно комфортно чувствует себя в Мексике. Так, компания активно поставляет свои новые самолеты и другому оператору – Across Jet, который подписал крупный контракт в начале года. Как комментируют в Embraer Executive Jets, контракт включает в себя приобретение восьми самолетов Legacy 500, восьми самолетов Phenom 300 и семи самолетов Phenom 100E общей стоимостью более \$260 млн.



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Global Jet Capital вступает в ЕВАА

Global Jet Capital, поставщик финансовых решений для деловой авиации, присоединился к Европейской ассоциации бизнес-авиации (ЕВАА). Это решение следует после недавнего объявления о вступлении в Ассоциацию бизнес-авиации Германии.

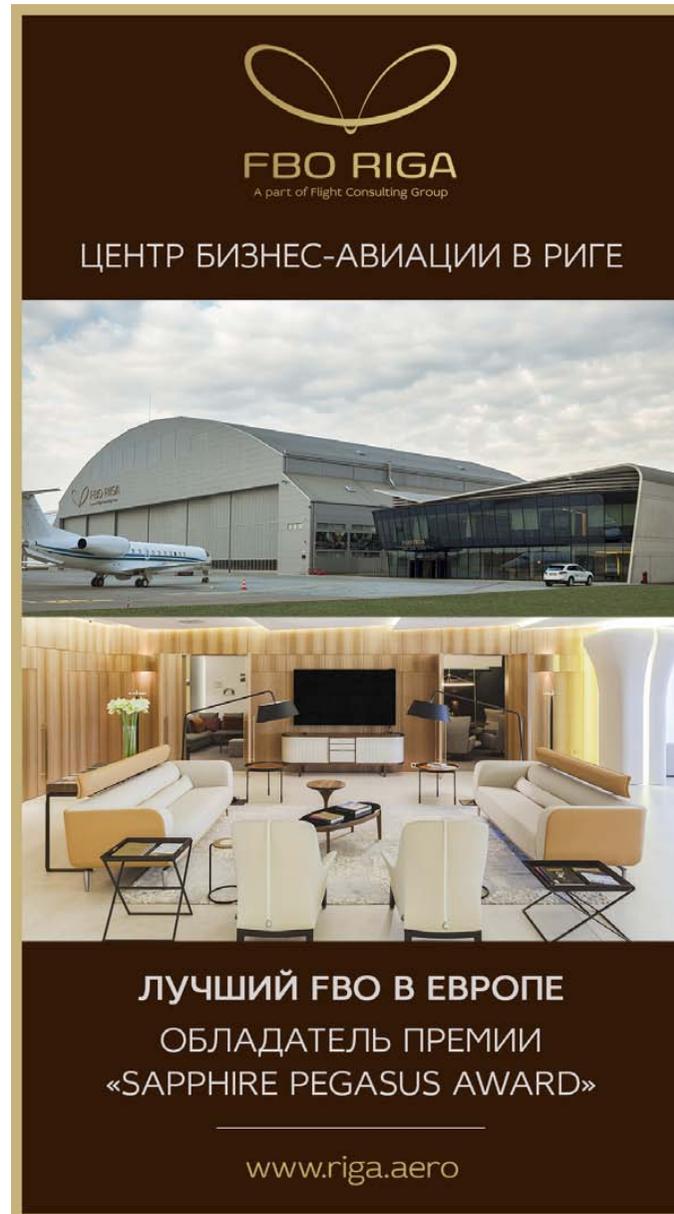
Отраслевой анализ Global Jet Capital показывает, что в Европе эксплуатируется 1736 средних, больших бизнес-джетов, а также бизнес-лайнеров, на долю которых приходится около 13% от общемирового парка. Кроме того, ожидается, что в период до 2025 года в регион будет поставлено 1530 бизнес-джетов на сумму \$46 млрд.

Роберт Гейтс, руководитель отдела продаж Global Jet Capital в странах Европы, Азии и Ближнего Востока, говорит: «Европа является вторым в мире рынком деловой авиации после Северной Америки, и это – важный регион для нас, так как мы наращиваем наш бизнес. Маттиас Мюллер, работающий в Цюрихе, и Грем Шэнкс – в Лондоне, недавно присоединились

к команде Global Jet Capital в качестве директоров по продажам для работы на этом рынке. И мы очень рады присоединиться к ЕВАА, и это является еще одним доказательством нашего внимания к европейскому рынку бизнес-авиации».

По данным Global Jet Capital, во всем мире около 80% покупок бизнес-джетов проходит с использованием внешнего финансирования или лизинга.

Компания основана в 2014 году SO Capital Partners, Blackstone в партнерстве с Franklin Square Capital Partners и Carlyle Group, а также AE Industrial Partners. Global Jet Capital нацелена на финансирование самолетов для частного, корпоративного и правительственного использования. В феврале Global Jet Capital полностью завершила приобретение лизингового портфеля корпоративных самолетов GE Capital Corporate Aircraft в Северной и Южной Америке, общей стоимостью около \$ 2,5 млрд.




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



Air Service Basel получил сертификат IS-BAH

Провайдер по обслуживанию рейсов деловой авиации Air Service Basel сообщил о получении сертификата IS-BAH (Standard for Business Aircraft Handling) для своего нового комплекса в Базеле (EuroAirport Basel-Mulhouse).

Как пояснил официальный представитель компании Клаудио Ласагни, 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.

Air Service Basel работает на рынке бизнес-авиации с 1967 года. В настоящее время компания владеет собственным FBO в аэропорту Базеля и оказывает услуги по техническому обслуживанию деловых самолетов. Так, в частности, компания имеет сертификат FAA на работу в качестве станции технического обслуживания и ремонта бизнес-джетов Hawker от 700 до 1000 серий, Bombardier семейства Learjet и Cessna Citation 525/550/560. Компания также создала мобильную группу сертифицированных техников по авионике для проведения периодической проверки бортового оборудования для клиентов во всей Европе. Кроме этого, Air Service Basel сертифицирован EASA как организация по техническому обслуживанию Part145, а также Bermuda DCA для различных типов воздушных судов и их авионики, приборов и электрооборудования.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION



Представляем совершенно новый

G650

ExecLiner набирает обороты

Канадская компания Flying Colours, специализирующаяся на ремонте, обслуживании и доработке бизнес-джетов, сообщает о передаче двух самолетов проекта ExecLiner в Malaysia's Resorts World. Самолеты выполнены в конфигурации 16 мест (одно кресло в ряду) и будут использоваться для перевозки клиентов Malaysia's Resorts World на курорты. В носовой и кормовой частях кабины имеется достаточно места для хранения клюшек для гольфа и багажа, а в камбуже оборудована современная кухня, - комментируют в Flying Colours.

Проект ExecLiner был запущен в 2012 году совместно с компанией JetCorp Technical Services, и в настоящее время, помимо классического CRJ200, также

включает модернизацию и других версий региональных самолетов Bombardier: CRJ700 (Challenger 870) и CRJ900 (Challenger 890). Flying Colours – это единственная компания, которая способна переоборудовать все коммерческие лайнеры семейства CRJ в бизнес-версии: CRJ200 (Challenger 850), CRJ700 (Challenger 870) и CRJ900 (Challenger 890). В настоящее время в мире существует семь компаний, которые занимаются переоборудованием «подержанных» самолетов семейства CRJ. Среди них MJET-Canada, JetCorp, Comlux America, Capital Aviation, Field Aviation West, PATS Aircraft Systems. Но по количеству поставленных самолетов и портфелю заказов безусловным лидером остается именно Flying Colours. Flying Colours поставила более 30 самолетов проекта ExecLiner.



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
ИЗЪЯВЛЕННЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ NEXTANT AEROSPACE В СНГ И БАЛТИИ

nextant aerospace

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



Премия «Крылья Бизнеса» получат пионеры российского рынка деловой авиации

Оргкомитет Национальной премии за наивысшие достижения в области деловой авиации «Крылья Бизнеса» объявляет соискателей Премии 2016 года в специальных номинациях «Компания-легенда» и «Человек-легенда». Претенденты на престижную отраслевую награду были определены решением Правления Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА) - ими стали те, кто внес бесценный вклад в становление и развитие российского рынка бизнеса-авиации.

В номинации «Компания-легенда» представлены: Авиакомпания «Сириус Аэро», одна из первых частных авиакомпаний деловой авиации в России; «Стримлайн ОПС», пионер в области обеспечения полетов в России; «Центр услуг гражданской авиации «РусАэро», один из лидеров рынка в области обеспечения полетов; ГК «АВКОМ», осуществляющая коммерческие авиаперевозки и другие виды деятельности в сегменте деловой авиации с начала 1990-х годов; Авиакомпания «Меридиан»; Авиакомпания «Тулпар Эйр».

Соискателями Премии в номинации «Человек-легенда» стали: Евгений Юрьевич Бахтин, Леонид Евгеньевич Кошелев и Игорь Игоревич Мудрик.

«История бизнес-авиации в России насчитывает чуть более 15 лет, однако, проделав колоссальный путь, сегодня – это одна из самых прогрессивных отраслей национальной экономики. Работая над перечнем номинаций Премии «Крылья Бизнеса», мы не могли обойти стороной тех, кто был первопроходцами в нашем непростом бизнесе и внес огромный вклад в раз-

витие отрасли. Эти бренды и люди заставляют наши сердца биться чаще, но они не почивают на лаврах, а продолжают двигаться вперед, вдохновляя нас своим примером к новым успехам и достижениям», - отметил Михаил Титов, вице-президент Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации.

Прием заявок на соискание Премии «Крылья Бизнеса» 2016 года продолжается во всех номинациях и продлится до 31 января 2017 года. Проголосовать за соискателей можно на сайте www.wingsaward.ru.

«В скором времени нам предстоит еще более непростая задача – выбрать лучших из лучших. Мы приглашаем профессионалов отрасли принять участие в интернет-голосовании, чтобы вместе мы смогли дать действительно независимую оценку и определить истинных лидеров российского рынка деловой авиации», - подчеркнул Михаил Титов.

Торжественная церемония награждения лауреатов премии «Крылья Бизнеса» состоится 17 февраля 2017 года в Московском Гольф Клубе. Ведущими программы выступят Оксана Федорова и Дмитрий Харатьян, а в конце вечера специальный подарок лауреатам и гостям Премии преподнесет Валерий Сюткин. Бронирование столов открыто на сайте www.wingsaward.ru. Количество мест ограничено.

Учредитель Премии «Крылья Бизнеса» - Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА). Продюсер церемонии вручения премии - компания ООО «Системы Бизнес Авиации», возглавляемая Михаилом Титовым.



НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ
В ОБЛАСТИ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ,
17 ФЕВРАЛЯ 2017

ГОЛОСУЙТЕ ЗА ЛУЧШИХ!

wingsaward.ru

Два PC-24 провели в воздухе первые 1000 часов

Швейцарская компания Pilatus Aircraft продолжает программу летных испытаний своего нового бизнес-джета PC-24. Как рассказали BizavNews в компании, два летных прототипа суммарно налетали более 1000 часов, выполнив более 600 рейсов.

«На сегодняшний момент два наших опытных образца выполнили более 600 рейсов, проведя в воздухе более тысячи часов. Все, что я могу сказать сейчас – собранные в ходе летных испытаний данные свидетельствуют о том, что PC-24 получится еще более производительным, чем было объявлено ранее. И это то, что привыкли ожидать клиенты Pilatus. Новые возможности PC-24 мы официально презентуем в рамках EBACE 2017», - прокомментировал глава компании Оскар Швенк (Oscar J. Schwenk).

Pilatus Aircraft планирует выйти на финишную прямую в сертификации нового бизнес-джета PC-24 в начале 2017 года, когда приступит к полетам третий прототип самолета. Ожидается, что уже в третьем квартале 2017 года компания получит долгожданный сертификат типа. Ожидается, что на EBACE 2017 производитель продемонстрирует публике первый PC-24, оборудованный салоном. Первые поставки запланированы на август 2017 года, а первыми владельцами бизнес-джета станут американский долевой оператор Planesense и австралийская Royal Flying Doctor Service.

Возможно, что на EBACE Pilatus Aircraft вновь откроет окно заявок на самолеты, которые будут доступны заказчикам после 2019 года. Сейчас Pilatus Aircraft обеспечен заказами PC-24 на три года производства.



Фото: Дмитрий Петроченко

PILATUS

PILATUS PC-12NG
обновленная модель 2016 года

528 км/ч	3417 км
Максимальная скорость	Максимальная дальность

NESTEROV AVIATION

Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12

sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

Leonardo сертифицировала AW169 с увеличенной массой

Leonardo-Finmeccanica сертифицировала AW169 с увеличенной массой. Прибавка составила 200 кг и теперь максимальный взлетный вес равен 4,8 тонны. Клиенты, которые уже эксплуатируют AW169 с массой 4,6 тонны, могут модернизировать свои вертолеты. AW169 с увеличенной массой получил большую дальность полета на 160 км (сейчас дальность составляет 920 км), чем, по мнению вертолетостроителя, воспользуются оффшорные операторы. Сейчас портфель заказов на машину превысил отметку в 150 единиц.

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, уже «прописала» один вертолет в Великобритании.



Фото: Дмитрий Петрученко

**ПРИЗНАННЫЙ ЛИДЕР
В КЛАССЕ ЛЁГКИХ
ДВУХДВИГАТЕЛЬНЫХ
ВЕРТОЛЁТОВ**

AW109
GRAND NEW

+7 495 945-52-00

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

Gulfstream регистрирует патенты на сверхзвук

Компания Gulfstream Aerospace продолжает исследовать технологии, которые позволили бы построить сверхзвуковой бизнес-джет (SSBJ). В течение последних двух месяцев компания зарегистрировала два новых патента на технологии по снижению звукового удара. Как сообщили изданию AIN в Gulfstream, компания имеет небольшую команду, исследующую снижение звукового удара. Наравне с этим, американский производитель продолжает работу над снятием запрета на полеты со сверхзвуковой скоростью над землей.

Наиболее значительной разработкой производителя в этой области является система «Тихая игла» – телескопический нос, который призван значительно уменьшить или, возможно, совсем устранить звуковой удар. Gulfstream уже протестировал разработку

на летающей лаборатории F-15В в Летно-исследовательском центре NASA.

Однако компания отмечает, что воздухозаборники двигателей также остаются основным местом для снижения звукового удара. Именно в этой области Gulfstream получил [патент в ноябре](#).

Также компания разработала способ перераспределения горючего для смягчения звукового удара. В [патенте](#), опубликованном 20 сентября, предлагается компьютеризированная система перераспределения топлива «для регулирования количества топлива в крыльях, чтобы свести к минимуму завихрения на крыле, вызванном весовыми отклонениями». Такое перераспределение, по мнению компании, уменьшает величину звукового удара.

В настоящее время только две компании более-менее серьезно занимаются тематикой сверхзвуковых гражданских самолетов – это Aerion и Gulfstream. И если первая довольно открыто рассказывает о своем проекте, то вторая не слишком афиширует свои разработки. В 2014 году тогдашний президент Gulfstream Aerospace Лэрри Флинн говорил: «Я думаю, что все знают о заинтересованности Gulfstream в сверхзвуковой авиации, и у нас есть небольшой научно-исследовательский проект, который длится уже несколько лет. Работа в нем сосредоточена в основном на подавлении звукового удара. Наша цель – полет на сверхзвуковом самолете над землей. Мы хотим получить такую возможность, потому что думаем, что такой самолет будет более эффективным и гибким».



Иллюминаторы как планшеты

Французская компания Vision Systems решила, что сенсорные экраны, встроенные в пассажирские кресла в самолетах, слишком банальны, и представила иллюминаторы с функциональностью планшетных компьютеров.



Такие окна, состоящие из нескольких слоев стекла и пластика, предлагается устанавливать на бизнес-джеты.

Разработка, получившая название Acti-Vision Window, была представлена на форуме Ассоциации деловой авиации в ноябре. Работу иллюминатора-планшета обеспечивает электрический ток, который изменяет оптические свойства умного стекла, находящегося в одном из слоев. Так, иллюминаторы можно будет затемнять или делать матовыми. Еще одно умное стекло в составе иллюминатора выполняет роль жидкокристаллического дисплея с сенсорной панелью, которой можно управлять при помощи пальцев.

Согласно задумке разработчиков, умные окна в самолетах позволят пассажирам взаимодействовать с экипажем напрямую, заказывать закуски и напитки, получать интересующую информацию о путешествии, температуре воздуха за бортом, следить за биржевыми индексами, курсами валют во время полета. Кроме того, каждому пассажиру будет предложена «индивидуальная» реклама с возможностью мгновенных покупок, сообщает Aviation Week.

Bliss Jet свяжет Лондон и Нью-Йорк

Британский бизнес-оператор Bliss Jet на днях представил широкой публике новый регулярный рейс из Лондона (Stansted Airport) в Нью-Йорк (LaGuardia, частный терминал Marine Air Terminal) на Gulfstream G550 и Gulfstream G450, вмещающих 10-14 пассажиров, по цене \$11995 в один конец. Типы самолетов будут меняться в зависимости от загрузки. Первые рейсы запланированы на 8 января 2017 года.

Описывая достоинства рейса, глава авиакомпании Дэвид Риммер подчеркнул, что перевозчик специально не стал увеличивать количество посадочных мест, предпочитая не количество, а качество. К тому же, пассажиры будут регистрироваться на рейс в частном терминале аэропорта Stansted, что позволит зарегистрироваться на рейс за полчаса до вылета. Прежде всего, аудиторию компании составят бизнесмены. Именно исходя из их пожеланий составлено расписание. Из Нью-Йорка самолет стартует в воскресенье вечером и прибывает в Лондон утром следующего дня.

«Таким образом наши пассажиры могут безболезненно перенести многочасовой перелет через Атлантику и со свежими силами начать трудовую неделю. Для пассажиров предусмотрено обширное меню и доступ в интернет в течении всего полета. Также по специальным запросам мы организуем вертолетный трансфер и чартеры по прибытию в британскую столицу. Обратные рейсы отправляются из Лондона в пятницу после обеда, и наши клиенты могут провести свои выходные в кругу друзей и семьи. Я летаю между Нью-Йорком и Лондоном на протяжении 35 лет и отлично понимаю с какими неудобствами сталкиваются пассажиры не только экономического, но и премиальных классов. Постоянные задержки, достаточно слабый сервис на борту превращает путешествие в настоящее испытание, приплюсуйте

к этому многочасовой перелет. Наш проект – настоящая альтернатива для пассажиров первого и бизнес-класса. Прежде всего – это бизнес-джет и фиксированная цена, а также отсутствие всевозможных задержек, связанных с прохождением формальностей перед полетом и после приземления. Вы можете приехать на рейс за полчаса», - комментирует Дэвид Риммер.

Bliss Jet не пионер в организации бизнес-рейсов между Европой и США. Еще в 2012 году британский национальный авиаперевозчик British Airways объявил о создании дочернего подразделения British Airways Limited для выполнения трансатлантических рейсов на самолетах Airbus A318CJ Elite. А два года назад авиакомпания SAS и швейцарский бизнес-оператор PrivatAir заключили соглашение о лизинге скандинавским перевозчиком самолета Boeing Business Jet (BBJ) для регулярных полетов в США. Рейсы по маршруту Ставангер-Хьюстон с частотой в шесть еженедельных рейсов начались в конце августа 2014 года.



Bell 407GXP поставлен в Индию

Bell Helicopter (входит в Textron Inc.) объявила о поставке первого вертолета Bell 407GXP индийскому заказчику. Первым эксплуатантом 407GXP в стране стала компания Premair, входящая в группу Afimac Associates Private Limited. Заказчик получил вертолет в VIP-конфигурации и планирует эксплуатировать его для корпоративных и чартерных рейсов.



Созданный на базе Bell 407GX, новый Bell 407GXP имеет полезную нагрузку до 1160 кг, оснащается новым двигателем M250 Rolls-Royce, который в свою очередь способствует экономии топлива и поднимает вертолет на лидирующее место в своем классе по эксплуатации в «холодном» и «горячем» режиме. Bell 407GXP также оборудован улучшенной системой авионики для расчета показателей вертолета в режиме зависания. У нового вертолета увеличен межремонтный ресурс на 500 часов, что сокращает эксплуатационные расходы.

«Для наших клиентов Bell 407GXP становится более интересным, расширяя свои способности к многозадачности» - комментируют в Bell Helicopter. «Мы постоянно общаемся с нашими заказчиками, чтобы лучше узнать, что они ищут в вертолете. Модернизируя и улучшая, мы совершенствуем характер полетов во всем мире».

В «Хелипорт Истра» поступил новый R66

«Хелипорт Истра» первым поставил в Россию модифицированный вертолет Robinson R66 Turbine Marine. Robinson R66 Turbine Marine — новая модификация вертолета R66 Turbine. Особенность в том, что именно эта модель позволяет совершать более безопасные полеты над водой. Вертолет оснащен аварийными надувными поплавками (pop-out floats). Эти поплавки расположены вдоль лыжных шасси, и упакованы в защитные чехлы. Это сводит к минимуму аэродинамическое сопротивление, и не затрудняет посадку-высадку пилота и пассажиров. Для повышения надежности каждый поплавок разделен на 6 камер. Под одним из сидений заднего ряда пассажиров расположен специальный баллон с гелием. В случае возникновения аварийной ситуации, пилот нажимает рычаг, расположенный на ручке шаг-газ, и за 2-3 секунды происходит наполнение баллона, после этого можно осуществить приводнение.

«Данная модель вертолета актуальна не только для полетов на д водой, но и в зимнее время, для приземления на необорудованной площадке. Если уровень снега высокий, при посадке на лыжи есть большой риск опрокидывания вертолета. При использовании поплавков, за счет увеличения площади соприкосновения и, соответственно, уменьшения нагрузки, такой риск практически исключается», - рассказывает генеральный директор «Хелипорт Истра» Михаил Юшков.

Сертификацию данного оборудования провела компания «Хелипорты России», Межгосударственный авиационный комитет выдал сертификат в конце 2015 года.

Моделью вертолета с поплавками давно интересуются многие пилоты-путешественники. Для тех, кто часто летает по России и миру возможность без-

опасного пилотировать над водой – крайне важно. Так можно прокладывать более удобные маршруты и быть уверенным, что в случае возникновения аварийной ситуации вертолет можно посадить на воду.

Сборку вертолета в России, а также его дальнейшее обслуживание проводит сертифицированный сервисный центр «Хелипорт Истра». Персонал инженерно-авиационной службы – высококвалифицированные специалисты, которые прошли необходимое обучение на заводе изготовителя.



HondaJet летит в Дубай

Honda Aircraft впервые дебютирует со своим новым бизнес-джетом на Ближнем Востоке. В рамках ME-BAА-2016, которая пройдет с 6 по 8 декабря в Dubai World Central (Al Maktoum International Airport), производитель представит на статической площадке HondaJet. В ходе выставки планируется подписать несколько контрактов, о которых в Honda Aircraft пока предпочитают не говорить. По мнению главы Honda Aircraft Мичимаса Фуджино, клиенты из региона могут извлечь выгоды не только от превосходной производительности джета, но и от его неповторимого дизайна, который «станет стильным дополнением для многих потенциальных ближневосточных заказчиков».

Сейчас Honda Aircraft продолжает активно передавать новые самолеты клиентам по всему миру. В этом году производитель поставит клиентам 44 воздушных судна, а уже в следующем году Honda Aircraft выйдет на уровень в шестьдесят самолетов. До конца года бизнес-джеты получают только заказчики из Северной Америки, европейские же клиенты начнут получать новые самолеты начиная с первого квартала 2017 года (сейчас в Европе летает два HondaJet). В настоящее время слот на получение нового самолета – четвертый квартал 2017 года.

Общий портфель заказов превышает отметку в сто самолетов. На североамериканский рынок, включая Мексику, приходится порядка 75% всех заказов. На этой неделе стало известно, что Honda Aircraft планирует нарастить производство до 80 самолетов в год к середине 2019 года.

Напомним, что Международная выставка бизнес-авиации в Дубае MEBAА Show является одной из самых крупных специализированных выставок, посвященных коммерческой авиации.

Charterscanner начинает интеграцию с VIS

Charterscanner подписал договор о сотрудничестве с системой VIS, сервисом, который позволяет в режиме реального времени отслеживать статус обслуживания и выполнения рейса на перроне и в терминале аэропорта Внуково-3. Эта платформа сейчас активно развивается и уже подключена к 12 аэропортам бизнес-авиации по всей России.

На сегодняшний день пользователями VIS являются операторы, владельцы бизнес-джетов, а также некоторые брокеры. Теперь возможности системы станут доступны и для клиентов Charterscanner.

«Основными преимуществами VIS безусловно является оперативность и значительная экономия времени, нет необходимости звонить представителю или в производственно-диспетчерскую службу для того чтобы узнать информацию», - прокомментировал Виталий Будич, начальник IT департамента Внуково-3.

Charterscanner – это B2C система бронирования частных самолетов, которая объединяет более 270 операторов и 2600 пассажиров бизнес-авиации по всему миру. Менеджеры компании верифицируют каждого пользователя платформы, чтобы гарантиро-



вать актуальность всех запросов на перелет. В основе концепции сервиса лежит принцип прозрачности – пользователь всегда знает, за что и сколько платит, все цены на рейс в систему попадают напрямую от операторов, а стоимость дополнительных услуг строго фиксированная.

В ноябре 2016 года Charterscanner отмечает свое трехлетие на рынке бизнес-авиации. «За это время был пройден длинный путь», - отмечает Генеральный директор компании Владислав Зенов. «Мы хотели создать полностью автоматизированную платформу, которая позволяет пользователям забронировать бизнес джет напрямую у оператора в режиме онлайн. Однако, мы поняли, пускай и не сразу, что на данном рынке клиентов очень сложно «приучить» заказывать самолет через приложение, зачастую им нужен индивидуальный подход. Поэтому сейчас мы сфокусировались на наших клиентах и внедрили услугу Charterscanner Assist».

В рамках этой услуги менеджеры компании берут на себя полный контроль подготовки перелета, учитывая совокупный опыт по организации более 3000 рейсов, и информируют пассажира о статусе подготовки самолета с помощью SMS или WhatsApp уведомлений. Если пользователь системы подтверждает рейс напрямую с оператором, он также может приобрести услугу по SMS-информированию.

«Интеграция с VIS позволит более оперативно предоставлять нашим клиентам информацию о статусе рейса», - заявил Игорь Алехин, соучредитель Charterscanner. «Рынок бизнес-авиации стремительно развивается, мы делаем ставку на прозрачность операций и автоматизацию. И мы искренне рады, что появляются другие сервисы, которые разделяют наши ценности».

АэроГео продолжает работу с P&WC

Осенью 2016 года авиакомпания «АэроГео» успешно прошла аудит и на очередные два года подтвердила свой статус приоритетного провайдера услуг компании Pratt & Whitney Canada по техническому обслуживанию турбовинтовых двигателей PT6A на территории РФ и СНГ. ООО «АэроГео» имеет этот статус с 2014 года.

«Результаты аудита показали, что «АэроГео» строго соблюдает национальные отраслевые требования, а также требования производителя двигателей в вопросах обеспечения качества выполняемых работ, а также стандарты защиты окружающей среды и здоровья. Техническая база компании в достаточной мере оснащена персоналом, документацией и оборудованием для выполнения технического обслуживания двигателя PT6A, в том числе, наиболее трудоемкого вида работ - инспекции горячей части (HSI)», - комментируют в компании.

На сегодняшний день ООО «АэроГео» является единственной компанией в России, способной выполнять инспекцию горячей части (Hot Section Inspection) двигателей PT6A.

В 2016 году по заявкам Pratt & Whitney Canada CSC Europe GmbH компанией ООО «АэроГео» были выполнены 4 инспекции горячей части (HSI) на двигателях PT6A самолетов зарегистрированных и эксплуатируемых в России.

«АэроГео» сертифицирована согласно ФАП-145 на выполнение полного объема технического обслуживания турбовинтовых двигателей PT6A-114A, -140, -34, в том числе, на работы по осмотру горячей части (HSI) и замене компонентов горячей части (камеры сгорания, колес турбины компрессора, соплового аппарата и других).

Минобороны Польши заказало два G550

Министерство обороны Польши и Gulfstream Aerospace подписали контракт на поставку в третьем квартале 2017 года двух бизнес-джетов G550. Стоимость сделки составила 440,5 миллиона злотых (почти 110 миллионов долларов).

Новые самолеты способны перевезти 14 пассажиров и багаж на расстояние не менее 5 тысяч километров, а с восемью пассажирами на борту могут преодолеть расстояние от Варшавы до Нью-Йорка без промежуточных посадок.

Самолеты будут оборудованы системой радиолокационного опознавания, а производитель также обеспечит подготовку летного и наземного персонала.

В Польше также продолжается рассмотрение пред-

ложений о поставке среднемагистральных самолетов для первых лиц страны. Инспекция по вооружениям рассматривает предложения от американской компании Boeing, польской Megmar Logistics & Consulting, чешской Glomex MS совместно с немецкой Lufthansa Technik AG, а также словацкой Aerospace International Group вместе с польской «ASSA-POLAND».

Пока польские VIP-персоны пользуются услугами польского национального перевозчика и путешествуют самолетами Embraer (Embraer 175LR). Обслуживают их пилоты авиакомпании LOT. Данный контракт рассчитан до 2017 года. Поэтому заявление военного ведомства страны, как считают эксперты, пока не является окончательным. По крайней мере, еще два года чиновники могут перемещаться в непривычных для себя условиях.



Росавиация одобрила регистратор полетных данных GesVol для R22 и R44

Компания HELIATICA получила одобрение от Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) на установку бортового регистратора полетных данных MDU001 от компании GesVol (Испания) на вертолеты типа Robinson R22 и R44.

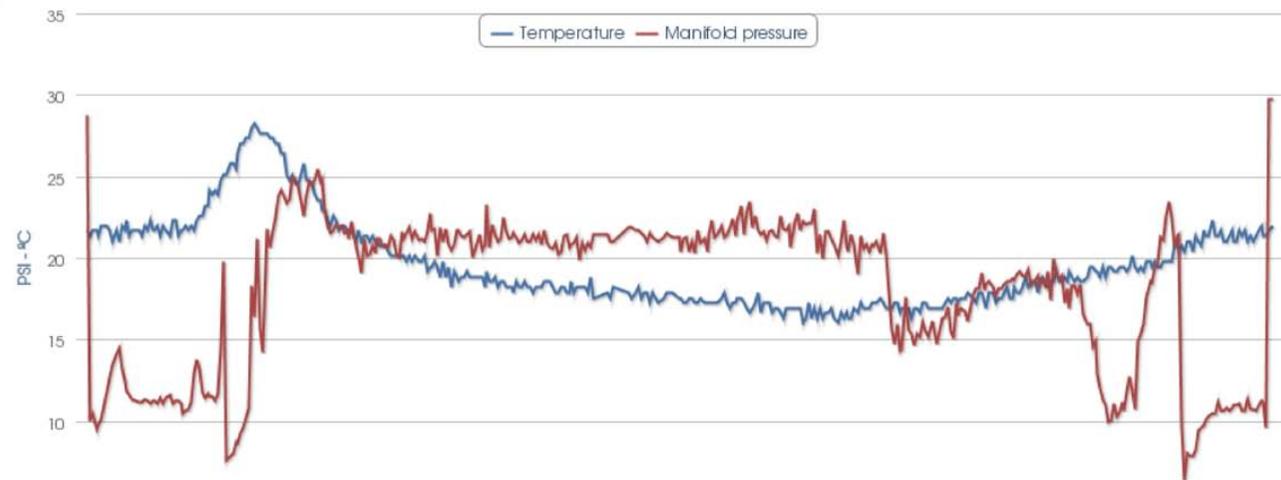
Блок контроля данных MDU001 записывает и в режиме реального времени передает на облачный сервер показатели работы двигателя и несущего винта вертолета, а также все параметры полета. Сообщения о любых отклонениях в работе или выходе за установленный владельцем вертолета режим эксплуатации (например, запрет на выполнение учебной авторотации или запрет на выход из заданного географического региона эксплуатации) немедленно доставляются владельцу вертолета по SMS, WhatsApp и электронной почте. Контрольные значения для активации уведомления можно устанавливать самостоятельно.

Бортовой регистратор GesVol позволяет не только отслеживать положение ВС и режимов его работы из любой точки неограниченному количеству пользователей, но и помогает прогнозировать техническое обслуживание и решать споры владельца ВС и эксплуатирующей организации в случае отказа техники. Дело в том, что в штатном оборудовании вертолетов R22 и R44 нет блоков с памятью, в которых могла бы оставаться запись о произошедшем во время полета превышении режимов работы несущего винта, оборотов двигателя или давления во впускном коллекторе, хотя превышение этих режимов может со временем привести к отказу техники.

MDU001 решает данную проблему, поскольку вся история эксплуатации хранится на удаленном сервере с доступом из любой точки, с любого устройства. Это оборудование обеспечивает объективный контроль каждой секунды эксплуатации вашего вертолета.

PRESSURE AND TEMPERATURE

Values between 18/07/2014 12:37:45 and 18/07/2014 12:52:31



Компания GesVol основана в 2012 году для разработки и производства систем мониторинга технических параметров воздушного судна, записи точной гео-позиции в режиме реального времени.

Регистратор MDU001 сертифицирован в США, Европе и России и активно используется операторами вертолетов Robinson R22 и R44 для контроля из любой точки мира следующих параметров работы вертолета:

- Местоположение воздушного судна на карте в режиме реального времени (в MDU001 встроен собственный модуль GPS-навигации и GSM-модем)
- Скорость вращения несущего винта
- Обороты двигателя
- Давление во впускном коллекторе
- Скорость воздушного судна
- Температура наружного воздуха (OAT)
- Время работы двигателя (от запуска до выключения ВС)

- Время в полете (от взятия ручки шаг-газ)
- Общая наработка на ВС (часы и минуты)
- Маршрут полета (точка вылета и точка посадки)
- Положение ВС (на стоянке, в полете)

Данная технология позволяет в режиме реального времени отслеживать и записывать все параметры работы вертолета, сообщая, когда воздушное судно превышает заранее установленные вами ограничения эксплуатации.

Все данные, полученные с воздушного судна на протяжении полета, собираются и доступны для просмотра в специальном web-интерфейсе в любом месте, где есть интернет.

В режиме реального времени на вашем компьютере, планшете или смартфоне эта технология позволяет знать, что происходит во время каждого полета на всем протяжении всего маршрута.

А-Групп поедет в Дубай

Компания А-Групп, первая и единственная среди российских компаний деловой авиации, примет участие в ведущем отраслевом мероприятии мирового масштаба – MEBAА Show, которое состоится в деловой столице Объединенных Арабских Эмиратов с 6 по 8 декабря 2016 года.

Международная выставка бизнес-авиации Middle East and North Africa Business Aviation Association является одной из крупнейших в мире, наравне с европейской выставкой EBACE и NBAA, проходящей в США. Дубай – важное направление для клиентов деловой авиации: здесь находятся штаб-квартиры многих корпораций мирового уровня, что делает регион важной точкой на экономической карте мира. В этом году мероприятие в Дубае состоится уже в седьмой раз, проходя раз в два года по четным годам. В выставке примут участие крупнейшие производители: Bombardier, Airbus Corporate Jets, Piaggio, Boeing Business Jets, Cessna, Gulfstream и Dassault, большинство из них покажут полные линейки своей продукции. Внимание посетителей будут представлены более 50 моделей воздушных судов. Организаторы выставки ожидают среди посетителей свыше 9000 специалистов из 80 стран. Из 500 экспонентов выставки, треть составят европейские компании, и еще четверть – компании из США.

Как первый российский экспонент на выставке MEBAА, компания А-Групп берет на себя миссию первооткрывателя российской инфраструктуры деловой авиации для клиентов ближневосточного региона. Цель участия А-Групп на MEBAА – показать мировой общественности исключительные преимущества FBO в Шереметьево и Пулково: собственные современные терминалы, отличающиеся уникальной архитектурой, оборудованные по последнему слову техники, с полным комплексом услуг для владельцев воздушных судов и их экипажей.

Важность участия сложно переоценить – сегодня деловая авиация на Ближнем Востоке продолжает расти в темпе, превышающем темпы роста традиционных рынков США и Европы. В течение ближайших 6 лет рост объема перевозок в данном регионе вырастет более чем вдвое. Важным фактором является и то, что ОАЭ доступны для прямых перелетов из Москвы и Санкт-Петербурга на большинстве средних и всех дальнемагистральных джетах.

Таким образом, FBO А-Групп, которые расположены в крупнейших аэропортах двух российских столиц – Шереметьево и Пулково – смогут достойно принять гостей с Ближнего Востока. Кроме того, они могут стать удобными промежуточными пунктами на пути из Ближневосточного региона в Европу и по всей России.

Среди активов компании А-Групп: ангарные комплексы и стоянки, комплекс оборудования для противообледенительной обработки и мойки воздушных судов, собственные службы и оборудование для организации наземного обслуживания. Каждый терминал оборудован сертифицированной вертолетной площадкой в непосредственной близости, что позволяет организовывать не только чартерные перевозки, но и быстрый трансфер в аэропорт.

FBO компании полностью интегрированы в общую инфраструктуру аэропортов, и имеют прямой доступ к перронам и взлетно-посадочным полосам. Тщательно проработан механизм взаимодействия с диспетчерскими и аэронавигационными службами, благодаря чему обеспечивается своевременное выделение слотов и стабильное выполнение вылетов без задержек.



Встреча в небе

В небе над Москвой в четверг опасно сблизились два самолета. Как сообщает «Интерфакс», это были частный лайнер и пассажирский аэробус, который следовал из Анкары. Система предупреждения сработала у бизнес-джета, он находился на высоте 11300 м, тогда как второе судно следовало на уровне 11000. В итоге лайнеры избежали столкновения.

Какие правила существуют для частной и гражданской авиации? Как отметил летчик-испытатель Александр Лавриков, инструкции не зависят от типа судна. «Над каждым городом устанавливается зона

полетов - входные и выходные трассы. Над самой Москвой разрешается летать выше 11 тыс. метров напрямую, и то не над Кремлем, естественно, а так, по краю. Эти самолеты шли на разных высотах, и эшелонирование у них было согласно правилу RVSM, то есть, правилу эшелонирования в международном воздушном пространстве. Почему сработал TCAS - это нужно выяснять», - рассказал эксперт.

Минимальная высота расхождения воздушных судов составляет 330 м. По мнению экспертов, на частном британском самолете сигнализация могла

сработать преждевременно. Это действительно штатная ситуация, считает летчик-инструктор первого класса Андрей Красноперов: «Все сближения происходят в момент набора из-за потери высоты. Вот в этот промежуток у них может быть сближение. Диспетчер говорит, как правило: «Занять эшелон». И он начинает снижение. В автопилоте максимальная скорость снижения - метров 17. Летчик может снижаться и десять метров, и пять метров, по ситуации. А другой поднимается, скорость подъема самолета определяется тягой его двигателей. Решил быстрее набрать высоту, побольше оборотов дать двигателю и набрать. Вот в эти моменты, как правило, и получаются сближения - в момент набора и потери высоты. Скорее всего, тот, который летел в Москву, тот шел на снижение, то есть занимал эшелон пониженный».

Предупреждать опасные сближения лайнеров - это работа диспетчеров, и они с ней прекрасно справились, отметил генеральный директор компании Jet Transfer Александр Евдокимов. «Такая ситуация может произойти в любом секторе, в любом небе, не обязательно над столицей. В любом случае происходит какое-то сближение, для этого есть диспетчеры, которые вовремя это все предвидят, посмотрят, подскажут и сделают. В данном случае, видимо, такая же ситуация возникла. Видимо, диспетчер правильно все отработал, поэтому и ничего не случилось, да и не думаю, что могло бы случиться. Есть определенные правила, по которым самолеты летают, частный это борт, не частный - без разницы абсолютно. И для диспетчеров, и для любой службы нет разделения», - пояснил он.

Росавиация уже сообщила, что опасного сближения самолетов над Москвой не было, сигнал системы предупреждения оказался ложным.

Источник: Коммерсантъ FM



АОПА-Россия получила свои голоса в Комиссии при Президенте

Некоторое время назад был сформирован и утвержден новый список участников Комиссии при Президенте РФ по развитию Авиации Общего Назначения. Представителями АОПА-Россия были возглавлены две ключевые группы.

Руководитель АОПА Владимир Тюрин возглавил группу по совершенствованию правил использования воздушного пространства и выполнения полетов воздушными судами авиации общего назначения и беспилотными летательными аппаратами.

Член Правления АОПА Рубен Аганбегян продолжит руководить группой по формированию экономиче-

ских и инфраструктурных условий развития авиации общего назначения.

Кроме этого в составы различных групп входят и другие члены Организации, которые планируют принять активное участие в разработке и поддержке инициатив по развитию малой авиации в нашей стране.

«Для успешной работы Комиссии и получения необходимого результата необходима работа на местах», - говорит Владимир Тюрин. «Только прямой контакт и диалог с непосредственными представителями авиации общего назначения может задать правильное

направление для реформирования существующего законодательства. Наше присутствие в комиссии несомненно принесет пользу».

Правление АОПА-Россия считает, что активное участие в Комиссии – это один из немногих шансов донести свою позицию и профессиональное мнение пилотов до высшего руководства страны и авиационных властей.

Работа Комиссии уже началась. АОПА-Россия обращается ко всем частным пилотам с просьбой содействовать в формировании предложений и идей, направленных на развитие малой авиации в России.



АОПА-Россия (РАОПА) является самостоятельной Межрегиональной общественной организацией входящей в состав международного совета АОПА и ставящей перед собой цели по защите и поддержке членов организации в борьбе за право свободного и безопасного использования воздушного пространства Российской Федерации, а также предоставления возможностей международной АОРА в России и за границей.

Комиссия по вопросам развития авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС образована в целях обеспечения взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и заинтересованных организаций при формировании и реализации единой государственной политики в области авиации общего назначения и навигационно-информационных технологий на основе глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС, а также стратегий развития и программ в указанных сферах.

Challenger 350 получит российский сертификат типа

Компания Bombardier Aerospace направила в Росавиацию заявку на получение отечественного сертификата типа на бизнес-джет Challenger 350. В канадской компании рассчитывают получить одобрение российских авиационных властей уже в декабре текущего года. «Все документы отправлены в Росавиацию. Надеемся, что сертификат типа на Challenger 350 будет получен в течении ближайших недель». По неофициальным данным первые Challenger 350 уже эксплуатируются в интересах российских заказчиков.

Challenger 350 был впервые представлен широкой публике в мае 2013 года на женевской выставке EBACE. Новый бизнес-джет получил новые, более мощные

двигатели Honeywell HTF7350, каждый из которых имеет тягу 7323 фунта. Внешне новый самолет можно отличить по пассажирским иллюминаторам, которые стали больше, и новым, «скошенным» законцовкам крыльев. Расчетная дальность полета Challenger 350 с восемью пассажирами на скорости 0,8 Маха составляет 3200 морских миль (5926 км). Максимальная скорость полета – 0,82 Маха. Пассажирский салон Challenger 350, который и так самый широкий в своем классе и имеет плоский пол, получил полностью новый интерьер. Наряду с более естественным освещением, благодаря большим окнам, пассажиры смогут воспользоваться системой развлечений последнего поколения от Lufthansa Technik, разместиться в новых, более удобных креслах, прочувство-

вать работу системы контроля окружающей среды и увидеть отделку интерьера металлом, что сделано впервые в дизайне салонов бизнес-джетов.

Пилотам Challenger 350 «помогает» авионика Rockwell Collins Pro Line 21 Advanced. В ее функции, помимо прочего, включены системы синтетического видения, двойная инерциальная система отсчета, погодный радар и применен принцип полностью безбумажной кабины. Новая авионика позволит экипажу быть более осведомленными и снизит нагрузку на пилотов. Bombardier запустил проект по созданию Challenger 350 совместно с оператором деловой авиации NetJets в мае 2013 г. Первый полет машины состоялся в марте 2013 г.



Фото: Дмитрий Петроченко

Pilatus поставит в 2016 году более 90 PC-12NG

Швейцарский авиапроизводитель Pilatus Aircraft по итогам года планирует поставить более 90 PC-12NG. Таким прогнозом с BizavNews поделились представители компании (в прошлом году было поставлено 70 машин). Как подчеркивают в Pilatus Aircraft, последний раз такой рекорд устанавливался в 2008-2009 годах. В компании это связывают не только с изменением ситуации на рынке, но и очень удачным дебютом PC-12NG 2016 модельного ряда.

Сейчас самым емким рынком для PC-12 продолжают оставаться США, где эксплуатируется 1021 самолет (75%), далее идут Европа (158 и 12% соответственно), Австралия (62 и 4%), Южная Америка (31 и 2%) и Азия (26 и 2%). В середине будущего года Pilatus поставит юбилейный 1500 самолет PC-12.

В текущем году география поставок Pilatus Aircraft была достаточно разнообразной. Самолеты одинаково хорошо поставлялись клиентам, как на традиционные рынки, так и новые, например, в Намибию и ОАЭ, где GI Aviation впервые «попробовала» турбопроп на коммерческих направлениях.

«Мы получаем очень позитивные отзывы от наших клиентов на обновленную версию 2016 года и продолжаем работать по усовершенствованию наших будущих модификаций. В следующем году мы представим клиентам самолет, оборудованный кислородными масками для пассажиров. Это связано с новыми европейскими правилами для коммерческих эксплуатантов», - говорят в компании.

Еще одним немаловажным фактором популярности самолета является высокая остаточная стоимость PC-12 на вторичном рынке. «PC-12 по-прежнему остается одной из самых востребованных моделей на вторичном рынке. Лишь 4,2% мирового парка выставлено на продажу. Быстрый мониторинг показывает, что график остаточной стоимости нашего турбовинтового бестселлера останавливается через три года и дальше остается плоским. 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. Амортизация же составляет 1,4% в год», - говорят в компании.

Напомним, что в ноябре прошлого года производитель представил клиентам обновленную версию популярного турбопропа PC-12NG 2016 модельного года. Первое, что бросается в глаза при осмотре нового самолета – впервые применяемый пятилопастный композитный винт, специально разработанный для самолета специалистами Hartzell. В Pilatus рассказывают о существенном снижении уровня шума в кабине и улучшении летно-технических характеристик, и с точки зрения эстетики самолет стал более стильным. Новый винт изготовлен из углеродного волокна и имеет неограниченный срок службы, при этом его ремонт производится с помощью эпоксидной смолы и занимает минимальное количество времени, и эти работы можно выполнить в период капитального ремонта.

В итоге, с новым винтом Hartzell PC-12NG для взлета необходимо всего 793 метра. При максимальной взлетной массе самолет «забирается» на крейсерскую высоту в 8585 метров на 10% быстрее предыдущей версии, а его максимальная дальность с четырьмя пассажирами составляет уже 3407 км. Максимальная же скорость нового PC-12NG увеличена до 528 км/ч.



Фото: Дмитрий Петроченко

Знакомьтесь – Макс Робино

Согласитесь, деловая авиация, как у нас, так и на Западе, в последнее время прочно ассоциируется с искусством. Ну, а как по-другому. Пытаясь привлечь клиентов, компании стараются сделать свой продукт уникальным. Это футуристические интерьеры и грациозные формы самолетов и вертолетов, навеянные мотивами будущего. Но когда бизнес-джеты становятся предметом работы художников, начинается самое интересное. Самолет как будто оживает, но совершенно в новом облике. Заметными становятся детали, на которые мы вообще не

обращали внимание. А если стиль маэстро в корне отличается от традиционного, то получаешь максимально эстетическое удовлетворение от увиденного.

*VizavNews удалось познакомиться с известным итальянским художником, чьи работы украшают кабинеты топ-менеджеров ведущих компаний, работающих на рынке деловой авиации, и частные коллекции. А его выставки собирают анилаг. Знакомьтесь – **Макс Робино**.*



Г-н Робино, расскажите, пожалуйста, как возникла идея работать с самолетами, особенно с бизнес-джетами?

Все началось в 2015 году, я хотел сделать интересный, свежий и значимый для меня проект. В тот год я много путешествовал по Италии в поисках ретроавтомобилей для одной выставки. А так как у меня набралось достаточно материала, мы встретились с владельцем галереи Zeppelin и решили, что выставке быть. Это мой первый замысел, основанный исключительно и полностью на рисунках, а не картинах. Назывался он Fast Art Take Away, и значение его заключалось в том, чтобы показать и рассказать публике об итальянском автопроме в период с 50-х до 70-х гг. – это был самый расцвет экономики, и в эти годы создавались самые настоящие автомобильные произведения искусства, о которых, как оказалось, мало кто знает. После вернисажа мои друзья, а теперь и партнеры из компании Jet24, спросили меня, смог бы я с такой же страстью и в моем стиле создать работы, где бы главными героями были джеты. И я, конечно, ответил – да, мне очень интересно. Совместно мы придумали несколько идей, среди которых особо мне дорог арт-проект журнала Top Flight – «Авиация как искусство».

В каком стиле творит маэстро, и что его особенно воодушевляет?

Я «родом» из мира современного искусства, а еще точнее из его концептуально-абстрактной области. Стиль для меня – это, безусловно, один из самых главных элементов, это то, что приводит нас к ясному и новому прочтению того или иного произведения. Что касается, например, работ из авиа и авто тематики, я сконцентрировал свое внимание на отдельном взятом объекте, «вычистив» его от всех

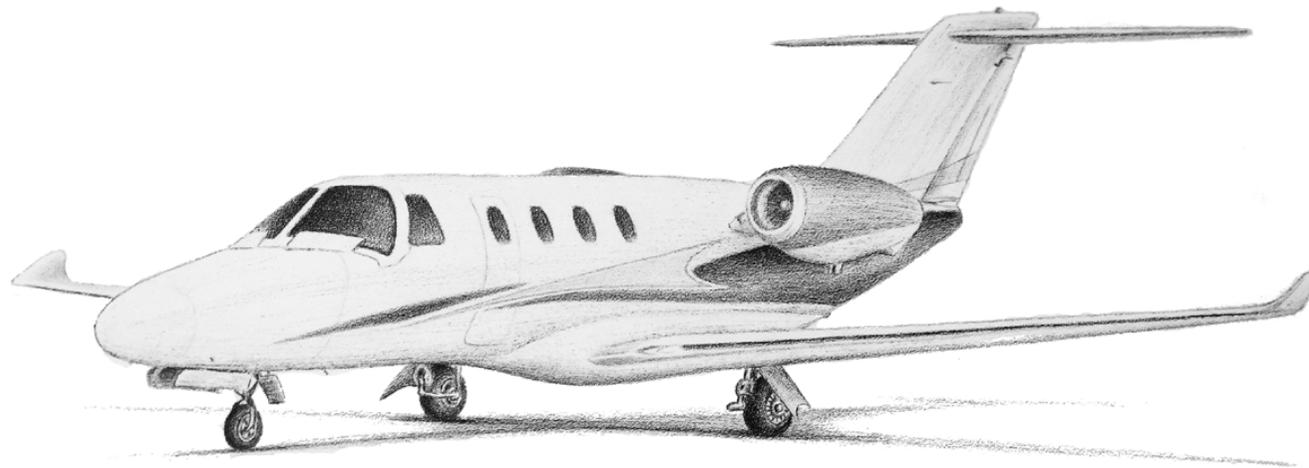
лишних элементов и поместив его в центр внимания зрителя.

Макс, какая Ваша самая лучшая работа?

В моей работе самое главное – это хорошее настроение и позитивный настрой. Все остальное, что вы могли слышать от художников – это легенды и быль. Не существует лучшей работы, а существует только хорошая работа, которая позволяет идти вперед с осознанием того, что ты можешь сделать лучше. Был момент, когда я преподавал живопись в моей студии в Милане, и я всегда поощрял моих студентов в поиске нового языка, новых образов и своего стиля для того, чтобы была какая-то внутренняя эволюция художника, иначе все быстро превратится в пере-рисовывание того, что было раньше. Проще говоря, в жизни существует много интересных вещей, происходят интересные события – от нас зависит, сможем ли мы их распознать и правильно оценить. Путь художника и жизненный путь – это две совершенно идентичные вещи и только в конце жизни станет более или менее понятно, что мы сделали хорошо, а что нет. На мой взгляд, какое-либо произведение или картина, или рисунок, или инсталляция имеют точно такую же важность и значимость, как день, который мы проживаем, ведь прожить мы его можем интересно и хорошо или совсем наоборот.

Интересно, а что испытывает автор при создании картин и насколько наглядный образ самолета влияет на передачу эмоций?

Что я испытываю при создании картин? Я мог бы сейчас пуститься в философско-художественные размышления, которые так любят кураторы современного искусства, говоря обо всем и ни о чем, но я постараюсь ответить на этот вопрос как можно проще.



Bob →

Каждый художник несет в себе культурно-художественный, назовем его, багаж, свое представление о мире и о красоте. Конечно, в течение жизни и стиль и работы могут и должны претерпевать изменения – художник совершенствуется, развивается. Вот, собственно, на этом и строится создание того или иного произведения. В современном мире работа художника отличается от творений «исторических» художников хотя бы тем, что раньше, например, одна единственная картина могла иметь огромное значение и важность. Сейчас же все изменилось и самое главное – это концепция, идея, и это – интеллектуальная и самая главная составляющая проекта, затем идет процесс создания работы, и это, конечно, рутина, и не надо из этого делать мистику или какое-то чудо «рождения» произведения искусства. Все самое основное происходит в голове художника, а материальное воплощение – это лишь одно из средств показать это публике.

Затем, конечно, нужно знать правила рынка и адаптироваться к нему, существуют еще заказы клиентов, коллекционеров. Например, приходит ко мне галерист или посредник и заказывает мне 200 картин в год, конечно, я не буду ждать вдохновения, а сразу примусь за работу. Искусство – это бизнес. Да, это не очень поэтично звучит, наверное, но это основные аспекты современного мира, в котором мы с вами живем и работаем. Но, если посмотреть на ситуацию с другой стороны, то я мог бы назвать этот период «поэзией во время постиндустриализма», собственно это то, чем я в данный момент занимаюсь и что мне интересно.

Индустрия современных средств транспорта от машин до самолетов сконцентрирована в основном на аэродинамике и безопасности, что влияет на саму форму (хотя круглые формы – это очень чувственно!). Зато эстетическая сторона восполняется

в интерьерах салонов и в наружной персонализации самолетов, мне это очень нравится, я восхищаюсь дизайнерами, которые разрабатывают интерьеры для бизнес-джетов. Но что касается формы, я, безусловно, абсолютный поклонник моделей, созданных между 1-й и 2-й мировыми войнами.

Как на рынке оцениваются работы автора, и есть ли у Вас любимый производитель?

Работы на западном рынке имеют очень простой критерий для определения своей стоимости. Мы пользуемся так называемой французской системой, основанной на понятии коэффициента. Приведу пример: молодой художник, который еще учится в Академии, но уже начал понемногу выставляться, обычно имеет коэффициент 0,7%, что соответствует

700 Евро за метр. Стоимость высчитывается, суммируя размер работы в высоту и в ширину.

Затем, набрав определенное количество выставок, молодой художник переходит к коэффициенту 1. Например, картина размером 100 на 150 см будет стоить 2500 Евро.

Как начать стоить дорого? :) Художественный опыт, резюме с большим количеством выставок, работы, выставляемые или принятые в музеи, публикации в каталогах, важные персональные и коллективные проекты и, естественно, спрос на рынке – все это повысит работы художника до коэффициента 3. Все, что будет стоить больше – это уже операции в высшем эшелоне, на официальных аукционных торгах. Хочу сразу предупредить, что нужно быть внимательными

при покупке картин. Очень часто галеристы раздувают цены без какой бы то ни было причины и очень часто без ведома самого художника.

Что же касается моих концептуальных абстрактных работ, то после участия в 54-й венецианской биеннале и после серии выставок в музеях Милана Турина и Палермо, а также после участия в специальном проекте 5-й московской биеннале, они хорошо продаются при коэффициенте 2,5.

Если среди Ваших клиентов россияне?

В России у меня есть несколько очень важных коллекционеров и клиентов. Однажды один из них за раз приобрел сразу 16 моих работ для своей коллекции. Я бы сказал очень неплохо, учитывая, что в последние годы мы живем в период мирового кризиса.

Обращались ли к Вам профессиональные разработчики интерьеров бизнес-джетов и вертолетов?

Что касается интерьеров бизнес-джетов, то на данный момент я, к сожалению, еще не имел возможности поработать с профессионалами из этой области. Но, должен признаться, что с удовольствием внес бы свой вклад и свои идеи для создания уникального и стильного интерьера самолета.

Г-н Робино, а какие самолеты и вертолеты Вас воодушевляют больше всего?

(Смеется). Сложно сказать, пожалуй, Gulfstream G650, Challenger 605, Falcon 900LX, Legacy 450 и Citation M2, ну и, конечно, мой любимый Robinson R44 Raven II.



Самолет недели

Оператор: **OBO Jet Charter GmbH**

Тип: **CitationJet CJ3**

Год выпуска: **2014 г.**

Место съемки: **ноябрь 2016, Buochs - Buochs Airport (BXO / LSZC), Switzerland**



Фото: Дмитрий Петроченко