



Уже в следующую пятницу станут известны имена лучших на рынке деловой авиации России – состоится торжественная церемония вручения профессиональной Премии «Крылья Бизнеса». Оргкомитет завершил онлайн-голосование за соискателей Премии 2016 года и приступил ко второму этапу – открытому голосованию среди всех членов Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации. На главную национальную премию в области деловой авиации претендуют более 60 компаний из России, Ирландии, Литвы, Люксембурга, Польши, Словении, США, Чехии и Эстонии. А через неделю мы узнаем кто победил в своих номинациях.

На этой неделе BizavNews, порядочно устав от «бледной европейской погоды», которая последний месяц сопровождала нас в Швейцарии, отправился на солнечный Лазурный берег, чтобы в очередной раз получить ответ на вопрос – может ли вертолетное такси быть доступным? Решив найти нечто среднее, мы откликнулись на любезное приглашение наших друзей из Monacoair и в очередной раз прилетели в Монако, специально выбрав самый «тихий сезон». Впрочем, подробно о нашем путешествии читайте в этом номере BizavWeek.

Из интересного. Airbus Helicopters стал главным поставщиком газотурбинных вертолетов в 2016 года на североамериканский рынок в гражданском и ведомственном сегментах. Европейский производитель передал заказчикам из Северной Америки 60 новых вертолетов – 50% всех поставок в этом регионе. Компания в прошлом году также получила заказы на более чем 64 вертолета, что составляет 73% всех новых заказов в данном сегменте.



## Сильный старт

В первом месяце 2017 года в Европе выполнено на 4,4% больше рейсов бизнес-авиации, чем годом ранее

стр. 19



## Доступные полеты в пространстве G

Вертолетные перевозки стали реальной альтернативой не только персональным авто, но и скоростным железнодорожным шаттлам, а также, казалось бы, безальтернативным в некоторых местах, как в Монако, морским перевозкам

стр. 20



## Я – певец неба

В преддверие церемонии вручения Премии «Крылья Бизнеса» нам выпала возможность побеседовать со специальным гостем мероприятия, автором и исполнителем самых известных песен о летчиках, полетах и о небе, Валерием Сюткиным

стр. 23



## Black Style!

Наша страна имеет уникальный опыт культуры приготовления пищи, так как Россия не просто самая большая страна на Земле, ее населяют множество разных народов со своей культурой, обычаями и пристрастиями в приготовлении пищи

стр. 25

# Gulfstream G650



## В российском реестре скоро появится первый Citation Bravo

В российском реестре вскоре появится первый Cessna Citation Bravo. Речь идет о восьмиместном джете 2002 года выпуска, который ранее эксплуатировался в шведской компании NEX Time Jet AB (SE-RBY). Заявка на регистрацию уже подана, и вскоре самолет получит российские регистрационные номера. Имя владельца на данный момент не известно.

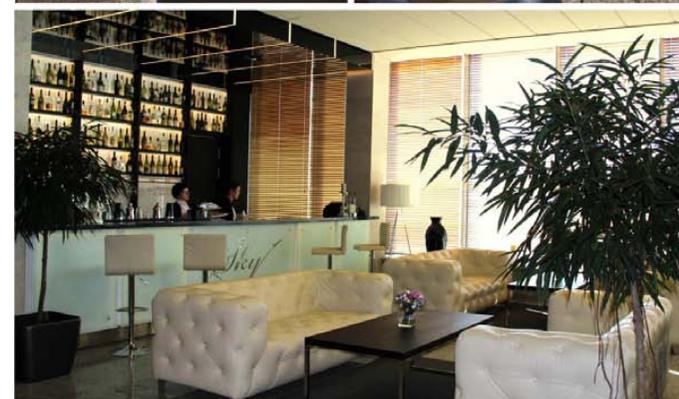
Cessna 550 Citation II — турбовентиляторный двухмоторный легкий самолет бизнес-класса, разработанный компанией Cessna Aircraft. Являлся основоположником семейства самолетов Citation II. Первый полет состоялся 31 января 1977 г., и самолет был сертифицирован в марте 1978 г. В общей сложности было построено 603 самолета прежде, чем модель

Citation II была заменена на конвейере моделью Citation Bravo.

В то время как новая модель была основана на корпусе Citation S/II, на нее устанавливались двигатели Pratt & Whitney Canada PW530A. Основные стойки шасси были заменены, более плавно катящимися при буксировке на сцепке, позаимствованными у других самолетов, выпускаемых под брендом Citation, а также стандартный комплекс авионики был обновлен на Honeywell Primus 1000. Новый самолет совершил первый полет 25 апреля 1995 года, но сертификацию прошел только в августе 1996 г. Производство Citation Bravo было прекращено в конце 2006 года, произведено было 336 экземпляров.



Фото: Дмитрий Петроченко



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

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

## GAMA разработала стандарт для электрических самолетов

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) выпустила первый всемирный стандарт для оценки гибридных и электрических воздушных судов авиации общего назначения. Комитет по инновациям электрических силовых установок (Electric Propulsion Innovation Committee (EPIC)), созданный GAMA, 3 февраля выпустил документ с подробным описанием общего набора характеристик для гибридных и электрических воздушных судов, в том числе параметров необходимых резервов.

«Мы обычно не стандартизируем технологии, пока не почувствуем, что это начало приживаться», - сказал вице-президент GAMA по глобальным инновациям и политике Грег Боулз. «Сейчас наблюдается

значительная активность в гибридных и электрических технологиях. Эта отрасль действительно начинает подниматься».

GAMA сформировала EPIC год назад, и комитет уже насчитывает 40 членов. «За год мы прошли путь от нуля до 40, так что есть огромный контингент людей, которые очень заинтересованы в этом сегменте».

В настоящее время разрабатывается уже достаточно много проектов в данном сегменте, и EPIC хочет дать производителям однотипный подход для оценки возможностей их аппаратов, а также сформулировать необходимые требования. Подобно требованиям NBAA IFR, новый стандарт рассматривает различные аспекты с безопасными резервами от полетов до разработки.

Комитет выделяет три типичных сценария полета: полет между двумя точками, учебно-тренировочный полет и полет, который включает в себя взлет, полет по схеме и возвращение. Для этих сценариев стандарт требует 30-минутный запас энергии.

Комитет также включил требования для схем вертикальных полетов для вертолетов и нового поколения самолетов, которые будут иметь вертикальный взлет. В этом случае резервы более зависят от режимов полета, а не от времени.

Стандарт был разработан на основе дискуссий между членами EPIC, при этом во время некоторых из этих обсуждений также присутствовали представители FAA и EASA, но в разработке стандарта они участие не принимали. Новый стандарт является первой версией, и с течением времени он будет развиваться.





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

LEARJET CHALLENGER GLOBAL

# БРОСАЯ ВЫЗОВ



[BUSINESSAIRCRAFT.BOMBARDIER.COM](http://BUSINESSAIRCRAFT.BOMBARDIER.COM)

**BOMBARDIER**

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

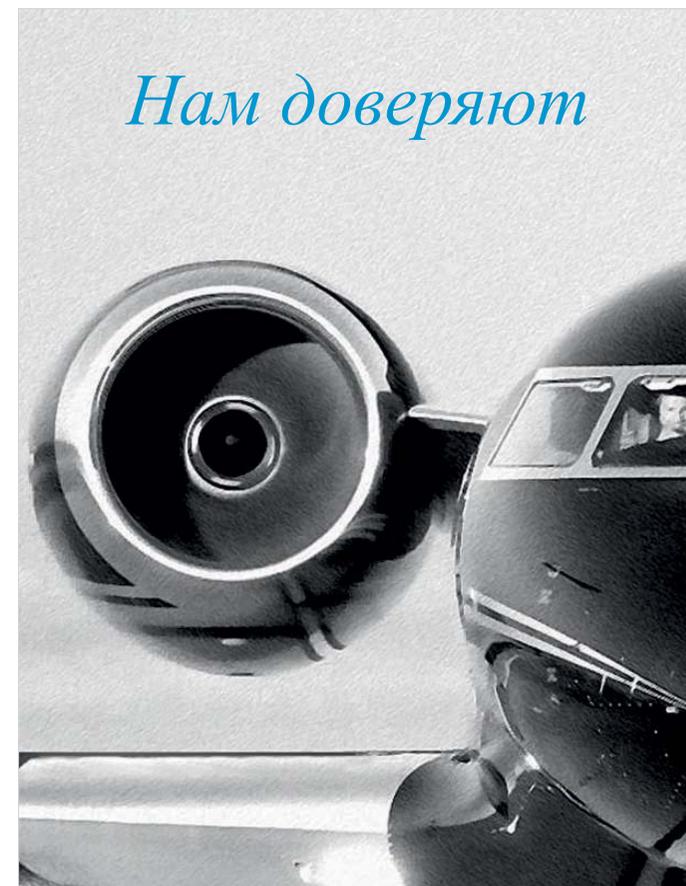
## 2500 СЛОЖНЫХ ПОСАДОК

Канадский производитель Bombardier Business Aircraft отпраздновал любопытную веху в истории семейства самолетов Global. С 2000 года флагманские бизнес-джеты компании выполнили более 2500 взлетов и посадок в аэропорте Аспен. Возможность захода на посадку бизнес-джетов Global по крутой глиссаде в Aspen/Pitkin County Airport, который расположен среди Скалистых гор на высоте 7820 футов (2384 м) над уровнем моря, демонстрирует гибкость и хорошие посадочные характеристики воздушного судна. Также Global 6000 является крупнейшим классическим бизнес-джетом, способным садиться и взлетать с этого аэродрома.

«Для любителей лыжного спорта и путешествий, нет лучшего способа провести отпуск, чем увидеть прекрасные виды гор в Аспене», - говорит Питер Ликорей, старший вице-президент по продажам и

маркетингу Bombardier Business Aircraft. «Имея впечатляющие характеристики, семейство Global может легко работать в аэропорте Аспен и при этом обеспечивать ровный полет».

Флагманское семейство самолетов компании Bombardier имеет удобные и прекрасно оборудованные каюты, отличную производительность и передовые технологии, которые создают идеальное сочетание стиля и содержания. Комфорт пассажиров достигается усовершенствованной конструкцией крыла, которая позволяет оптимизировать скорость, дальность и управляемость для исключительно плавного полета, повышая комфорт пассажиров. Оборудование бизнес-джетов Global также позволяет пассажирам оставаться на связи и развлекаться во время всего полета.



**SkyClean**

профессиональный  
авиационный  
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

## Phenom 100 дебютирует в Аргентине

Embraer Executive Jets поставил клиентам из Аргентины два бизнес-джета начального уровня Phenom 100, которые стали первыми самолетами этого типа в стране. Это стало возможным благодаря недавно полученному одобрению авиационных властей Аргентины (Administración Nacional de Aviación Civil de Argentina) сервисного центра Embraer в Сорокаба (Бразилия) в качестве центра ТОиР бизнес-джетов, зарегистрированных в Аргентине. Вскоре Embraer Executive Jets назовет и имя авторизованного сервисного центра в Буэнос-Айресе.

Имя заказчиков бразильский производитель не разглашает, но известно, что самолеты будут задействованы в качестве авиатакси. В настоящее время в мире эксплуатируются более 340 Phenom 100, 100 из которых – в Латинской Америке.

В июле 2016 года Embraer Executive Jets запустил обновленную версию своего начального бизнес-джета Phenom 100 EV. Благодаря новому бортовому комплексу Prodigy Touch, основанному на авионике Garmin G3000, а также модифицированным двигателям Pratt & Whitney Canada PW617F1-E, самолет получит более высокую скорость с хорошими высокогорными и высокотемпературными взлетно-посадочными характеристиками. Также Phenom 100 EV будет иметь значительно большую скороподъемность и на 43 фунтов большую полезную нагрузку при полной заправке топливом. Улучшение характеристик Phenom 100 EV достигается за счет сочетания увеличенной тяги двигателей и снижения веса планера. Новый самолет с ориентировочной стоимостью \$4,495 млн. выйдет на рынок в первой половине 2017 года.



ALL-AROUND LUXURY,  
POWER-PACKED  
PERFORMANCE

Rethink Convention.  **EMBRAER**  
Executive Jets

[EmbraerExecutiveJets.com](http://EmbraerExecutiveJets.com)

## Проект JetSuiteX приостановлен

Компания JetSuiteX, подразделение калифорнийского оператора авиатакси JetSuite, которая планировала 6 февраля начать регулярные авиаперевозки на самолетах Embraer 135LR в бизнес-версии из аэропорта Санта-Моника, Калифорния, задержала дату запуска проекта. Это случилось после заключения соглашения города с FAA о закрытии аэропорта с 2029 года. Оператор планировал начать полеты из Санта-Моники, в Карлсбад и Сан-Хосе, Калифорния.

Администрация Санта-Моники подписала в субботу мировое соглашение с FAA, которое позволяет городу закрыть аэропорт в конце 2028 года. Но также соглашение позволяет городу сократить взлетно-посадочную полосу с нынешних 4973 футов до 3500 футов с извещением за 30 дней. При этом, с такой ВПП ни один из самолетов, которые летают в JetSuite и JetSuiteX (Phenom 100, Citation CJ4 и ERJ135), не

могут работать в аэропорту Санта-Моники. А администрация планирует воспользоваться правом сокращения ВПП в ближайшее время.

По словам представителей JetSuiteX, с начала продаж 14 декабря компания продала билеты на рейсы более 1000 клиентам. Сейчас JetSuiteX отменила все рейсы из Санта-Моники с 6 по 24 февраля, чтобы избежать неопределенности и путаницы, и вернет деньги всем купившим билеты.

«Учитывая неопределенность статуса аэропорта, мы приостановили развитие проекта в Санта-Монике, чтобы дать время для упорядоченного процесса переговоров с городом», - сказал генеральный директор JetSuiteX Алекс Уилкоккс. «Мы приносим извинения нашим клиентам, которые пострадали от беспрецедентных событий, касающихся аэропорта».





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




**Ангарное хранение самолетов  
по разумной цене**

---

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

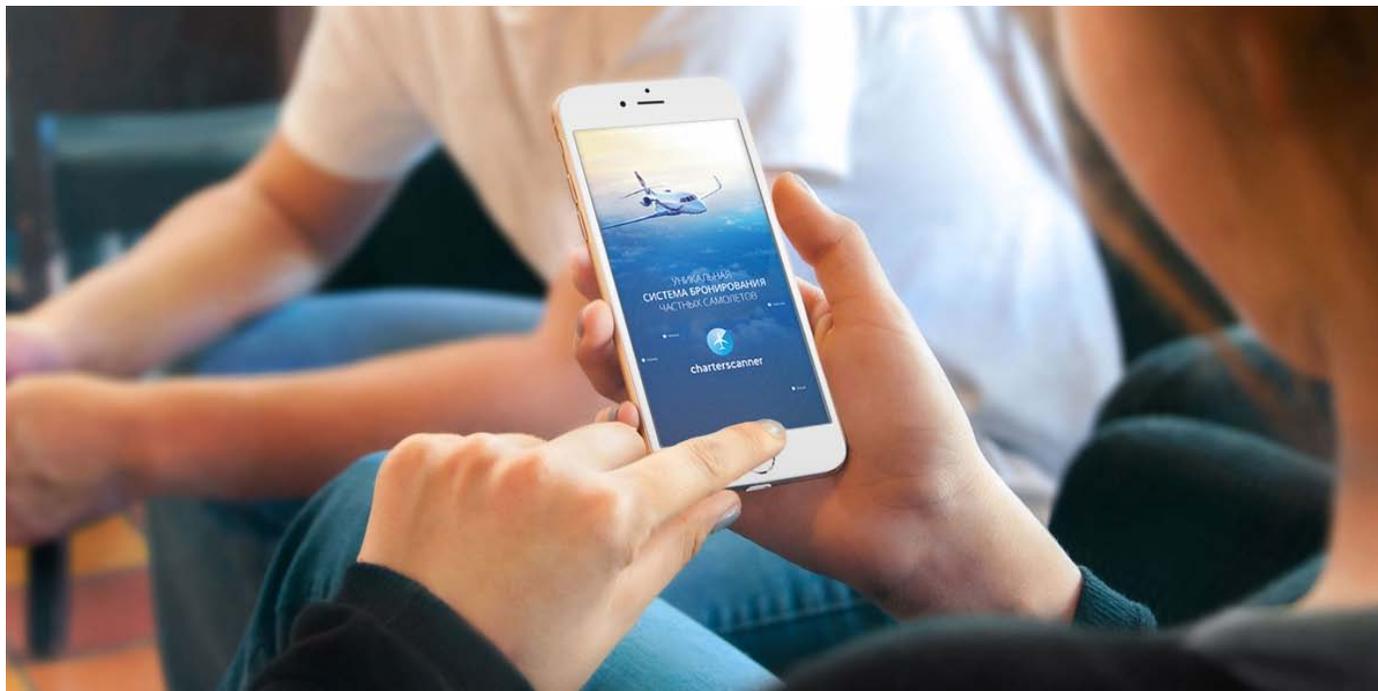
## Charterscanner подключился по API к AIROPS

Charterscanner подключился по API соединению к AIROPS, программному обеспечению для операторов. Это первый шаг к автоматизации рынка бизнес-авиации и сокращению времени на обработку заявок на перелет.

Charterscanner.com позволяет пользователям получать прямые цены от операторов по всему миру. Запрос на перелет, оставленный в системе, уходит всем релевантным авиаперевозчикам, которые, в свою очередь, уже вручную смотрят доступность борта, рассчитывают стоимость и отправляют предложение. Разница в часовых поясах, занятость сотрудников и другие факторы влияют на скорость обработки заявки.

API подключение позволяет существенно сократить время на формирование предложения и убрать часть ручного труда, а соответственно увеличить эффективность работы операторов.

«Мы давно хотели начать подключаться к операторам по API, обсуждали эти возможности еще на JetExpo 2016», - комментирует Владислав Зенов, Генеральный Директор и соучредитель Charterscanner. «Это действительно в разы упрощает многие процессы. С помощью AIROPS мы уже подключились к GAMA Aviation, на очереди такие операторы, как Avcon Jet и Jet Story, также готовимся к подключению ко всем остальным ПО для авиакомпаний. В планах до конца года начать такое сотрудничество с 300 операторам не только в Европе, но и по всему миру».



# Gulfstream

## SILK WAY BUSINESS AVIATION

Представляем совершенно новый

# G650

## YanAir выходит на рынок деловой авиации Украины

Украинская авиакомпания YanAir выходит на рынок деловой авиации и предлагает услугу YanAir Connect – чартерные перелеты на бизнес-джете Cessna Citation CJ1. Согласно пресс-релизу компании, услугой могут воспользоваться как корпоративные клиенты, так и частные лица. Авиакомпания предоставляет брокерские услуги по заказу чартерных рейсов на данном воздушном судне.

«Наша авиакомпания стремится предоставлять достаточно широкий спектр услуг, в данном случае – это сегмент бизнес-авиации, который сегодня достаточно востребован на украинском рынке», - отметил коммерческий директор авиакомпании Евгений Пушенко.

По его словам, оценить окупится ли это направление в развитии авиакомпании можно будет в конце года, тогда и будет принято решение о продолжении сотрудничества с партнерами в сегменте деловых перевозок. Бизнес-джет Cessna Citation CJ1 базируется в аэропорту «Жуляны» предоставляется партнерами авиакомпании Yanair.

Авиакомпания YanAir (ООО «Янэйр ЛТД.») зарегистрирована 15 июня 2012 года в Житомире. В июле 2013 года получила сертификат на осуществление деятельности. Согласно реестру гражданских воздушных судов, на 23 января 2017 года флот компании состоит из двух самолетов Saab 340, двух самолетов Airbus A320, одного Airbus 321 двух Boeing 737-300 одного 737-400.




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  
ИЗЪЯВЛЕННИЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ NEXTANT AEROSPACE В СНГ И БАЛТИИ

nextant aerospace

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



## Вторая фаза

Оргкомитет Национальной премии за наивысшие достижения в области деловой авиации «Крылья Бизнеса» завершил онлайн-голосование за соискателей Премии 2016 года и приступил ко второму этапу – открытому голосованию среди всех членов Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА).

На главную национальную премию в области деловой авиации претендуют более 60 компаний из России, Ирландии, Литвы, Люксембурга, Польши, Словении, США, Чехии и Эстонии. Второй этап голосования среди всех членов ОНАДА продлится с 7 февраля по 10 февраля 2017 года включительно, после чего Оргкомитет Премии приступит к подсчету голосов.



Напомним, что лауреаты Премии определяются по следующей методике расчета: 20% суммарного балла составляет интернет-голосование, и 80% – открытое голосование всеми членами ОНАДА. Верность расчетов обеспечивает жюри Премии в составе:

- Очиров Валерий Николаевич, Президент ОНАДА;
- Кондратьев Николай Анатольевич, вице-президент ОНАДА;
- Кужель Андрей Львович, председатель ревизионной комиссии ОНАДА;
- Сerezкина Анна Андреевна, Исполнительный директор ОНАДА;
- Ленина Ольга (информационное сопровождение проекта «Крылья Бизнеса»)

Победители будут объявлены на торжественной церемонии вручения Премии, которая состоится 17 февраля 2017 года в Московском Городском Гольф Клубе.

Гостей мероприятия ждет яркое шоу с участием звезд российской эстрады, изысканный ужин и множество удивительных сюрпризов от организаторов и партнеров Премии, главным из которых станет зажигательное выступление любимца публики – Валерия Сюткина. Ведущими церемонии вручения статуэток «Крылья Бизнеса» будут Оксана Федорова и Дмитрий Харатьян. Приобрести билет на мероприятие можно на сайте [www.wingsaward.ru](http://www.wingsaward.ru) или по ссылке <https://biznes-aviacia.timepad.ru/event/368232/> – в продаже остаются последние места!

Учредитель Премии «Крылья Бизнеса» - ОНАДА. Генеральный спонсор – Rietumu Banka. Официальный спонсор – Satcom Direct. Продюсер церемонии награждения - компания ООО «Системы Бизнес Авиации», возглавляемая Михаилом Титовым.

ЦЕРЕМОНИЯ  
ВРУЧЕНИЯ ПРЕМИИ  
«КРЫЛЬЯ БИЗНЕСА»

17 ФЕВРАЛЯ 2017

wingsaward.ru

## Комплексный подход

Канадский брокер и провайдер технического обслуживания ZenithJet вывел на рынок комплексную программу приобретения бизнес-джетов Bombardier Global. Программа включает в себя оценку рынка, идентификацию воздушного судна, проведение переговоров, составление письма о намерениях и договора купли, надзор за предпродажной подготовкой и устранение несоответствий, закрытие сделки, ремонт в случае необходимости и ввод в эксплуатацию.

«Предлагая комплексную программу от начала до конца, ZenithJet обеспечивает единый центр ответственности, упрощает управление проектами, что

ценится покупателями», - говорится в сообщении компании. ZenithJet, которая имеет опыт продаж, эксплуатации, модернизации, регистрации и оценки остаточной стоимости бизнес-джетов, и провела менее чем за девять лет более 100 сделок с Bombardier Global Express/XRS/5000/6000.

«Мы имеем исключительные знания и опыт работы с бизнес-джетами Global, и мы хотим сосредоточиться на этом сегменте рынка», - сказал президент ZenithJet Джордж Сепайс. «В эксплуатации во всем мире более 700 самолетов Global. И все клиенты ищут хороший Global, по правильной цене и наилучшие из возможного условия».



**PILATUS**

**PILATUS PC-12**  
ПО ОСОБОЙ ЦЕНЕ

**NESTEROV AVIATION**

Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12

sales@nesterovavia.com    www.nesterovavia.aero

## Sky Prime Aviation Services увеличивает чартерный парк

Саудовский бизнес-оператор продолжает увеличивать парк широкофюзеляжных бизнес-джетов. На минувшей неделе в Базеле (центр комплектации AMAC Aerospace) выкатили очередной полностью кастомизированный борт – ACJ330-200 (2015 года выпуска), который отправился в Эр-Рияд (King Khalid International) для начала эксплуатации.

Первоначально, что самолет HZ-SKY2 был приобретен другим саудовским оператором – Alpha Star Aviation Services, но вскоре переуступлен Sky Prime Aviation Services. 47-местный ACJ330 выполнен в лучших восточных традициях. Салон разделен на три зоны, включая большой конференц-зал, каюту главного пассажира и зону первого класса. На борту самолета предусмотрены современные системы связи и развлечений, ванная комната. BizavNews

подробно расскажет о новом самолете в марте, когда представится возможность лично оценить размах этого VIP-лайнера.

В настоящее время парк Sky Prime Aviation Services состоит из самолетов ACJ340-200 (77 мест), ACJ330-200 (47 мест), ACJ319 (42 места), ACJ320 Prestige (39 мест). Американский «авиапром» представлен двумя джетами Gulfstream G450 и Gulfstream G550, есть в парке компании и новейший Embraer Legacy 500.

И еще один немаловажный момент. Sky Prime Aviation Services существенно увеличил количество чартерных рейсов в прошлом году. Как рассказал BizavNews глава Департамента PR Наиф Аль Эйдан, за 12 месяцев 2016 года суммарный налет парка компании составил порядка 20000 часов, при этом

количество рейсов вплотную приблизилось к отметке в 8000. Столь внушительные цифры в компании объясняют особенностью своих пассажиров. «Как правило наш клиент достаточно активен. За один день он может слетать, например, из Эр-Риادا в Дубай, а затем в Эль-Кувейт, вечером же он отправляется в Женеву, а на следующий день – в Лондон. На земле наши самолеты проводят очень мало времени».

Сейчас на долю местных клиентов приходится почти 85% всего трафика Sky Prime Aviation Services. Основная география полетов, помимо ближневосточного региона, на который приходится две трети всех рейсов, Европа и США. С начала года увеличился и трафик в Россию, но незначительно (+4%). Рейсы в РФ в основном выполняются в интересах нефтяных компаний и государственных ведомств.



## Большие планы

Вертолетный оператор Monasair, базирующийся в Монако, планирует уже через три года удвоить количество пассажиров, перевозимых на регулярной линии Ницца-Монако (Monaco Heliport – Nice International Airport) и обратно. Об этом BizavNews рассказали в компании. По предварительным итогам ушедшего года, оператор преодолел планку в 50000 пассажиров и стал крупнейшей вертолетной компанией в регионе, как по количеству чартерных перелетов, так и регулярных.

Сейчас основу парка Monasair составляют однодвигательные Airbus Helicopters H130 (шесть вертолетов), что, по мнению представителей компании, позволяет выстроить оптимальную бизнес-модель, прежде всего, с точки зрения ценообразования. Общий объем инвестиций в новый парк превысил 17 млн. евро. С начала эксплуатации новых вертолетов Monasair уже перевез более 35000 пассажиров. С мая прошлого года количество рейсов Monaco Heliport – Nice International Airport доведено до пятидесяти в день, однако расписание все-таки немного корректируется в зависимости от сезона.

Напомним, что в августе 2015 года Monasair выиграла государственный тендер на регулярное сообщение между популярными направлениями у своего давнего оппонента Heli Air Monaco. Оператор в течение прошлого года не менял стоимость перелета, которая сейчас начинается от 145 евро, однако для благодаря многочисленным видам абонементов и скидкам, а также возможности приобретения билетов через интернет, стоимость перелета на одном плече может составить чуть меньше ста евро.

## КВЗ переходит на гражданский рынок

Генеральный директор ПАО «Казанский вертолетный завод» Вадим Лигай встретился с руководством и журналистами «Татмедиа». На встрече с руководителем Республиканского агентства по печати и массовым коммуникациям Айратом Зариповым, директорами местных телеканалов и главными редакторами печатных СМИ разговор шел о планах на 2017 год и ключевых направлениях деятельности предприятия.

По словам гендиректора КВЗ, главным направлением работы должно стать переориентирование завода на гражданский рынок. В ее рамках продолжится продвижение вертолетов Ми-38 и «Ансат». По последнему в прошлом году была проделана большая маркетинговая работа. В частности, толчок получила программа развития санитарной авиации. По распо-

ряжению Правительства РФ на оказание медпомощи с применением в труднодоступных районах на Татарстан было выделено 25,6 млн рублей, в целом же объем субсидий по всем субъектам России составил 3,3 млрд рублей.

В 2016 году завод расширил продуктовую линейку: глубоко модернизирован серийный Ми-17В-5, были разработаны облики и построены фюзеляжи первых серийных вертолетов Ми-38. Предприятие продолжает модернизацию и техническое перевооружение площадей в Авиастроительном районе. К концу 2017 года планируется ввод в эксплуатацию гальванохимического производства.

*Источник: Татар-Информ*



## Airbus Helicopters лидирует в США

Airbus Helicopters стал главным поставщиком газотурбинных вертолетов в 2016 года на североамериканский рынок в гражданском и ведомственном сегментах. Европейский производитель передал заказчикам из Северной Америки 60 новых вертолетов – 50% всех поставок в этом регионе. Компания в прошлом году также получила заказы на более чем 64 вертолета, что, по данным Airbus Helicopters, составляет 73% всех новых заказов в данном сегменте на этом рынке.



В прошлом году компания получила заказы от 20-ти новых клиентов Airbus Helicopters в регионе, в том числе от пяти новых частных владельцев. Всего клиенты из Северной Америки в прошлом году заказали 33 H125 AStar, которые производятся на заводе компании в городе Колумбус, штат Миссисипи; девять H130; семь H145 и пять предыдущих модификаций этой модели и семь H135. Airbus Helicopters также поставил 35 более UH-72A Lakota американской армии и заключил контракт на поддержку в течение пяти лет потенциальной стоимостью в \$972 млн для флота в 393 армейских вертолетов UH-72A.

## Marengo интригует

Компания Marengo Swisshelicopter официально подтвердила свое участие в ежегодной вертолетной выставке Heli-Expo, которая стартует 7 марта в Далласе. На выставке производитель из Швейцарии представит полномасштабный макет своего первенца – однодвигательного SKYe SH09. Генеральный директор Андреас Лёвенштейн отметил, что в первый день работы выставки будет сделано специальное заявление, добавив при этом, что «это будут только положительные новости».

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.

Сейчас в программе испытаний задействованы три прототипа. 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. Третий прототип взлетел в конце 2016 года.



## «Газпром авиа» получила Falcon 7X

Российская компания «Газпром авиа» получила очередной бизнес-джет Dassault Falcon 7X. Воздушное судно (RA-09607) перелетело в Россию и внесено в свидетельство эксплуатанта компании. Новый борт стал четвертым данного типа за последние 12 месяцев. Самолет будет эксплуатироваться в интересах дочерних компаний холдинга «Газпром». Об этом BizavNews сообщил осведомленный источник. RA-09607 уже совершил первые рейсы в Белгород и Санкт-Петербург.

О деталях интерьера самолета ничего не известно. Вместимость Falcon 7X составляет 19 пассажиров и 3 члена экипажа, базовые компоновки рассчитаны на комфортное размещение 10-12 человек. Ширина салона, 2,64 м - такая же, как у Falcon 900EX, однако она значительно длиннее - 11,91 м. Дизайн салона ориентирован на комфорт пассажиров с расчетом на 13-часовой беспосадочный перелет. Пространство салона разделено на рабочую зону и место для отдыха. Самолет оборудован климатической системой, поддерживающей постоянную температуру и влажность по всей длине салона, и системой звукоизоляции, которая снижает шумы и вибрации до минимума.

Сейчас, по данным Росавиации, «Газпром авиа» эксплуатирует бизнес-джеты Falcon 900B и 900EX EASy (два и четыре самолета соответственно), а также четыре Falcon 7X. Напомним, что весной прошлого года компания получила с завода производителя два новых борта, третий самолет пришел в распоряжение компании в декабре. Еще один Falcon 7X эксплуатируется компанией на правах аренды.

Всего в российском реестре зарегистрировано восемь Falcon 7X.

## Власти Канады выделяют \$282,9 млн на поддержку Bombardier

Правительство Канады выделит 372,7 млн канадских долларов (\$282,9 млн) на поддержку компании Bombardier. Указанные средства будут перечислены в виде ссуды, которую нужно будет погасить в течение четырех лет. Предполагается, что эти деньги будут направлены на поддержку авиационного крыла компании, которое реализует программу строительства среднемагистральных пассажирских самолетов CSeries и бизнес-джетов Global 7000. На данный момент Bombardier получила заказ на строительство 360 таких самолетов, сообщает Russian Week Canada.

В конце 2015 года власти канадской провинции Квебек объявили, что инвестируют в Bombardier, которая терпит убытки, \$1 млрд. По условиям сделки, правительство Квебека получит 49,5% акций проекта CSeries, а Bombardier - 50,5%. В октябре 2016

года стало известно, что компания уволит две тысячи человек со своих предприятий, расположенных в Канаде.

О государственных займах сообщили министры правительства либералов на пресс-конференции, состоявшейся во вторник днем на заводе Bombardier в Монреале.

«Правительство Канады гордится возможностью инвестировать деньги в исследования и развитие проектов, гарантирующих сохранение канадцам их рабочих мест, обеспечивая тем самым Bombardier необходимый уровень роста и конкурентоспособности на мировом рынке», - сказал в своей речи министр инновации Канады Навдип Бейнс.



## Challenger 350 поставлен на Тайвань

Asian Sky Group поставила первый бизнес-джет Bombardier Challenger 350 клиенту из Тайваня – компании Top Speed (организация спортивных мероприятий, финансовые услуги, страхование элитных автомобилей и недвижимости). Глава Top Speed Джордж Чу отметил, что новый самолет будет задействован для деловых поездок клиентов.

Asian Sky Group один из крупнейших игроков на рынке бизнес-авиации Китая, Гонконга, Японии и Южной Кореи. Своим клиентам компания предоставляет весь спектр услуг по консалтингу: продажа самолетов и вертолетов, выбор оператора, регистрация воздушного судна, финансовое и юридическое сопровождение сделок. Также Asian Sky Group активно работает на рынке в качестве авиаброкера, предоставляет услуги по комплектации интерьеров (выступает в роли посредника).

За последние два года основными клиентами Asian Sky Group стали китайские частные заказчики. По словам генерального директора Asian Sky Group Джеффри Лоу, спрос в Большом Китае останется сильным еще на протяжении нескольких лет, так как значительное число частных лиц и компаний «раскусили» преимущества деловой авиации. Среди китайских заказчиков продолжает доминировать интерес к топовым бизнес-джетам. Это связано с тем статусом, который предлагают такие самолеты и бренды, а также с растущими потребностями компаний и частных владельцев передвигаться по всему миру в интересах бизнеса. «Сейчас наблюдается огромный неудовлетворенный спрос на бизнес-джеты в Китае. Мы только едва затронули самую его поверхность», - добавляет Лоу.

## Diamond начал установку Garmin G1000 NXi

Австрийская компания Diamond Aircraft сообщила, что стали доступны для заказа самолеты моделей DA40NG, DA42-VI/NG и DA62 с новой авионикой Garmin G1000 NXi.

«Мы удовлетворены тем, что можем предложить новейшую авионику Garmin в наших самолетах с поршневыми силовыми установками. В 2001 году мы были первыми производителями, которые решились оснастить DA42 Twinstar секретным в то время оборудованием G1000. Теперь мы вновь предлагаем нашим клиентам самое современное авиационное оборудование», – заявил глава Diamond Aircraft Христиан Дрис.

Авионика G1000 NXi имеет тот же самый основной пользовательский интерфейс, как и G1000. Но в нее введен целый ряд улучшений, которые облегчают задачи пилота и снижают его нагрузку. Например, модернизированную графику, более быстрые процессоры, лучшие рендеринг карт. Указатели и приборы имеют светодиодную подсветку. Авионика включает в себя новые цифровые карты, позволяющие выполнять полеты в условиях VFR и IFR.

Производитель также предлагает клиентам установку G1000 NXi на самолеты, уже находящиеся в эксплуатации – модели DA40NG, DA42-VI/N и DA62.



## Французы занялись разработкой гибридного вертолета

Французская компания Safran приступила к разработке гибридного вертолета, в котором дополнительная мощность на вал несущего винта в режиме висения и в критической ситуации будет передаваться от электромотора. Как пишет Aviation Week, в компании полагают, что использование гибридной силовой установки позволит сократить потребление топлива новым вертолетом на 10-15 процентов по сравнению с обычными летательными аппаратами такого класса.

Современные вертолеты одно- и многодвигательные спроектированы с учетом принципа избыточности. Это сделано на случай непредвиденного падения мощности силовой установки в однодвигательном варианте машины или отказа одной из них в случае версии с двумя и более двигателями. Несмотря на то, что принцип избыточности позволяет подстраховаться на случай аварии, он же приводит к избыточному увеличению массы вертолетов, неполному использо-

ванию мощности силовых установок и перерасходу топлива.

Например, многоцелевой вертолет Airbus Helicopters H215 Super Puma оснащен двумя турбовальными двигателями Makila 1A2 мощностью 1,9 тысячи лошадиных сил (1,4 мегаватта) каждый. В компании Safran полагают, что если на базе H215 сделать гибридный вертолет, то для его нормальной эксплуатации хватило бы одного двигателя Ardiden 3 мощностью 1,4 тысячи лошадиных сил. При этом для режима висения или на случай отказа турбовального двигателя за приведение несущего винта будет отвечать электромотор.

В гибридной версии также планируется использовать электрический привод хвостового стабилизирующего винта. За питание электрической системы будет отвечать генератор, приводимый основным

двигателем и небольшой газотурбинной силовой установкой. В совокупности использование газотурбинной силовой установки, генератора и электромоторов совместно с основным турбовальным двигателем позволит существенно уменьшить общую массу вертолета H215 за счет отказа от части трансмиссии и оптимизации остающейся части.

Предполагается, что газотурбинная установка будет работать в режиме «старт-стоп», останавливаясь, когда она не нужна, и запускаясь, если нужно задействовать электромотор для передачи дополнительной мощности на несущий винт. Прежде компания проводила разработку такой системы для обычного двухдвигательного вертолета. В рамках этого проекта при переходе в крейсерский горизонтальный полет второй двигатель вертолета отключался и включался только при переходе в режим висения или отказе основной силовой установки.

В середине прошлого года европейский авиастроительный концерн Airbus и немецкая компания Siemens занялись совместной разработкой семейства авиационных гибридных двигателей мощностью от ста киловатт до десяти и более мегаватт. Такие двигатели могут быть установлены на ближне- и среднемагистральные пассажирские самолеты вместимостью менее ста кресел, вертолеты и беспилотные летательные аппараты. На первом этапе проекта компании намерены доказать эффективность и экономичность использования гибридных силовых установок.

Работы в рамках первого этапа планируется завершить к 2020 году. Все работы ведутся в новом конструкторском бюро E-Aircraft System Home в Оттобруне в Германии.

*Источник: N+1*



## ФВО Шереметьево: новый дом для самолетов

Компания А-Групп, владелец инфраструктуры деловой авиации в Международных аэропортах Шереметьево (Москва) и Пулково (Санкт-Петербург), сообщает о начале эксплуатации нового, третьего по счету ангара, построенного на территории Международного аэропорта Шереметьево.

В понедельник, 6 февраля, новый ангар компании А-Групп в Международном аэропорту Шереметьево принял свой первый самолет. Это ознаменовало официальное начало работы нового хранилища для воздушных судов, строительство которого было завершено в декабре 2016 года.

Ангар площадью 6100 м<sup>2</sup>, удобно расположенный в непосредственной близости от пассажирского терминала А и вертолетной площадки, оборудован самыми современными инженерными системами, что гарантирует наилучшие условия хранения воздушных судов вне зависимости от погоды. Объединенный общим перроном комплекс имеет удобный прямой выход к взлетно-посадочным полосам Шереметьево.

В новом сооружении предусмотрены складские помещения для хранения оборудования для наземного обслуживания и имущества воздушных судов. Как и другие ангара А-Групп, новое здание располагает надежными системами безопасности и находится под круглосуточной профессиональной охраной. К ангару примыкает административный корпус, в котором располагаются просторные офисные помещения для служб и представительств авиакомпаний.

Всего в Шереметьево компания владеет ангарным комплексом из трех строений, общая площадь которых составляет свыше 16500 м<sup>2</sup>, а вместимость

– до 32 самолетов среднего размера. Также в распоряжении клиентов А-Групп два собственных ангара компании общей площадью 6400 м<sup>2</sup> на территории Международного аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге.

Ангарное хранение самолетов и вертолетов – весьма востребованная услуга, особенно в условиях российского климата. Хранение в ангаре позволяет не только защитить дорогостоящую технику от сложных погодных условий, но и значительно сократить время и повысить качество предполетной подготовки и обслуживания воздушного судна.

Компания А-Групп – ведущий игрок в сфере бизнес-авиации России. Наша инфраструктура располагается на базе крупнейших международных аэропортов России: Шереметьево в Москве и Пулково в Санкт-Петербурге.

А-Групп – это полноценная инфраструктура бизнес-авиации (ФВО): ангарные и перронные комплексы, терминалы, собственная техника для обеспечения наземного обслуживания и профессиональные сотрудники высокой квалификации. Приоритетами работы компании являются безопасность, конфиденциальность и качество.



## Gulfstream поддерживает клиентов по всему миру

Gulfstream Aerospace Corp. остается верна обязательству предоставлять клиентскую поддержку по всему миру и запланировала на 2017 год целый ряд мероприятий. Первым из них стал форум пилотов, который прошел 18 января в Цюрихе.

В программу на 2017 год также входят девять традиционных форумов эксплуатантов в США, Европе, Азии и Южной Америке, два съезда комиссии экспертов заказчиков (Customer Advisory Board, CAB) в Саванне и виртуальная конференция эксплуатантов.

Самый первый форум пилотов компания организовала специально для летных экипажей Gulfstream. Он прошел одновременно со Всемирным экономическим форумом в швейцарском городе Давос. Мероприятие проводилось в формате интерактивной коллективной встречи между персоналом Gulfstream и пилотами. На ней были представлены новейшие авиационные технологии, результаты эксплуатации в полярных областях, системы связи, а также самолеты Gulfstream G650 и Gulfstream G650ER.

На остальных девяти форумах, посвященных эксплуатации и техническому обслуживанию, речь пойдет о текущем состоянии парка самолетов, обязательных и технологических обновлениях, управлении процессом технического обслуживания, технической подготовке и рассматриваемых технических бюллетенях. Кроме того, компания проведет обзор системы технической поддержки парка самолетов, чтобы эксплуатанты могли пользоваться всеми доступными услугами.

«Мы используем всевозможные способы связи и взаимодействия с нашими заказчиками по всему миру. Эти форумы — один из таких способов», — сказал Дерек Циммерман (Derek Zimmerman), президент

подразделения технической поддержки Gulfstream. «На личных встречах с заказчиками мы формируем и укрепляем наши с ними отношения. Мы обмениваемся информацией и учимся друг у друга».

Главные региональные и национальные поставщики-партнеры Gulfstream примут участие в форумах эксплуатантов, на которых пройдут встречи в форме вопросов и ответов с профильными специалистами как локально, так и в Саванне. Столь широкий охват возможен благодаря прямой трансляции из вещательной студии Gulfstream, Studio G.

На виртуальной конференции эксплуатантов в июне выступят профильные специалисты Gulfstream, находящиеся в Саванне. Интернет-конференция проводится с 2015 года и длится три дня. На ней пилоты, технические специалисты, бортпроводники и другой авиационный персонал по всему миру узнают об изменениях в программах по отдельным моделям, нормативных требованиях, определенных системах самолета и ключевых процедурах проверки.

Комиссия экспертов заказчиков — это профессио-

нальный форум, на котором почти 100 эксплуатантов Gulfstream собираются дважды в год, чтобы предоставить Gulfstream отзывы о самолетах и услугах технической поддержки компании.

Мероприятия по клиентской поддержке Gulfstream в 2017 году:

### *Форумы эксплуатантов*

- 14 марта, Сан-Хосе, штат Калифорния
- 12 апреля, Шанхай, Китай
- 9 мая, Даллас, штат Техас
- 23 мая, Женева, Швейцария
- 16 августа, Сан-Паулу, Бразилия
- 14 сентября, Лондон, Великобритания
- 11 октября, Лас-Вегас, штат Невада
- 7 ноября, Уайт-Плейнс, штат Нью-Йорк

### *Съезды комиссии экспертов заказчиков*

- 27 февраля–1 марта, Саванна, штат Джорджия
- 28–30 августа, Саванна, штат Джорджия

### *Виртуальная конференция эксплуатантов*

- 26–30 июня, Саванна, штат Джорджия



## Сильный старт

Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в январе 2017 года. В первом месяце 2017 года в общей сложности было выполнено 50335 рейсов бизнес-авиации (в декабре 2016 года – 52419 полетов), что на 4,4% больше, чем годом ранее. Такого результата удалось достичь, в том числе, из-за очень слабых показателей января 2016 года.

Тенденция последних 12 месяцев была умеренно позитивной, хотя активность по-прежнему отстает на более чем 15% от эталонного предкризисного 2008 года. В январе бизнес-джеты выполнили 64% всех рейсов, при этом частные полеты выросли на 2% и значительно увеличились полеты в сегменте АОС – на 11%. Активность турбовинтовых и поршневых самолетов в январе осталась на уровне прошлого года, но продолжился негативный тренд в 12-месячной ретроспективе.

В январе наблюдался значительный рост активности полетов в Западной и Южной Европе. Во Франции рост составил 6%, добавив почти 500 полетов в годовом исчислении. Трафик в Великобритании, Германии и Швейцарии вырос на 3%, а в Испании и Австрии – более чем на 10%.

Основной прирост в этом месяце пришелся на АОС-трафик: чартерные рейсы в Швейцарии и Испании увеличились на 13%, а в Австрии и Франции – на 20% в годовом исчислении. Италия стала одним из немногих рынков, на которых наблюдалось снижение активности, в основном за счет уменьшения частных рейсов.

Внутриевропейская активность выросла на 5%, что значительно опережает тренд в 0,5% в прошлом году. При этом, трафик в Европу из России сократился на 7%, а из Северной Америки упал на 1%, хотя

рейсы из Европы в Северную Америку выросли на 6% в годовом исчислении. Частные полеты в январе выросли на 1%, показав восстановление от негативных тенденций 2016 года.

Частный трафик в январе вырос на фоне сильного подъема активности в сегментах суперлегких и сверхлегких самолетов. Частные полеты на самолетах Cessna, Gulfstream и Learjet показали наибольший рост в годовом исчислении.

Общий рост АОС-трафика на 8% стал самым большим скачком в годовом исчислении за последние 12 месяцев, и он пришелся в основном на сегмент бизнес-джетов, в частности на самолеты Embraer, которые показали рост чартеров более чем на 30%. Чартеры на VLJ выросли на 14%.

Аэропорты Ле Бурже и Вены показали в январе рост активности на 10%, а Мюнхен, Экс-ле-Бен и Вацлав Гавел увеличили трафик более чем на 20%. Чартерные рейсы в Фарнборо выросли на 12%, но частные полеты снизились на 13% в годовом исчислении.

Управляющий директор WINGX Advance Ричард Кое комментирует: «Это сильное начало года, особенно на чартерном рынке, хотя в росте в годовом исчислении отчасти «виноват» очень слабый январь прошлого года. Рынок по-прежнему хрупок, активность значительно ниже пика предкризисного 2008 года, но тенденции последних 12 месяцев указывают на то, что твердое восстановление идет полным ходом. Импульс исходит от бизнес-джетов, особенно в сегменте чартеров, а также гораздо больше летают легкие и сверхлегкие бизнес-джеты. По всей видимости, эти позитивные тенденции поддерживаются консолидацией операторов и цифровыми платформами брокеров».

***WINGX Business Aviation Monitor***



Фото: Дмитрий Петроченко

## Доступные полеты в пространстве G

На этой неделе BizavNews, порядочно устав от «бледной европейской погоды», которая сопровождала нас в Швейцарии в последний месяц, отправился на солнечный Лазурный берег, чтобы в очередной раз получить ответ на вопрос – может ли быть вертолетное такси доступным? Вопрос интересный, особенно когда вглядываешься в счастливые лица наших соотечественников, выходящих из винтокрылой машины, совершившей перелет из пункта «А» в пункт «Б» где-нибудь в ближайшем Подмосковье. Складывается ощущение, что ими совершен какой-то подвиг, гордость и эмоции многих зашкаливают, и всем своим видом они показывают, что уже стали частью

некой касты особо приближенных непонятно к чему. «Что Вы, мы же летали на вертолете...». А между тем, вертолетные перевозки, как уже доказано, стали реальной альтернативой не только персональным авто, но и скоростным железнодорожным шаттлам, а также, казалось бы, безальтернативным в некоторых местах, морским перевозкам. Мы много писали про Сан-Паулу, Нью-Йорк и Дубай – здесь все понятно: разные цели и принципиально различное ценообразование.

Решив найти нечто среднее, мы откликнулись на любезное приглашение наших друзей из Monacair

и в очередной раз прилетели в Монако, специально выбрав самый «тихий сезон». Изначально мы ожидали достаточно скромный трафик и немного иные цены по сравнению с нашим последним визитом. А как может быть по-иному в самом центре богемной Европы? Забегая вперед можем сказать, что удивлению нашему, как и в прошлые визиты, не было предела. Здесь летаю ВСЕ, часто и совершенно по различным поводам. При этом стоимость перевозки просто смешна, конечно же, исходя из европейских ценников. Хотя и для россиян, приехавших на Лазурный берег, эта услуга весьма доступна.

Начнет по порядку. Нашей главной целью в Монте-Карло вновь стал местный хелипорт. Он здесь один, но работает действительно в режиме 24/7. «Heliport de Monaco» обслуживает сразу несколько вертолетных провайдеров, включая «родных» Heli Air Monaco и Monacair.

Улететь на вертолете отсюда, впрочем, как и прилететь, очень просто. Есть два способа: интернет и личный визит в хелипорт. Заказывая услугу через интернет, клиент получает не только самое выгодное предложение, но и персональное авто, которое заберет Вас из любой точки Монако. Сам процесс регистрации на рейс занимает считанные минуты и сводится к формальностям, к которым пассажиры привыкли в аэропорту. Вам обязательно выдадут посадочный талон, проверят паспорт, далее предполетный контроль и уютный зал ожидания с видом на Средиземное море. Впрочем, долго наслаждаться великолепными пейзажами вам не придется – трафик здесь просто «бешенный». Представляете, в Монако регулярное воздушное вертолетное сообщение. Из Монако можно улететь в Ниццу, Канны, Сан-Тропе, а при желании в Милан, Геную, Рим или на Корсику. Но самым популярным направлением,



Фото: Дмитрий Петроченко

конечно же, является Ницца. Здесь стоимость перелета, а он короткий и занимает всего семь минут (по «земле» один час), начинается от 90 евро, а малыши до двух лет путешествуют бесплатно. При чем, для постоянных клиентов разработана такая непонятная система скидок, что мы просто запутались. Можно приобрести какие-то сезонные абонементы, можно «привязаться» к карте постоянного клиента, а также

есть возможность забронировать вертолет с фиксированной ставкой летного часа. Лети хоть один, хоть со своей любимой болонкой. Так «Дельфин» обойдется в 1100 евро, маленькая «Белка», та, что H125 – в 705 евро.

Для регулярных полетов к услугам пассажиров два типа вертолета: Airbus Helicopters H130 или мень-

ший собрат H125. При этом на каком конкретном борту вы полетите заранее не известно. Все зависит от текущей загрузки. К слову сказать, вертолеты летают два раза в час, даже если на борту один пассажир. Впрочем, такого мы не видели. Говоря авиационным языком – занятость кресел составляла почти 100%. Но это в высокий сезон, зимой конечно трафик чуть скромнее. Семиминутный полет проходит над акваторией моря на удалении трех-четырех километров от берега. Не успев насладиться морскими прелестями, вертолет заходит в Международный аэропорт Ниццы по «персональной схеме», где прямо на берегу великолепной бухты построен вертолетный центр, где «господствуют» Monaco и Heli Air Monaco, еще несколько минут путешествия под взлетно- посадочной полосой (специальный туннель, который позволяет быстро добраться до терминала) и Вы в городе.

Но вернемся в Монако. Княжество, имеющее площадь всего в два квадратных километра, настолько красиво, что многочисленных туристов после пешего осмотра всех достопримечательностей, обычно тянет в небо. «Белки» и «Дельфины» здесь разрезают воздух почти также, как над отечественным МКАДом. Экскурсии над Монако такое же обыденное явление, как посещение дворца принца страны или многочисленных казино. Экскурсионный сегмент наиболее представительный. В нем работают разные операторы, при этом маршрут ограничивается лишь вашим собственным воображением. При этом десятиминутный «классический» облет владений принца Монако обойдется в 80 евро, а 30 минут незабываемых впечатлений в небе пассажиру «потянет» на 200 евро. Но здесь тип воздушного судна, конечно же, влияет на цену. Чего только клиентам не предлагают – и Airbus Helicopters H175 (по предварительному заказу), Airbus Helicopters EC145 Mercedes



Фото: Дмитрий Петроченко

Benz Style, Leonardo Agusta 109SP, для публики попроще – Airbus Helicopters H130/H125. Некоторые операторы, например, Azur Helicoptere, предлагают фиксированные пакеты, позволяющие пассажирам бизнес-джетов прямо из самолета, например, в Сан-Тропе пересаживаться в вертолет и лететь в Монако. Все формальности оператор берет на себя, а ценник начинается всего с 320 евро. Аналогичные услуги предлагает и Heli Securite, разница лишь в том, что салонам вертолетов могут позавидовать и многие частные владельцы яхт и самолетов. Впрочем, это уже достаточно высокий сегмент и он, как нам кажется, не очень интересен нашим читателям, равно, как и то, что до 20% всех рейсов выполняются на частные яхты и прочие «водоплавающие средства» передвижения.

Пообщавшись с администрацией хелипорта, мы так и не смогли понять, как вертодром справляется с такой нагрузкой. Крошечный пяточек среди скал, без возможности расширения принимает «огромное» количество вертолетов. Мы насчитали всего семь парковочных мест и два ангара для технического обслуживания. Как рассказывают пилоты, благодаря продуманной «персональной» рабочей зоне и соблюдению расписания, проблем с паркингом нет. В темное время суток хелипорту «помогает» ночной старт, кстати, великолепное зрелище.

Прилететь же на собственном вертолете также весьма просто. Слотирования как такового нет, но в долгосрочном паркинге, скорее всего, откажут. Исключения есть, но это распространяется на монарших особ. Во всех остальных случаях любезно попросят долго не задерживать. Аэропортовые сборы чисто символические.

А теперь о регулярных рейсах. В августе 2015 года Monacaïr выиграла государственный тендер на регулярное сообщение между популярными направлениями у своего давнего оппонента Heli Air Monaco. Оператор в течение прошлого года не менял стоимость перелета, которая сейчас начинается от 145 евро, однако для благодаря многочисленным видам абонементов и скидкам, а также возможности приобретения билетов через интернет, стоимость перелета на одном плече может составить чуть меньше ста евро. Сейчас основу парка Monacaïr составляют однодвигательные Airbus Helicopters H130 (шесть вертолетов), что по мнению представителей компании позволяет выстроить оптимальную бизнес-модель, прежде всего, с точки зрения ценообразования. Общий объем инвестиций в новый парк превысил 17 млн. евро. С начала эксплуатации новых вертолетов Monacaïr уже перевез более 35000 пассажиров. С мая прошлого года количество рейсов Monaco Heliport – Nice International Airport доведено до пятидесяти в день, однако расписание все-таки немного корректируется в зависимости от сезона.

Monacaïr постоянно находится в движении, стараясь извлечь максимальную пользу из популярности княжества. Неординарные маркетинговые решения позволяют компании существенно увеличить пассажиропоток. Совсем недавно Monacaïr и низкобюджетная компания easyJet заключили партнерское соглашение о перевозке пассажиров из Ниццы в Монако и обратно. Так трансфер для держателей карт EasyJet+ в Монако и обратно совершенно бесплатный, для других категорий пассажиров применяются специальные тарифы. При вылете из Монако в Ниццу пассажиром необходимо прибыть в хелипорт за 50 минут до вылета (оформление багажа

и другие формальности), далее пассажиры доставляются специальным транспортом непосредственно до самолета, что существенно экономит время.

А для любителей гор Monacaïr запустил рейс на Монблан, который выполняется на вертолетах Airbus Helicopters H130. Вертолетный тур рассчитан на целый день, а перелет из Монако займет несколько минут. Утром гости отправляются в The Refuge of Tornieux, где в теплой и уютной атмосфере традиционного альпийского шале смогут любоваться потрясающим видом на Монблан. Здесь расположен и всемирно известный горнолыжный курорт. После обеда клиентам будет предложен обзорный тур на вертолете вокруг Монблана и его окрестностей.

Кстати, именно Monacaïr стали инициаторами модернизации вертодрома в Монако. Официально план модернизации «Heliport de Monaco» будет опубликован весной 2017 года. Пока известно, что нынешний пассажирский терминал «прирастет» вторым этажом, а количество парковочных мест увеличится вдвое. Любопытно будет посмотреть, чем «пожертвуют» инвесторы, чтобы модернизировать аэропорт, ведь в княжестве каждый сантиметр на вес золота.

Так что миф о том, что вертолетные услуги в Монако «неподъемны» для отечественного кошелька, – развеян. А знаете, почему услуги доступны? Жадность, вернее ее отсутствие. По большому секрету нам сказали, что моржа в вертолетном бизнесе Франции составляет всего 8-11% от всех расходов. А в год Heliport de Monaco обслуживает более 150000 пассажиров и это без учета топовых мероприятий типа Formula 1 Grand Prix, Tennis Tournament, Circus Festival, Monaco Yacht Show. Вот такой бизнес.

## Я – певец неба

В преддверие главного события февраля – церемонии вручения Премии «Крылья Бизнеса» – нам выпала уникальная возможность побеседовать со специальным гостем мероприятия, автором и исполнителем, пожалуй, самых известных песен о летчиках, полетах и о небе, **Валерием Сюткиным**. О своей страстной любви к самолетам, которая нашла свое отражение в его творчестве, он рассказал в специальном интервью *VizavWeek*.



**Валерий, все Ваше творчество, буквально пропитано авиационным духом - духом свободы, духом полетов, это случайно или нет?**

Я действительно очень люблю самолеты, и среди прочих видов транспорта предпочитаю именно их. А попал я в авиацию еще в далеком 1976 году, когда служил в Военно-воздушных силах на Дальнем Востоке.

**Говорят, стоит один раз испытать полет, и глаза навечно будут устремлены в небо. Какие эмоции сопровождают Вас, когда Вы в очередной раз поднимаетесь на борт самолета?**

Честно говоря, свой первый полет я совершил довольно поздно – как раз в армию летел первый раз на самолете. А потом, когда с 1982 года стал профессиональным музыкантом, стал летать, конечно, часто – все время дороги. Думаю, за эти 35 лет налет обеспечен даже уже не на стюардессу :)

**С таким впечатляющим «летным стажем» авиAPERелеты для Вас уже стали рутинной, или каждый раз испытываете какие-то новые ощущения?**

Иногда я засыпаю еще до того, как взлетели, но есть несколько перелетов на моей памяти, когда попали в грозовой фронт – тогда было не до сна. Еще раньше, когда все не так строго было, случалось, что пилоты приглашали меня в кабину посмотреть. Но сейчас и правила ужесточили, да и я сам не буду лезть – я уже все видел.

**Премия «Крылья Бизнеса» - оценка дости-**

**жений в области деловой авиации. А Вы когда-нибудь летали на частных самолетах или вертолетах? Если да, каковы ваши впечатления?**

Летал, конечно, и не раз. Но это либо с друзьями, у которых есть возможность, либо опять же по работе, когда по-другому не добраться, и за нами присылают борт. Но чаще я летаю бизнес или первым классом.

**Что Вам больше по душе: шикарный широкофюзеляжный лайнер или небольшой самолет, который идеально передаст настроение и ощущения от полета?**

Зависит от того, куда лететь и какой компанией. На дальние расстояния в большом самолете, где можно встать в полный рост, мне все же комфортнее. На 2-3 часа полета быстрый и комфортный самолетик, конечно, удобно. Но когда перелет длительный, 8 часов, я предпочитаю первый класс на А380 или В777, особенно люблю авиакомпанию Emirates, а до Европы очень достойный бизнес-класс у Аэрофлота.

**А на вертолетах летали когда-нибудь?**

Да, можно сказать на всех – и на Robinson, и на Bell и даже на Ми-24. Про Ми-8 я вообще не говорю – я ведь в прошлом работал в Тюменской филармонии, а в том регионе все передвижения между городами в основном на них.

**И как ощущения от вертолетов?**

Иные ощущения, конечно, чем на самолете. Особенно мне запомнился полет на вертолете Bell над Африкой – там небо волшебное, я такого нигде не видел! Очень яркие краски, удивительные облака,

все постоянно меняется – можно сказать, настоящая жизнь в небе. Не то, что у нас – от Москвы до Ленинграда сплошная облачность. А там такие краски переходящие, закаты... Кстати, во время путешествия по Африке я летал не только на вертолете, но и на Cessna и даже на воздушном шаре встречал рассвет – красота!

Еще я летал с Леонидом Аркадьевичем Якубовичем, когда он пилотировал Ан-2. Летал с Эдиком Вороневским на Ил времен отечественной войны. Единственное, что не застал – это Concord и Ту-144. А остальные практически все – вся линейка Л-410, Ту-104, Ил-62.

### **Вы сами пилотируете?**

Нет, но мне давали Л-410 подержать под присмотром – там, держи курс, следи за прибором, здесь снижение, вот высота. Это в Афганистане во время войны, когда в безопасные дни летели над своей контролируемой территорией и без пассажиров, только мы и группа.

Еще у нас было несколько туров. В 1990-е годы была такая частная авиакомпания «Орел-Авиа», и с ней мы организовали целый тур по России на Як-40 – замечательная машина! У нас на борту было написано «Браво», как полагается – одни приятные воспоминания об этом туре. Еще у нас был полет, приуроченный к Олимпиаде в Сочи. Это был интересный маршрут из Калининграда в Сочи с посадками в разных городах, где мы давали концерты. Это было очень круто – летели на спортивных самолетиках Як-18, по-моему.

И потом, я же в армии был специалистом по стрелковому вооружению в истребителях МиГ-17 и МиГ-19.

Но сейчас на эти «американские горки» на истребителе уже не тянет, хочется лететь пассажиром, с комфортом и хорошим настроением.

Вот в ту же Юрмалу или в Питер сейчас ходят отличные поезда, но я все равно предпочитаю самолет. Если бы еще в аэропорту не было задержек :)

### **Часто сталкиваетесь с задержками?**

Да нет, такие случаи один к десяти – в основном все нормально. Я знаю много замечательных аэропортов – у нас очень хороший в Екатеринбурге, VIP там просто великолепный. Но самый лучший для меня пока – это рижский. Небольшой аэропорт, но настолько грамотно спроектирован. Что касается VIP-услуг, в Риге это организовано, как у нас Внуково-3 – отдельное здание, несколько залов: хочешь у камина сиди, хочешь – у рояля. Все быстро, комфортно – одно наслаждение!

Очень порадовал меня австралийский аэропорт города Мельбурн с коврами. А вот в Америке, где мне казалось, уровень должен быть выше, чем в Австралии, какие-то сплошные модули, как будто в Ашан прилетел :)

### **А за развитием бизнес-авиации следите?**

Слежу, конечно! Мы ведь летаем на разных самолетах, и здорово, когда есть такие Gulfstream и Global, которые легко преодолевают тысячи километров. Беспосадочный перелет – это великое дело! Я думаю, у бизнес-авиации и малой авиации большое будущее. Вот в той же Африке мы садились на Cessna прямо на лужайку у отеля. Я тогда особенно оценил такое путешествие на небольшом самолете – быстро, удобно, и даже в здания аэропортов заходить не

нужно. Для небольшой компании 8-10 человек – это вполне рентабельно.

Так что авиация – forever! Я это понял еще в армии, и потому мне было легко писать песни про полеты. Я – певец неба. «Дорога в облака», «Семь тысяч над землей» – много написано про самолеты, ведь я их так люблю!

### **Что бы Вы пожелали номинантам Премии «Крылья Бизнеса»?**

Мне сложно определить сейчас лидеров, но уверен, это будут достойные победители. А для остальных участников – это ценный опыт. Лично меня отрицательный опыт, наоборот, очень стимулирует и мотивирует на будущие победы. Как сказал сэр Алекс Фергюсон: «Принимайте победу со смирением, а проигрыш – с достоинством». В конце концов, это общий большой праздник, и мне особенно приятно, что нам доверили его музыкальную часть. Так что до встречи 17 февраля и чистого вам неба!

*Беседовала Ольга Ленина*



## Black Style!

Добрый день, друзья! Сегодня мы пообщаемся с вами о моде. Да-да! Я не ошибся, о моде в еде.

Наша страна имеет уникальный опыт строения культуры приготовления пищи, так как Россия не просто самая большая страна на Земле, ее населяют множество разных народов и национальностей со своей культурой, обычаями и пристрастиями в приготовлении пищи. Национальная, исконная Русская кухня имела много этапов интеграции и степеней воздействия на нее Европейской, Азиатской и Восточной кухонь. Но большинство рецептов были утрачены во времена коммунистической России, так как коммунистический строй хотел искоренить пережитки прошлого, в том числе и Русскую кухню. В то время приживались более простые и «быстрые»

блюда, а технологии и секреты приготовления передавались в тайне – от отца к сыну. Так было и в моей семье – семье потомственных поваров. Мой дедушка, известный шеф-повар, рассказывал и наглядно показывал, как правильно готовить на дровяной печи и в чем секрет «Кулебяки по-Московски».

В 60-е года Европа переживает взлет кулинарии и появления различных технологий. Но советское время приносит нам стандартизацию, и до сих пор все Русские повара используют, как фундамент к своим шедеврам, «Советский Сборник Рецептур».

После открытия «Железного занавеса», сначала в Москве, а после и по всей России появляются рестораны «высокой» кухни, где основную роль играла

смешанность стилей – хотя все называли данную кухню Французской.

Когда проходит мода на псевдо-Французскую кухню, приходит черед Итальянской кухни. Это простые понятные всем блюда: макароны (паста), рис с различными добавками (ризотто), горячие бутерброды (пицца). Но самым главным был размер порций. Они были огромные! В наши дни нам подают порцию пасты, весом 200г, а вспомните, совсем недавно, лет 15 назад, стандартная порция пасты Болоньезе составляла 500-600г.

Мода на Италию не прошла, но ее «захлебнула» мода на Японскую кухню. Тогда каждый уважающий себя клерк спешил назначить встречу в Суши баре, а свидания назначались в ресторанах Японской кухни, хотя нравилась она далеко не всем! Ничего не поделаешь, не нравится, но жуй сырую рыбу. Мода такая!!! Именно по этому, большинство Суши баров «сжалились» над посетителями и сделали меню Анти-суши, в которых уже был борщ, бефстроганов, картофельное пюре и прочие привычные блюда.

Впрочем, и на Японскую кухню мода сошла на нет. После, в определенное время, было модно посещать чайные церемонии, вернулась мода на советский общепит, приправленный изысканными деталями. Открылись такие заведения как СССР, Dr.Живаго и др. Появились узконаправленные заведения: Рыбные, Мясные, Пельменные, Вегетарианские рестораны. Все смешалось, и стало модно ходить, как в Европе, «на поваров». И это не удивительно, но Россия всегда идет своим путем – отличным от другого мира.

Вскоре грянул кризис и продуктовое эмбарго. Большинству среднего класса стало уже не до моды на звездных поваров, но привычка ходить в рестораны



осталась, где в условиях экономии нужно было выбирать одно, сытное и недорогое блюдо, в котором сочетались бы салат/горячая закуска/основное блюдо. Так появилась мода на бургеры!

Буквально за два года «бум» на бургеры захватил всю Москву, а за ней – и всю Россию. Бургерные открыли большинство известных рестораторов, и даже звезда хип-хопа Тимати. После открытия самой популярной бургерной в Москве «Black Star», началась экспансия черного цвета в еду. Черный бургер – это булка черного цвета с котлетой из телятины породы Black Angus. Теперь это классика!!!

Сейчас нам предлагают блюда черного цвета в различных ресторанах Москвы и Санкт Петербурга от черных бургеров до черной пасты, подкрашенной чернилами каракатицы.



Наша компания Jet Catering не стала исключением. Не отставая от современных тенденций, мы предлагаем нашим клиентам на борт самолета Black Set, в который входят:

- Черные мини-бургеры – это мягкие булочки, приготовленные из ржаной муки, начиненные свежайшими овощами и сочной котлеткой из бычков породы Black Angus под секретным соусом от нашего Шеф-повара.
- Пельмени in-black – это нежнейший, воздушный фарш из телят породы Black Angus, завернутые, вручную, в ржаное тесто черного цвета. Подаются со сметаной из деревенского молока и свежерубленной зеленью.
- Спагетти Нерри – это классика сицилийской кухни. Черные спагетти, окрашенные чернилами каракатицы, под томатным соусом. Подаются с тигровыми креветками и томлеными мидиями в белом вине.

А также в нашем сете, уже ставшее легендарным, Черное мороженое, которое поставляется нам компанией Tim&Tim в специальной таре, предназначенной для доставки на борт самолета. Рецепт данного мороженого строгойше засекречен. Могу сказать, что оно состоит из 27-ми ингредиентов, и в нем нет химических красителей - оно полностью натуральное.

Так что питание и мода - это неразлучные «подружки». А мы, в Jet Catering, стараемся от моды не отставать.

Желаем вам вкусной недели!

Кушайте с нами, кушайте сами.

*С Вами был ваш кулинарный гид, Панин Евгений.*

Jet  
CATERING

*Мы создаем шедевры*

[www.jet-catering.ru](http://www.jet-catering.ru)

## Вертолет недели

Оператор: *Monacair*

Тип: *Airbus Helicopters H155*

Год выпуска: *2015 г.*

Место съемки: *февраль 2017 в Monte Carlo - Fontvieille Heliport (MCM / LNMC), Monaco*



Фото: Дмитрий Петроченко