



Минувшая неделя вновь оказалась достаточно скудной на новости. Этому есть объяснение – уже скоро начнет свою работу традиционная NBAA и многие компании сознательно придерживают свои информационные поводья. Известно, что в этом году в Лас-Вегасе нас ожидает множество сенсаций: сюрприз готовит Textron, загадочно предпочитает молчать Dassault, отличное настроение у Bombardier. Впрочем, ждать осталось совсем немного. Мы уверены, что нынешняя NBAA станет самой насыщенной на новости за последние три года, чем мы непременно постараемся воспользоваться.

На этой неделе много говорили о вторичном рынке, вернее его существенном росте. Основной мессенджер отрасли – вторичный рынок бизнес-джетов пока находится на стороне покупателя, но в скором времени ситуация может измениться и цены на бывшие в эксплуатации самолеты пойдут вверх. По мнению специалистов, цены стабилизировались, предложения сокращаются, и покупка самолета по привлекательной стоимости напоминает прыжок в уходящий поезд. За последние полгода (с марта по август 2017 года) на продажу было выставлено в среднем 2350 самолетов. Это – 11% от общего мирового парка бизнес-джетов, находящихся в эксплуатации. По общепринятой методологии, рынок покупателя начинается, когда объем предложений составляет от 10% и выше. При этом в период с апреля по август 2017 года общий объем выставленных бизнес-джетов ежемесячно сокращался в среднем на 11 самолетов в месяц. В открытом доступе на международном рынке (все страны за исключением США) находилось 958 самолетов, средняя запрашиваемая цена – \$4 млн., а средний год выпуска джета – 1997 год.



Подержанные бизнес-джеты скоро подорожают

Цены стабилизировались, предложения сокращаются, и покупка самолета по привлекательной стоимости напоминает прыжок в уходящий поезд

стр. 21



AIR OPS Europe сближает

«Масштабнее, лучше» – мероприятие привлекло 40 экспонентов и более 350 посетителей из индустрии деловой авиации

стр. 22



«Огненный Кот» - гладить не рекомендуется

На прошлой неделе в Каннах нашими «соседями» стали легендарные самолеты S-2 Tracker производства Grumman. Всю неделю самолеты выполняли тренировочные полеты, и мы смогли оценить всю мощь и грацию ветеранов неба

стр. 24



Четыре дня в средневековом замке

Наш партнер, туроператор индивидуальных путешествий Travelmart, расскажет, как провести 4 дня в аутентичном замке близ Турина, поохотиться за белым трюфелем, побывать на рыцарском турнире

стр. 27

Gulfstream G650



Седьмая конференция по воздушному праву

Чуть больше недели остается до самого крупного юридического события в гражданской авиации – Седьмой научно-практической конференции по воздушному праву. Традиционно, организаторы выбирают для проведения ежегодной конференции самые лучшие площадки Северной Столицы. В этом году мероприятие будет проходить 6 октября в Белоконном зале роскошного Юсуповского дворца на Мойке.

Среди делегатов конференции можно будет встретить как представителей науки, так и участников рынка в самых разных сегментах отрасли, как чиновников высокого уровня, так и открывающих

для себя новые и перспективные направления для будущей самореализации студентов. Всего, ожидается более ста делегатов из разных стран, большинство из которых участвуют в конференции не в первый раз и рассматривают ее как необходимое и полезное мероприятие в профессиональном сообществе.

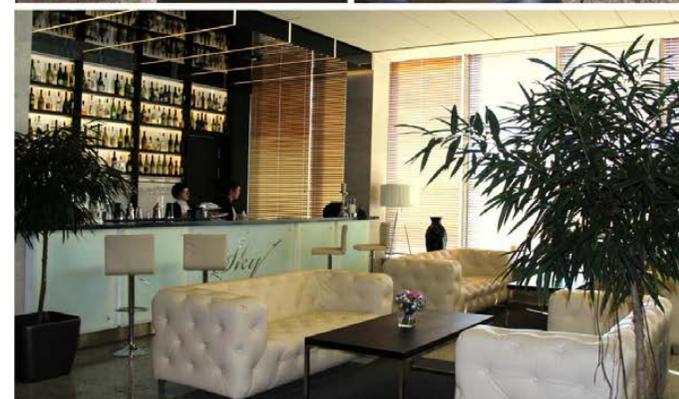
Формат конференции предполагает пять дискуссионных панелей на различные актуальные темы. Модераторами и спикерами панелей будут известные и яркие представители молодой юридической отрасли. После каждого выступления обязательно будет время для ответов на вопросы делегатов из зала, а если потребуется – общение можно продолжить во время обеда в Юсуповских кухнях или кофе-брейков.

Рабочими языками конференции традиционно являются русский и английский, с предоставлением синхронного перевода.

Высокий положительный имидж конференции в информационном пространстве обеспечивается партнерскими отраслевыми и юридическими СМИ, а также профессиональными ассоциациями, а на официальном уровне – со стороны Минтранса России и Росавиации.

Активное содействие в вопросах материально-технического и организационного обеспечения Седьмой конференции по воздушному праву оказывают отраслевые партнеры: АО «Авиакомпания «Россия», Отраслевое агентство «АвиаПорт», Северо-Западный региональный центр аэронавигационной информации и ООО «Лукиавиатранс», за что организаторы выражают отдельную признательность.

Зарегистрироваться можно на сайте airlaw.ru.



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

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

Пробки вокруг Шереметьево – в прошлом

Компания А-Групп, владелец инфраструктуры деловой авиации в Международном аэропорту Шереметьево, сообщает о возобновлении двустороннего движения по Шереметьевскому шоссе.

С 23 сентября Шереметьевское шоссе возобновило работу в обоих направлениях. Это позволит уже сейчас проехать в Терминал бизнес-авиации значительно быстрее и удобнее.

Полностью работы по реконструкции дорог будут завершены в октябре 2017 года. Расширенная до 4-х полос автотрасса вокруг аэропорта Шереметьево соединит скоростную магистраль М11 и Ленинградское шоссе с Международным и Шереметьевским шоссе несколькими независимыми развязками, и позволит с комфортом доехать из Москвы до аэропорта и Терминала А за считанные минуты.

Эти меры в комплексе позволят стать Шереметьевскому Терминалу А самым удобным терминалом

деловой авиации в Москве, а его пассажирам – значительно экономить время и получать еще больше удовольствия от полетов.

Как уточняется в материале пресс-службы губернатора и правительства региона, расчетная скорость движения по четырехполосной дороге (по две полосы в каждом направлении) составит 70 км/ч. Повысить уровень безопасности дорожного движения поможет организация переходно-скоростных полос, а также строительство надземных пешеходных переходов. Реконструкция шоссе позволит улучшить транспортную ситуацию между терминалами аэропорта.

«После открытия рабочего движения продолжатся работы по благоустройству территории, переносу коммуникаций, строительству четырех надземных пешеходных переходов и кольцевой развязки на месте пересечения Старошереметьевского шоссе и автодороги Клязьма - Свистуха протяженностью 1,77 км», – говорится в пояснительной записке.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ Москва Шереметьево



-  **+23 новых места стоянки**
для ВС деловой авиации к 2018 году
-  **Новое скоростное шоссе**
открытие: октябрь 2017
-  **3 ангара**
общей площадью 16 500 м²





GROUP

FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO

a-group.aero

+7 (495) 981 38 26
client@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.

АСН продемонстрирует свои вертолеты на Monaco Yacht Show

АСН, бренд деловой и частной авиации Airbus Corporate Helicopters, представит ряд вертолетов в рамках Monaco Yacht Show, самого крупного яхт-шоу в мире.

Airbus – единственный авиапроизводитель, предлагающий индивидуальные решения для частной и деловой авиации в сегменте как вертолетов (бренд АСН), так и самолетов (Airbus Corporate Jets). АСН представит не только продукты обоих подразделений, но и собственное видение сегмента деловой авиации. Индивидуальные решения Airbus и глобальный сервис поддержки клиентов в режиме 24/7 обеспечивают комфортабельные прямые перелеты по всему миру.

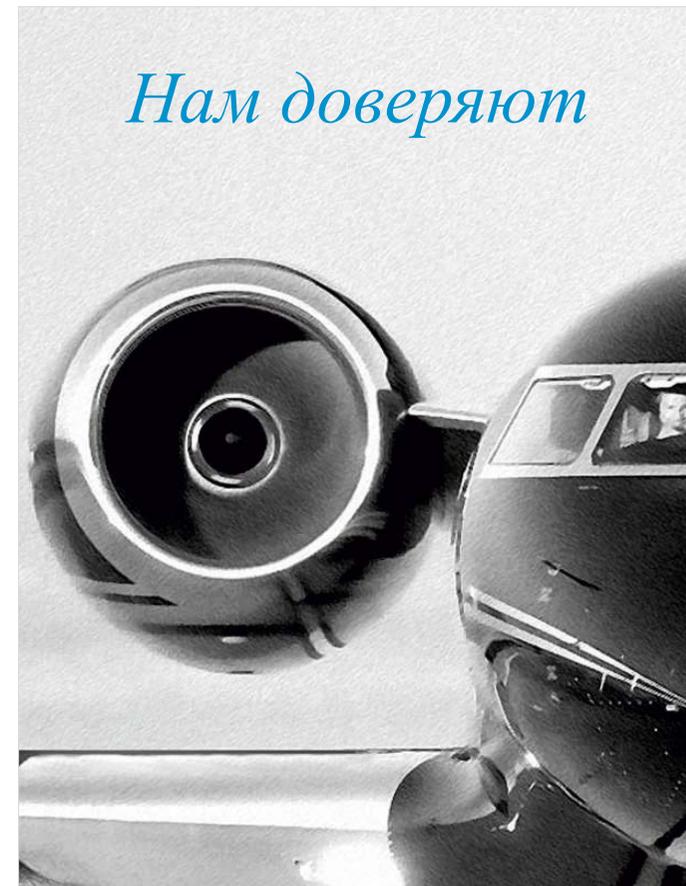
Гости и посетители выставки смогут увидеть следующие продукты компании:



- АСН155 Exclusive на судне Damen серии 6711, стоянка Т06;
- АСН130, установленный на доке Regatta яхт-клуба Монако;
- решение АСН Yacht Interface App, призванное помочь клиентам, дизайнерам и судостроителям интегрировать вертолетную площадку в проект яхты, а также создать необходимые условия для размещения вертолета на судне. Решение поможет преодолеть сложности, связанные с выполнением уникальных для каждого типа вертолета требований к размещению на борту. Это также позволит исключить дорогостоящие модификации яхт на ранней стадии проекта.

«Основываясь на многолетнем инженерном опыте в области разработки решений для частных и деловых авиаперевозок, АСН предлагает услуги, которые отвечают самым высоким ожиданиям и требованиям клиентов. Вертолеты АСН являются не только прекрасным транспортным средством, но и предлагают лучшие возможности для деловой авиации, воздушных путешествий, обзорных полетов, а также эксплуатации в условиях чрезвычайных ситуаций», – прокомментировал Фредерик Лемо (Frederic Lemos), глава АСН.

Решение о создании подразделения АСН было принято в рамках крупнейшей выставки деловой авиации EBACE. Продукты АСН включают линейку интерьеров Stylence; АСН Exclusive, эксклюзивные дизайнерские решения для VIP-сегмента и АСН Editions, линейку интерьеров, созданную в партнерстве с мировыми брендами и дизайнерами. Персонализированные решения АСН удовлетворят вкусы как самых взыскательных корпоративных заказчиков, так и обеспеченных частных клиентов.



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

Очередной Phenom 300 в немецком небе

Немецкая компания Atlas Air Service (авторизированный торговый представитель Embraer Executive Jets в Германии, Австрии и Швейцарии) поставила очередной самолет Embraer Phenom 300. Владелец самолета D-SHMD (место базирования берлинский аэропорт Шенефельд) стал частный клиент. Phenom 300 очень популярен в Германии, сейчас в стране эксплуатируются 24 самолета.

В 2016 году Atlas Air Service поставил на немецкий рынок десять самолетов бразильского производителя, включая новейший Legacy 450. Также в сентябре

2016 года Atlas Air Service получила новый статус от бразильского производителя – авторизованный сервисный центр Embraer Executive Jets. Таким образом, в настоящее время Atlas Air Service сможет предлагать клиентам услуги по базовому и периодическому обслуживанию, включая гарантийное, поставку запасных частей, техническую поддержку и услуги по управлению поддержанием летной годности (CAMO, Continuous Airworthiness Maintenance Organisation) по нормам Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) для самолетов семейства Phenom и Legacy, включая Legacy 450/500.



**MEET THE WORLD'S
MOST-DELIVERED
BUSINESS JET**

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Бизнес-авиация повышает прибыль корпораций

В соответствии с новым исследованием Nexa Advisors, которое основывалось на списке S&P 500, использование деловой авиации является отличительной чертой самых успешных американских предприятий, и эти компании превосходят по своим показателям тех, которые не использует бизнес-джеты.

Исследование «Business Aviation and Top Performing Companies, 2017» охватывает период с 2012 по 2016 год и основывается на пяти предыдущих исследованиях Nexa, спонсируемых NBAA и GAMA. В этих отчетах утверждается, что компании из списка S&P 500, использующие деловую авиацию, создают больше акционерной стоимости, чем их коллеги. «За этот пятилетний период зафиксирован рост акционерного капитала на 70% у пользователей бизнес-джетов», -

сказал ведущий аналитик компании Майкл Деймент.

В качестве неожиданной новости на фоне этого исследования стало сообщение о прекращении эксплуатации авиапарка компанией GE. Тем не менее, эксперты указывают на то, что компании, которые ликвидировали свои летные подразделения, впоследствии получили снижение финансовых показателей, по сравнению с постоянными пользователями деловой авиации.

В отчете также отмечается, что используют бизнес-авиацию 98% из 50-ти первых компаний Fortune 500, 100% компаний в списке журнал Forbes «100 наиболее надежных компаний Америки» и 92% из 100 лучших социально-ответственных компаний CRO 2017.



Где мы находимся

- Центр бизнес-авиации FBO RIGA
- Сеть агентов



www.fcg.aero

Boutsen Aviation отмечает рост спроса на G550

Компания Boutsen Aviation (Монако), специализирующаяся на предоставлении брокерских услуг по покупке и продаже частных самолетов, в августе текущего года закрыла очередную сделку по продаже Gulfstream G550 (2010 год выпуска). Как комментирует глава отдела продаж Boutsen Aviation Тимоти Марси, за последние несколько месяцев количество запросов на приобретение со вторичного рынка GV и G550 существенно увеличилось. В прошлом году брокер закрыл четыре сделки с GV и G550, а сейчас «идет активная работа по трем контрактам, ожидается, что клиенты получат свои самолеты до конца года». Всего же компания за последние пять лет смогла передать клиентам 19 самолетов производства Gulfstream.

Что же касается других контрактов, то Boutsen Aviation в первом квартале 2017 году закрыла не-

сколько сделок по продажам воздушных судов, рассказывает Тимоти Марси.

Так, новые клиенты компании получили King Air C90A (s/n LJ-1158), Hawker 800B (s/n 258056), King Air C90GTi (s/n LJ-1913), Bombardier Challenger 300 (s/n 20317) и Hawker 1000B (s/n 259034). Сейчас компания имеет мандаты на продажу нескольких самолетов, включая семь Bombardier, четыре Gulfstream, два Falcon, два Cessna, один Embraer, один Dornier, один Beechcraft, один Piper и один Airbus Helicopters. Модели воздушных судов в компании не раскрывают. Также Boutsen Aviation имеет шесть эксклюзивных мандатов на приобретение воздушных судов: Daher TBM 850 и Beechcraft Premier 1A, Airbus Helicopters EC130B4 или T2 для казахстанских клиентов, Airbus Helicopters EC135T2+ для российских клиентов, Legacy 650 для клиента из Франции и Global Express для немецкой компании.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION



Представляем совершенно новый
G650

Sky Valet получает очередной IS-BAH

Французская компания Sky Valet (принадлежит Aéroports de la Cote d'Azur) сертифицировала свой FBO в Каннах (Aéroport Cannes Mandelieu) по стандарту IS-BAH Stage II (Standard for Business Aircraft Handling), учрежденного Международным Советом деловой авиации (IBAC). Примечательно, что Sky Valet Cannes стал первым FBO в мире, достигшим стадии сертификации IS-BAH 2-го уровня.

Стандарт IS-BAH разработан как добровольный свод правил, включающий наилучший опыт работы наземных провайдеров деловой авиации, и является совместной программой IBAC и Национальной ассо-

циации 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. Стандарт запущен на выставке EBACE-2014.

Проект Sky Valet был анонсирован в 2014 году на выставке EBACE в Женеве. Aéroports de la Cote d'Azur презентовал единого хендлингового оператора в своих «родных» аэропортах: Ниццы, Сан-Тропе и Канн с прицелом на экспансию, включая за пределами Франции.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Dexter возвращается на рынок деловой авиации

АО «Авиа Менеджмент Групп» (авиакомпания Dexter) с понедельника полностью прекратило выполнение регулярных рейсов, сообщается на сайте авиакомпании. При этом Dexter продолжит выполнение заказных и медицинских рейсов в обычном режиме. Регулярные рейсы авиакомпания совершала только в Приволжском федеральном округе (ПФО), заказные и санитарные - также и за пределами ПФО, сообщает «Интерфакс».

В пресс-службе компании «Интерфаксу» сообщили со ссылкой на гендиректора АО «Авиа Менеджмент Групп» Багдасара Асатурова, что авиакомпания работает по программе субсидированных региональных воздушных перевозок в ПФО с начала ее реализации, то есть с апреля 2013 года. В 2017 году субсидируемые региональные авиаперевозки выполняются в соответствии с постановлением правительства

РФ №1242 от 25 декабря 2013 года. В 2016 году в это постановление были внесены изменения, которые привели к снижению как величины специального тарифа на перевозку пассажира, так и размера субсидий на рейс из федерального и регионального бюджетов.

«Ухудшение условий субсидирования привели к тому, что авиакомпания понесла значительные убытки. Ввиду того, что АО «Авиа Менеджмент Групп» является коммерческой организацией и не имеет иных источников дохода кроме основной деятельности, то в сложившихся условиях авиакомпания вынуждена отказаться от выполнения программы субсидируемых регулярных пассажирских перевозок и сосредоточит свои усилия на реализации программы заказных и медицинских (санавиация) полетов», - сказал Асатуров.



Фото: Дмитрий Петроченко

PILATUS

PILATUS PC-12NG
обновленная модель 2016 года

528 км/ч	3417 км
Максимальная скорость	Максимальная дальность

NESTEROV AVIATION

Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12
sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

ExecuJet партнер Surf Air в Цюрихе

ExecuJet, входящая в Luxaviation Group, подписала соглашение Surf Air Europe, став единственным агентом авиакомпании в аэропорту Цюриха. Surf Air теперь предлагает клиентам три рейса в неделю между Цюрихом и Лондоном. Первый самолет Surf Air 25 сентября 2017 года прибыл из Лондона в ExecuJet Zürich FBO и был встречен традиционной водяной аркой.

Менее чем через два месяца после запуска полетов в Европе на маршруте Лондон-Лутон – Ибица, Испания, оператор Surf Air расширяет свою маршрутную сеть, добавив новый рейс Лондон – Цюрих. Surf Air официально запустила первый европейский рейс из аэропорта Лутон в Ибицу 23 июня. До конца года компания планирует добавить рейсы в Мюнхен, Женеву и Милан. По данным компании, запуск полетов в Европе вызвал взлет интереса к участию в член-

ской программе. «Впечатляющий уровень интереса, который мы наблюдали со времени нашего первого полета в Европе, доказывает, что эта модель – будущее авиаперевозок», – сказал Саймон Таллинг-Смит, генеральный директор Surf Air Europe. «Хорошо налаженный сервис Surf Air означает отсутствие очередей, никаких билетов и никакого стресса. Пассажиры могут прибыть в терминал за 15 минут до вылета».

Услуги Surf Air Europe предлагаются по ежемесячной подписке от £1750 (\$2229). Однако, ежемесячная стоимость «неограниченных полетов» по маршруту Лондон – Цюрих и обратно составляет £3150.

Напомним, что в сентябре ExecuJet, сертифицировала первый из своих FBO по стандарту IS-BAH Stage II (Standard for Business Aircraft Handling), учреж-

денного Международным Советом деловой авиации (IBAC). Сертификат получил цюрихский центр ExecuJet Zürich FBO.

«Сотрудничество с Surf Air Europe является естественным партнерством между двумя компаниями, которые гордятся тем, что предлагают высокий уровень обслуживания для клиентов. Клиенты Surf Air безусловно получают выгоду от использования нашего просторного частного VIP-терминала, а пилоты смогут по достоинству оценить собственную лаундж-зону. И пассажиры, и экипаж будут чувствовать себя в комфортной среде, а прохождение предполетных формальностей займет считанные минуты», – комментирует Этторе Погги (Ettore Poggi), директор комплексов FBO Luxaviation Group.



Авиакомпания «Меридиан» стала членом АЭВТ

Авиакомпания «Меридиан» стала членом «Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта» (АЭВТ). Правление некоммерческой организации «Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта» (АЭВТ) единогласно проголосовало за принятие АО «Авиакомпания «Меридиан» в свои члены.

Некоммерческая организация «Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта» (АЭВТ) создана 17 октября 1991 года. Ее целью является координация деятельности авиационных перевозчиков России, защита их интересов, выработка консолидированной отраслевой позиции и реализация согласованной политики в области воздушного транспорта.

Членами АЭВТ являются такие компании как «Сибирь», «АльфаСтрахование», «ЮТэйр», «Волга-Днепр», «Транспортная клиринговая палата».

«Авиакомпания «Меридиан» представляет сегмент бизнес-авиации, и мы уже давно являемся членами профильной Объединенной национальной ассоциации деловой авиации (ОНАДА). В настоящий момент мы являемся единственной компанией из сегмента бизнес-авиации, присоединившейся к АЭВТ. Считаю, что наше участие позволит более широко учитывать интересы деловой авиации в работе такой уважаемой организации как АЭВТ. Уверен также, что, принимая активное участие в работе ОНАДА и АЭВТ, мы сможем принести пользу обеим организациям и их участникам» — заявил Владимир Лапинский, Генеральный директор авиакомпании «Меридиан».



Фото: Дмитрий Петроченко





КОГДА ВЫБИРАЮТ – ВЫБИРАЮТ НАС

- Эксплуатация воздушных судов
- Чартерные VIP-перевозки
- Менеджмент воздушных судов
- Организационное обеспечение полетов
- Поддержание летной годности воздушных судов







тел.: +7 (495) 500-32-21 comm@meridian-avia.com
факс: +7 (495) 589-97-56 meridian-avia.com

Первый швейцарский 8X

В середине сентября швейцарская компания Lions Air Group AG получила с завода производителя Dassault Falcon новый бизнес-джет Falcon 8X. Самолет с бортовым номером HB-JKK уже приступил к выполнению чартерных рейсов. Lions Air Group AG была образована в 1987 году и в настоящее время работает, практически, во всех сегментах деловой авиации и имеет два сертификата эксплуатанта.

Будучи производным от Falcon 7X, 19-местный бизнес-джет получил удлиненный на 1 м, 13-метровый салон и дальность, увеличенную на 925 км — 11945 км. Таким образом, он стал самым длинным и дальнобойным бизнес-джетом французского производителя. Программа 8X была представлена на салоне деловой авиации EBACE-2014 в Женеве в мае 2014 года. Бизнес-джет оснащается усовершенствованной версией двигателей Pratt и Whitney Canada PW307D

(тяга на 5% больше по сравнению с PW307A у Falcon 7X). 8X оснащен переработанным сверхэффективным крылом от Falcon 7X. Конструкция крыла была модернизирована, чтобы свести к минимуму общее сопротивление самолета на крейсерской скорости и снизить вес на 600 фунтов. Также крыло получило оптимизированный профиль и законцовки.

8X способен взлетать и приземляться на ВПП длиной 6000 футов (1829 м) и имеет посадочную скорость 106 узлов/197 км/час (у Falcon 7X — 104 узла). Как Falcon 7X, новый самолет способен выполнять крутые заходы с углом до 6 градусов, что позволит ему приземляться в сложных аэропортах.

В мае текущего года новый флагман Dassault Falcon сертифицирован в РФ.



JETFLITE



- ✈ Private Jet Charter
- ✈ Aircraft Management
- ✈ Air Ambulance
- ✈ Aircraft Maintenance
- ✈ Cargo Flights



Jetflite Sales 24/7
tel. +358 20 510 1900
sales@jetflite.fi



Jetflite Moscow office
Tel: +7 926 08 20 1 20



evgeny.vorobyev@jetflite.fi

АВИА БИЗНЕС ГРУПП приступила к продаже чартерных рейсов на G450

Российская компания АВИА БИЗНЕС ГРУПП приступила к продаже чартерных рейсов на самолете Gulfstream G450. Как прокомментировали в компании, речь идет о 16-местном самолете 2008 года выпуска (D-AGVS), который в настоящее время внесен в свидетельство эксплуатанта немецкого оператора WINDROSE AIR. Сейчас бизнес-джет полностью готов к выполнению чартерных перелетов с местом базирования во Внуково-3.

Gulfstream G450 – современная версия популярного Gulfstream IV-SP. Самолет получил авионику нового поколения Primus Epic производства Honeywell с дополнительными системами безопасности, позволяющими летать в сложных метеоусловиях. Самолет оборудован модернизированными экономичными двигателями Rolls Royce Tay Mk 611-8C с усовершенствованной аэродинамикой и новыми материалами обеспечивают G450 увеличенную дальность полета, а цифровая система контроля двигателя (FADEC) обеспечивает их максимальную эффективность и

безопасность. С этими двигателями G450 набирает высоту 12500 м всего за 23 минуты. Мощные двигатели позволяют эксплуатировать бизнес-джет со взлетных полос большинства аэропортов мира, в том числе использовать короткие взлетно-посадочные полосы (при взлете ему достаточно 1661 метра) расположенные высоко над уровнем моря. Gulfstream G450 оборудован тихой вспомогательной силовой установкой (ВСУ), способной работать на больших высотах.

АВИА БИЗНЕС ГРУПП, многопрофильная компания, специализирующаяся на обеспечении полетов, наземном обслуживании и менеджменте воздушных судов. АВИА БИЗНЕС ГРУПП также организывает и выполняет чартерные рейсы (деловая авиация, коммерческая авиация), событийные авиаперевозки (корпоративные перевозки, корпоративные рейсы). В настоящее время компания реализует несколько новых проектов, включая вывод на рынок собственного оператора.



авиа
бизнес
групп

www.aviagroup.ru
ops@aviagroup.ru

+7 495 789 38 06

125445 Москва
Ленинградское шоссе
дом 65, строение 3

Специализированные издания поддержат II Премию «Крылья бизнеса»

16 февраля 2018 года в Москве состоится II Церемония вручения премии за наивысшие достижения в области деловой авиации «Крылья бизнеса». Подготовка церемонии идет уже несколько месяцев. Премия будет вручаться в 13 номинациях, в 12 из которых (за исключением номинации «За особый вклад в развитие деловой авиации России»), победители будут определены по итогам голосования на сайте и затем, на определяющем этапе, открытым голосованием членов Правления ОНАДА и всех без исключения членов ассоциации деловой авиации.

В настоящее время оргкомитет Премии принимает заявки от номинантов и готовит их персональные страницы к открытию, которое состоится 01 ноября 2017 года.

Особое внимание уделяется широкому освещению Премии. Для целей проекта еще при проведении I

церемонии был разработан и запущен специальный сайт www.wingsaward.ru, который содержит исчерпывающую информацию о проекте, размещается информация в социальных сетях.

Важной составляющей работы в информационном поле является участие в проекте отраслевых и специализированных средств массовой информации. В этом году на текущий момент достигнуты соглашения о работе с такими ресурсами как BizAvNews, Авиапорт, AviaCareer, журнал «Аэропорты», FBO Experience, Quaynote.

Оргкомитет выражает благодарность тем, кто уже оказывает поддержку Премии и будет также рад видеть и других партнеров, заинтересованных в информационном сотрудничестве в рамках одного из главных событий деловой авиации России и освещении II Премии «Крылья бизнеса».



В России растет число миллионеров

Число долларовых миллионеров в России в 2016 году росло быстрее всего в мире. К такому выводу пришла консалтинговая компания Capgemini в своем ежегодном докладе World Wealth Report 2017.

За 2016 год число тех, кто обладает активами на сумму в \$1 млн и более, в России выросло на 19,7%, свидетельствуют данные доклада Capgemini. Для сравнения, в 2015 году их число сократилось на 1,8%. В то же время в абсолютных величинах состоятельных людей в России довольно мало — 182 тыс. человек, чье суммарное состояние превышает \$1 трлн. Россияне богатели на фоне подъема на фондовом рынке в 2016 году (индекс РТС с начала 2016 года вырос примерно в полтора раза).

По числу миллионеров среди стран мира Россия занимает только 15-е место, обгоняя такие страны, как Саудовская Аравия, Кувейт и Норвегия. В тройке лидеров — США (там миллионеры 4,8 млн человек), Япония (2,9 млн), Германия (1,2 млн). Китай расположился на четвертой строчке с 1,1 млн человек миллионеров. На эти четыре страны приходится 61% от общего количества миллионеров в мире.

В перечень стран, где число миллионеров в 2016 году росло двузначными темпами, помимо России вошли Индонезия, Нидерланды, Норвегия, Таиланд, Швеция, Тайвань, Канада, Бразилия и Франция. При этом в докладе годом ранее зафиксировано сокращение количества состоятельных людей в Бразилии на 7,8%.

В исследовании отмечается, что число владельцев активов на сумму \$1–5 млн выросло на 7,4%, в то время как обладателей активов на сумму свыше \$30 млн (1% от общего числа долларовых миллионеров) стало больше на 8,3%.

Длину ВПП Санта-Моники сократят до конца года

Работы по сокращению длины единственной взлетно-посадочной полосы аэропорта Санта-Моники (SMO), Лос-Анджелес, Калифорния, с 5000 до 3500 футов начнутся в следующем месяце. Это будет сделано несмотря на юридические возражения ассоциаций NBAA, GAMA и других организаций против разрешения FAA, позволяющего такое сокращение. Решение FAA также позволяет городу закрыть SMO в конце 2028 года.

Компания Aecom, подрядчик, нанятый городом для сокращения ВПП, начнет работу 9 октября и завершит ее до 30 декабря. Во время первой фазы, которая начинается 9 октября и заканчивается 20 декабря, взлетно-посадочная полоса будет закрыта ежедневно с 9 вечера до 7 утра. В течение следующих 10-ти дней, до 30 декабря, ВПП будет закрыта для всех операций.

Проект уменьшения длины ВПП сократит поток бизнес-авиации «примерно на 44%, что уменьшит шум и загрязнение воздуха, улучшит качество воз-

духа для жителей», - заявила администрация города Санта-Моника. Также было сообщено, что в процессе работы будут добавлены шесть новых рулежных дорожек и аэропорт будет приведен в соответствие с нормами безопасности FAA.

Однако Ассоциация аэропортов Санта-Моники заявила, что взлетно-посадочная полоса уже соответствует стандартам безопасности FAA и назвала претензии на улучшение качества воздуха «очень сомнительными». Организация также обеспокоена тем, что Aecom, «имеет нулевой опыт работы с проектами по сокращению длины взлетно-посадочных полос».

Напомним, что в январе 2017 года Федеральное управление гражданской авиации США объявило, что достигло соглашения с администрацией города Санта-Моника о возможности закрытия в конце 2028 года исторического аэродрома, которое также позволит городу немедленно начать процесс сокращения длины единственной взлетно-посадочной полосы с 4973 футов до 3500 футов.



Cirrus Vision Jet имеет 600 заказов

Cirrus Aircraft сообщил, что «новый Vision Jet является явным победителем». Производитель имеет письма о намерениях на более 600 одномоторных самолетов, что позволит загрузить производство на пять лет.

Первая поставка Vision Jet произошла в декабре прошлого года, а до августа компания передала еще шесть самолетов. В общем, компания планирует в этом году поставить более 30 семиместных персональных джетов и в два раза больше в 2018 году. В конечном счете, Cirrus намерен увеличить производство до 100 или более самолетов в год.

Начиная с этой осени все поставки самолетов, включая Vision Jet и модели SR, будут проводиться в новом комплексе Cirrus в Ноксвилл, штат Теннесси. Самолеты будут по-прежнему строиться, окрашиваться и сертифицироваться на заводах в Гранд-Форкс, Северная Дакота, и Дулуте, Миннесота. В Ноксвилле, где работают 60 человек, есть центр поставки, сервисный центр и маркетинговый отдел. В учебном центре, который сейчас находится в стадии строительства, разместится полнопилотажный тренажер Vision Jet.

Бизнес-джет Vision Jet оснащен одним двигателем Williams FJ-33-5A с FADEC. Он способен развивать максимальную скорость полета в 610 км/ч. При этом практическая дальность перелета самолета равна 1850 км, а максимальная высота полета составляет 7600 метров. Самолет поставляется в компоновке, рассчитанной на перевозку семи пассажиров, как подчеркивают в компании – пяти взрослых и двух детей, что делает его по настоящему семейным.

RUAG провел тяжелый чек на G550

Европейский провайдер ТОиР RUAG Aviation недавно одновременно провел 15-месячную и 30-месячную проверки на Gulfstream G550. Работы проводились в течение пяти дней в техцентре компании в Мюнхене, Германия. Контракт от компании Sky-Tech Maintenance Service также включал полную перекраску самолета с новой ливреей и линейным обслуживанием двигателей Rolls-Royce BR710.

«Полный спектр решений, доступных в RUAG, позволяет нам удовлетворять индивидуальные потребности владельцев Gulfstream G550», - отметил Виктор Сория Сайнц, менеджер Sky-Tech. «На протяжении многих лет, в предыдущих проектах самолетов, RUAG зарекомендовал себя как надежный партнер для про-

ведения сложных работ по техническому обслуживанию и доступности самолетов по графику».

«Наша компания по-прежнему быстро реагирует на удовлетворение индивидуальных потребностей клиентов. Провайдеры авиационных услуг ценят это и регулярно обращаются к нам за дополнительными решениями, которые мы реализуем в их проектах», - объясняет Фолькер Валдрот, старший вице-президент RUAG Aviation по бизнес-авиации и комплектации.

Напомним, что осенью 2016 года RUAG Aviation получила одобрение на внесение в сертификат EASA Part 145 линейного и базового техобслуживания самолетов G550 на своем предприятии в Мюнхене, Германия.



Jet Aviation закрывает техцентр в США | Spike готовит первый демонстратор

Jet Aviation закрыла свой технический центр в Hanscom Field Airport (BED) в районе Бостона. В заявлении, разосланном клиентам, Джон Ланжевин, вице-президент компании в Северной Америке по FBO, сказал: «Мы гордимся тем, что до сих пор соответствовали вашим потребностям, но стало ясно, что рыночные условия просто не позволяют продолжать оказывать услуги ТОиР».

Ланжевин продолжил: «Мы будем управлять нашим FBO в новом здании и ангаре, чтобы предоставить все услуги, которые вы ожидаете от нас». Он добавил, что есть соглашение о том, что родственная компания Gulfstream будет использовать объект в BED для планового и внепланового обслуживания своих самолетов.

Это решение связано с объявлением в прошлом месяце о том, что Jet Aviation свернула деятельность на своих объектах ТОиР и комплектации в Сент-Луисе в рамках подготовки к передаче Gulfstream в качестве собственного сервисного центра компании.

Этот шаг фактически завершает работу компании по техобслуживанию сторонних организаций в США. У Jet Aviation остался в Соединенных Штатах только объект в Бербанке, штат Калифорния, – база обслуживания, предназначенная для поддержки управляемого флота Jet Aviation на Западном побережье.

Европейские и азиатские техцентры Jet Aviation продолжают работу в прежнем режиме.

Spike Aerospace, которая разрабатывает сверхзвуковой деловой самолет S-512, планирует начать испытательные полеты своего первого демонстрационного прототипа до конца этого месяца. SX-1.2 представляет собой беспилотный масштабный самолет для проверки концепции, который поможет проверить управляемость и стабильность S-512 на низких скоростях.

По информации Spike, вслед за SX-1.2 будет изготовлена серия больших по размерам и более быстрых самолетов, которая в конечном итоге приведет к сверхзвуковому демонстратору. Бостонская компания намерена запустить S-512 со скоростью полета 1,6 Маха в начале 2021 года с поставкой клиентам, начиная с 2023 года.

«Мы рады, что перешли от концепции дизайна к настоящему летательному аппарату», – сказал президент и главный исполнительный директор Spike

Aerospace Вик Качория. «Мы провели большой анализ с использованием вычислений и моделирования аэродинамики, но пока вы не получите самолет в воздухе, у вас нет доказательств того, как он будет летать».

Spike Aerospace подготовил два беспилотных демонстратора и строит третий. «Когда мы соберем низко- и высокоскоростные данные, компания уточнит конструкцию наших пилотируемых сверхзвуковых демонстрантов», – сказал Качория. Spike рассчитывает начать высокоскоростные испытания к середине 2018 года и построить пилотируемые скоростные демонстраторы в 2019 году.

В проекте S-512 компания сотрудничает с Siemens, Quartus, Aernnova, Greenpoint, BRPH и другими компаниями. Сверхзвуковой бизнес-джет сможет принять на борт 22 пассажира и иметь дальность 6200 миль.



В Пскове появился «Ансат»

25 сентября в Псковской области начал работу новый российский вертолет «Ансат» с медицинским модулем (бортовой номер RA-20007), который стал первым санитарным вертолетом нового поколения в регионе. Машина поставляется в соответствии с программой развития санитарной авиации в России, ее оператором является компания ЗАО «Русские Вертолетные Системы». Вертолет будет использоваться на базе ГБУ «Псковская областная клиническая больница».

Медицинский «Ансат» способен значительно повысить качество оказания экстренной медицинской помощи в Псковской области. Согласно статистике, за 7 месяцев этого года смертность в области от внешних причин снизилась на 20% по сравнению с показателями прошлого года, а применение современного медицинского вертолета безусловно положительно повлияет на дальнейшее улучшение этих показателей. Развитие санитарной авиации в Псковской области имеет высокое значение в силу географических особенностей, а также неравномерности плотности населения и недостаточно-развитой транспортной инфраструктуры. Эти факторы затрудняют оказание экстренной медицинской помощи традиционным автомобильным транспортом.

Благодаря применению вертолета «Ансат» с современным медицинским модулем, медицинская бригада будет способна не только провести плановую транспортировку пациента, но и, в экстренных случаях, в кратчайшие сроки прибыть в нужную точку Псковской области, оказать помощь и провести эвакуацию в медицинское учреждение, способное обеспечить наиболее эффективное лечение. Медицинская эвакуация с применением вертолета особенно важна для пострадавших в авариях, несчастных случаях и ДТП, пациентам с острыми сердечными приступами и инсультами, а также для оказания помощи детям.

В Дубае испытали беспилотное авиатакси

В Дубае успешно протестировали беспилотное летающее такси, предназначенное для перевозки двух пассажиров. Об этом передает Arab News. Текущая версия немецкого электрического вертолета-мультикоптера Volocopter может находиться в воздухе в течение 30 минут и развивать максимальную скорость в 100 км/ч.

По словам Управления по автомобильным и транспортным вопросам Дубая, безопасность пассажиров во время полета обеспечивают аварийные парашюты и девять автономных систем аккумуляторного питания.

«Успешно запустив электропоезда, которые функци-

онируют в полностью автоматическом режиме без машинистов, мы рады протестировать первые беспилотные летающие такси. Поощрение инноваций и разработка новейших технологий способствуют благополучию населения и развитию страны», – отметил член правящей династии Дубая Шейх Хамдан, который посетил испытания летающего такси.

Власти Дубая считают, что летающее такси в конечном итоге будет интегрировано в существующую сеть общественного транспорта города. Однако в течение следующих пяти лет мультикоптеру предстоит пройти еще несколько испытаний, а правительству разработать соответствующее законодательство, регулирующее новую способ транспортировки.



Поставлен «американский» Legacy 500 | Норвежская Reitangruppen получила Falcon 2000LX

Embraer Executive Jets поставила частному клиенту из США первый Legacy 500, собранный на американском заводе в Мельбурне (Флорида). Сейчас на заводе собираются все бизнес-джеты семейства Phenom, а также часть Legacy 450. Остальные самолеты по-прежнему производятся в Бразилии на заводе, расположенном в Сан-Жозе-дус-Кампосе.

Как отметил Президент и главный исполнительный директор Embraer Executive Jets Майкл Амальфитано, в настоящее время с конвейера завода сошли два Legacy 450 и почти 260 Phenom. Embraer начал сборку самолетов на своем заводе в Мельбурне в начале 2011 года с Phenom 100. Затем в августе 2012 года началась сборка Phenom 300, а в июне 2016 года – Legacy 450. Пока Legacy 450 и 500 собираются в Бразилии и США. Но самолеты, построенные в Бразилии предназначены для клиентов из Латинской Америки, а «американские» – для всего мира. В отличие от семейства Phenom, для которого все структурные узлы поставляются из Бразилии, крылья самолетов Legacy изготавливаются в Эвора, Португалия.

Второй Legacy 500 будет передан заказчику в декабре, третий – в начале следующего года. Всего производитель передал заказчикам почти 800 Phenom и 70 Legacy 450/500.

По итогам 2016 года Embraer Executive Jets передал заказчикам 117 бизнес-джетов (73 легких бизнес-джета Phenom и 44 семейства Legacy и Lineage). Самым ударным для производителя традиционно выдался четвертый квартал, когда Embraer поставил 43 самолета (25 Phenom и 15 Legacy/Lineage). Суммарно, с учетом коммерческих лайнеров, Embraer поставил клиентам 225 самолетов.

Норвежская Reitangruppen AS получила новый бизнес-джет Dassault Falcon 2000LX (LN-RTO), который будет задействован для корпоративных перевозок.

Пятая по величине компания Норвегии специализируется на дисконтной розничной продаже товаров повседневного спроса, но при этом компания успешно растет и в других направлениях. Reitangruppen, например, занимается недвижимостью и владеет заправочными станциями. В числе ее приобретений – R-kiosk, финская сеть магазинов формата «у дома», заправочные станции в Норвегии и Дании, 50 магазинов Lidl и шведская сеть газетных киосков Pressbyrå.

Falcon 2000LX – модификация семейства Falcon 2000, отличается от предыдущей (Falcon 2000EX)

увеличенной максимальной дальностью полета в 7400 км при скорости 0,80 Маха и лучшим в своем классе показателем скорости набора высоты – 12,5 тыс. м за 18 минут. По топливной экономичности Falcon 2000LX является лучшим в классе тяжелых джетов. А это значит, что при интенсивной эксплуатации самолета общие затраты на его содержание будут существенно ниже, чем на содержание его конкурентов-одноклассников. Falcon 2000LX получил сертификат EASA и FAA в апреле 2009 года.

Falcon 2000LX имеет в стандартной комплектации кабину экипажа EASy. Этот самолет прекрасно справляется с короткими посадочными полосами, что позволяет прибывать ближе к конечному месту назначения.

Стоимость самолета составляет примерно \$33 млн.



Воздушной реформе дали зеленый свет

Появлению зон свободного воздушного пространства дали «зеленый свет» на правительственном уровне. Полеты воздушных судов без жесткой привязки к маршрутам позволят оптимизировать траектории, уменьшить время перелетов, а также сэкономить на топливе. Задача создать такие зоны к 2025 году была заложена в проект стратегии развития аэронавигационной системы РФ до 2030 года. Этот документ был одобрен на прошлой неделе правительственной комиссией по транспорту, возглавляемой вице-премьером Аркадием Дворковичем. Этому предшествовала долгая работа и месяцы напряженных дискуссий представителей всех заинтересованных сторон.



Как рассказали «Известиям» в Государственной корпорации по организации воздушного движения (ГК ОрВД), проект стратегии развития аэронавигационной системы (АНС) был рассмотрен на заседании правительственной комиссии по транспорту и в целом одобрен.

Концепция стратегического развития аэронавигационной системы была разработана ГК ОрВД совместно с компанией Strategy Partners Group с привлечением федеральных органов исполнительной власти и пользователей воздушного пространства. Она включает в себя 32 основные инициативы, в частности отказ от привязки маршрутов к наземным средствам навигации, сокращение количества зон ограничения полетов и запретных зон, внедрение новейших IT-систем, позволяющих эффективно управлять потоками воздушных судов.

По словам директора компании Strategy Partners Group Вадима Гинзбурга, процедура утверждения стратегии и относящихся к ней документов состоит из трех основных этапов. На прошлой неделе состоялся только первый этап. На втором этапе, срок которого ограничен 20 ноября, правительственная комиссия по транспорту рассмотрит аэронавигационный план и проект государственной организационной модели управления аэронавигационной системой. На третьем этапе - до 20 декабря - будут рассмотрены на правительственном уровне «дорожная карта» реализации стратегии и пакет предложений по внесению необходимых изменений в нормативно-правовые акты.

Заместитель директора по инфраструктуре организации воздушного движения Международной

ассоциации воздушного транспорта (IATA) Дмитрий Косолапов отметил, что подготовленная стратегия развития аэронавигационной системы принципиально меняет подход к аэронавигационному обслуживанию в России. По его словам, до недавнего времени модернизация аэронавигационной системы сводилась, по сути, к техническому перевооружению, направленному на замену выработавшего свой ресурс оборудования. При этом системный концептуальный подход к модернизации, нацеленный на улучшение эксплуатационных характеристик системы, отсутствовал.

«Вместе с тем ряд предложенных технических решений требует более детального технико-экономического обоснования. Некоторые решения видится целесообразным внедрять в загруженных аэропортах и участках воздушного пространства с тем, чтобы они могли дать реальный эффект, и чтобы затраты от их внедрения могли окупиться в разумные сроки. Принцип обоснованности применяемых технологий и соответствующих им затрат должен найти свое отражение в дальнейшем развитии стратегии», - заявил Дмитрий Косолапов.

По мнению руководителя рабочей группы Совета потребителей по вопросам деятельности ГК ОрВД, главного эксперта Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федора Борисова, стратегия станет важным шагом к комплексной модернизации системы организации воздушного движения. Ключевой особенностью документа является его ориентация на интересы пользователей, на повышение эффективности авиатранспортной отрасли.

Источник: Известия

Подержанные бизнес-джеты скоро подорожают

Вторичный рынок бизнес-джетов пока находится на стороне покупателя, но в скором времени ситуация может измениться и цены на бывшие в эксплуатации самолеты пойдут вверх. Такие данные озвучивают в брокерской компании LIS Trading Group, входящей в состав группы Aim of Emperor. По мнению специалистов компании, цены стабилизировались, предложения сокращаются, и покупка самолета по привлекательной стоимости напоминает прыжок в уходящий поезд. За последние полгода (с марта по август 2017 года) на продажу было выставлено в среднем 2350 самолетов. Это – 11% от общего мирового парка бизнес-джетов, находящихся в эксплуатации. По общепринятой методологии, рынок покупателя начинается, когда объем предложений составляет от 10% и выше. При этом в период с апреля по август 2017 года общий объем выставленных бизнес-джетов ежемесячно сокращался в среднем на 11 самолетов в месяц. В открытом доступе на международном

рынке (все страны за исключением США) находилось 958 самолетов, средняя запрашиваемая цена – 4 млн долл, а средний год выпуска джета – 1997 год. Эти данные проанализированы на основе площадки JetNet Evolution.

Разумеется, эта картина – усредненная, и на каждом рынке бизнес-авиации существуют свои особенности и свои наиболее популярные бизнес-джеты, стоимость которых будет варьироваться. Так, на рынках России и СНГ самыми «ходовыми» самолетами бизнес-авиации являются бразильский Legacy 650, канадский Challenger 300 и американский Gulfstream G200, а также дальнемагистральные Global Express XRS и его конкурент Gulfstream 550. Такие данные приводят в брокерской компании LIS Trading Group. Эти самолеты относятся к классам тяжелых и дальнемагистральных машин, являющихся самыми вместительными и дорогими на рынке. Их

стоимость пока привлекательна для потенциальных покупателей.

«Определенно еще держится ситуация, при которой рынок диктуется условиями покупателей, – рассказывает Роман Малюшкин, директор по продажам LIS Trading Group – Сегодня представлено огромное количество моделей бизнес-джетов с широким диапазоном цен. Для примера, рыночная цена дальнемагистрального Global Express XRS выпуска 2010 года составляет 20 – 21 млн долл, при стоимости нового в 50 млн долл. Последние транзакции по данному типу судна показали, что покупатели выигрывали еще до 10% от этой стоимости при быстрой сделке. Все это говорит о рынке покупателя».

В LIS Trading Group наблюдают растущий спрос на большие и дальнемагистральные реактивные самолеты как на российском рынке, так и на азиатском, в то время как спрос на легкие и малые джеты сильно уменьшается. Это объясняется тем, что более вместительные самолеты обычно покупаются состоятельными бизнесменами или динамично развивающимися корпорациями, менее подверженными экономическим спадам. Клиенты, отдающие предпочтение легким и малым джетам, являются, в свою очередь, либо менее состоятельными, либо компаниями, только начавшими завоевывать свои рыночные ниши. Рыночная стоимость Legacy 650 сейчас колеблется в диапазоне от 9,9 до 11,9 млн долл со средним годом выпуска 2013. Цена восьмиместного Challenger 300, который является лидером продаж, начинается на вторичном рынке от 5,1 млн долл. Маленький семиместный самолет Cessna Citation/CJ1 вообще можно взять от 1,3 млн долл. Однако, как отмечает Роман Малюшкин, такая ситуация не может длиться вечно, поэтому заинтересованным покупателям следует поторопиться.



Фото: Дмитрий Петроченко

AIR OPS Europe сближает

Главное европейское событие для профессионалов, осуществляющих деятельность в области деловой авиации, показало существенный рост числа посетителей и заинтересованных лиц на второй ежегодной конференции AIR OPS Europe, состоявшейся на прошлой неделе. Отзывы посетителей, экспонентов и организаторов также подтверждают значимость конференции для индустрии деловой авиации. Двухдневная конференция-экспозиция AIR OPS Europe 2017, состоявшаяся в аэропорту Cannes-Mandelieu, привлекла 40 экспонентов, на 30% больше, и более 350 посетителей, почти вдвое больше по сравнению с прошлым годом. BizavNews удалось пообщаться с некоторыми участниками AIR OPS Europe 2017.

«Конференция AIR OPS Europe выполняет функцию платформы, необходимой сообществу деловой авиации, чтобы строить отношения, укреплять на-

выки, стимулировать наращивание конкурентных преимуществ и занимать более высокие позиции в будущем», - сказал Брэндон Митченер, директор ЕВАА (Европейской ассоциации деловой авиации), организатора мероприятия.

«Это уникальная и ценная возможность для сообщества наземного обслуживания аэропортов и воздушных судов Европы объединиться, обсудить возникшие вопросы и выстроить более тесные взаимоотношения с существующими и потенциальными заказчиками», - сказал Эдвин Нимёллер, директор комплекса деловой авиации компании KLM Jet Center. «Мы обязательно вернемся в следующем году!»

Андреас Беккер, директор и основатель компании «GAS – немецкая авиационная служба»: «Конфе-

ренция AIR OPS Europe очень кстати для отрасли. Я действительно могу уделить время тому, чтобы пообщаться с заказчиками и партнерами, и обсудить с ними серьезные и важные вопросы, для чего мы и соберемся снова в 2018 году».

Паоло Соммарива, руководитель компании Flexx: «Новой в этом году стала секция, представляющая поставщиков услуг, использующих в своей работе передовые технологии. «Connected World of Aviation» (Объединенный мир авиации) – это группа компаний, работающих в области авиационных технологий, которые считают, что с помощью простого, легкого и бесплатного обмена информацией мы можем существенно повысить эффективность деловой авиации».

На открытии конференции основной докладчик Клэр-Анн Рекс из администрации Канн, подчеркнула важность деловой авиации для местной и региональной экономики. Еще один докладчик Тьерри Поллард, директор аэропорта Канн, подтвердил, что его команда довольна возможностью организовать мероприятие, которое способствует повышению эффективности сектора, столь важного для бизнеса и местного сообщества.

«Благодаря всем огромным усилиям ЕВАА, вложенным в это мероприятие, прекрасному оснащению и специалистам здесь, в каннском аэропорту, и более всего, экспонентам и посетителям, конференция AIR OPS Europe получилась масштабнее и лучше», - добавил председатель ЕВАА Юрген Визе.

В этом году впервые в участии AIR OPS Europe приняли российские компании RUSAERO и JetPort SPb.

«AIR OPS Europe стала оптимальной площадкой для



налаживания партнерских отношений и обмена полезной информацией. В отличие от EBACE, в Каннах нас поразило достаточно демократическое отношение ко всем участникам выставки. У каждого есть 6 кв.м. выставочной площади и это всех уравнивает. Круглые столы в рамках мероприятия дают возможность пообщаться с совершенно незнакомыми компаниями, ответить на их вопросы, задать свои. Формат – оптимальный. Здесь работают такие же коллеги и нет случайных людей! Огромное спасибо нашим партнерам из Sky Valet за радужный прием и организацию посещений FBO в Ницце и Каннах», - прокомментировал Сергей Пугин Генеральный директор Jet Port SPb.

«Очень интересный формат, типичный B2B, но при этом здесь налаживание диалога происходит в разы быстрее, чем на крупных отраслевых мероприятиях. Увидел – познакомился. Одного дня хватает, чтобы не просто встретиться, но и договориться. Здесь все продумано до мелочей. Я уверен, что в следующем году количество участников вырастет, но нам бы хотелось, чтобы увеличилось именно количество операторов. Мы обязательно приедем в Канны в следующем

году», - отметил коммерческий директор RUSAERO Сергей Акопов.

Во второй раз в Канны приехала и другая российская компания – Sky Atlas.

«Участие в выставке AIR OPS для компании «Sky Atlas» уже стало своего рода традицией, мы были экспонентами и в прошлом году. Формат мероприятия интересный, совсем не похож на другие профессиональные выставки, аудитория меньше, но намного качественнее. Да и сравнивать AIR OPS, например с EBACE, не правильно. Здесь совершенно иные задачи – есть возможность уделить больше времени клиентам и партнерам, обсудить вопросы. На выставке мы представили наши продукты, включая принципиально новый прайс для операторов, который вызвал огромный интерес у европейских партнеров. Также в рамках AIR OPS мы подписали крупное соглашение с ведущим европейским оператором, о котором с большим удовольствием сообщим немного позже», - прокомментировал Никола Винкель, генерального директора компании «Sky Atlas».



www.jet-catering.ru

«Огненный Кот» - гладить не рекомендуется

В своих многочисленных поездках мы иногда сетуем на то, что работаем в очень узком сегменте. Ведь бывает, что самолеты и вертолеты, которые «попадают нам на глаза», просто уникальны и тяжело оторвать от них свой взгляд. И вот мы решили периодически изменять своим традициям и публиковать заметки о наиболее интересных моделях, с которыми нам удалось столкнуться. На прошлой неделе в Каннах нашими «соседями» стали легендарные самолеты S-2 Tracker производства Grumman. Всю неделю самолеты выполняли тренировочные полеты, и мы смогли оценить всю мощь и грацию ветеранов неба.

Эти летающие легенды принадлежат French Securite Civile и выполняют различные миссии от мониторинга погоды до пожаротушения, но их история тесно связано с морем, вернее с подводными лодками.

Но обо всем по порядку. Интересно, что S-2 Tracker настоящий вояка и свою историю берет с 50-х годов прошлого века. О том, что самолет самый опасный враг субмарины, стало ясно еще в Первую мировую войну. Раньше всех это качество авиации оценила островная Великобритания. Только за лето 1917 года английские пилоты в поисках немецких подводных лодок провели в воздухе около 4000 часов. За это

время они атаковали 46 лодок и шесть из них потопили. В годы Второй мировой войны на счету пилотов было уже 375 потопленных немецких подводных лодок. Правда, из них лишь 46 было уничтожено палубной авиацией. Столь малую ее результативность в те годы можно объяснить практически полным отсутствием на авианосцах специальных противолодочных самолетов. Ну а подводники за тот же период потопили 15 авианосцев.

В ВМС США первые палубные самолеты, способные эффективно выполнять противолодочные операции, были созданы в 1944 году на базе бомбардировщиков-торпедоносцев TBF/TBM Avenger фирмы Grumman (обозначение TBM носили самолеты, построенные фирмой General Motors) TBF-1D и TBF-3E (с РЛС сантиметрового диапазона), а также TBF-1L и TBF-3L (с прожектором в бомбоотсеке) уже могли самостоятельно заниматься поиском и уничтожением подводных лодок. Однако небольшая полезная нагрузка у этих самолетов заставила военных искать нетрадиционные пути повышения их боевых возможностей. Как оказалось, поиск субмарины и ее уничтожение более успешно осуществлялись не одним универсальным самолетом, а двумя специализированными. Для этого была разработана новая концепция под шифром Hunter-Killer (охотник-убийца). В ее рамках Grumman предложила флоту новые модификации самолета Avenger, ударный TBF-3S (убийца), способный нести торпеды и глубинные бомбы общей массой до 1000 кг, и поисковый TBF-3W (охотник), оборудованный мощной РЛС APS-20 в бомбоотсеке и антенной в подфюзеляжном обтекателе. На американском флоте в 1950 году противолодочные самолеты выделили в отдельный класс палубной авиации. Одновременно разработали и основные тактико-технические требования к ним, главными из которых стали большие дальность и



Фото: Дмитрий Петроченко

продолжительность полета. Для этого самолеты должны были иметь большой запас топлива, экономичные двигатели и хорошую навигационную аппаратуру, а их управляемость на малых скоростях не должна вызывать усталости у летчиков.

К этому времени сформировался комплекс бортового поискового оборудования и вооружения. На про-

тиволодочных самолетах обязательно должны были присутствовать: поисковая РЛС, прожектор, РГБ и магнитный обнаружитель. А от разделения противолодочных самолетов на поисковые и ударные решили отказаться. Причиной тому стали необходимость удвоенного количества самолетов на борту корабля и невозможность выполнения боевой задачи при отсутствии связи между поисковым и ударным само-

летами (плохая погода, постановка помех и т.п.). Флот 30 июня 1950 года объявил конкурс на разработку нового универсального противолодочного самолета, сочетающего в себе качества поисковой и ударной машин. Заказ на его производство достался Grumman, уже имевшей к тому времени проект самолета под названием G-89. Это был очень большой для палубных самолетов того времени высокоплан с двумя поршневыми двигателями и огромным бомбоотсеком, занимавшим треть длины фюзеляжа. Предварительным контрактом предусматривалась постройка двух опытных машин с обозначением XF2F-1. После принятия макета и одобрения комплекта бортового оборудования фирма приступила к постройке опытных машин. Первый самолет XF2F-1 с заводским номером 129137 взлетел 4 декабря 1952 года. Пятью месяцами позже в воздух поднялся второй опытный образец. Для испытания оборудования и вооружения изготовили небольшую партию из пятнадцати предсерийных самолетов. Летные испытания подтвердили расчетные характеристики, и самолет запустили в серийное производство под обозначением S2F-1 Tracker (Tracker - охотник).

Первый серийный самолете заводским номером 133045 прибыл в эскадрилью YS-26 4 марта 1954 года. Производство этой модификации продолжалось до 1960 года. Новые машины постепенно заменили устаревшие Avenger и GUARDIAN на борту авианосцев и на береговых базах морского флота США. Всего построили 755 самолетов. Более ста из них были выпущены для продажи другим странам - Аргентине, Австралии, Бразилии, Тайваню, Италии, Японии, Южной Корее, Голландии, Перу, Турции, Уругваю и Венесуэле. Кроме того, 207 серийных самолетов были переделаны в тренировочную модификацию S2F-1T. После 1962 года около пятидесяти самолетов S2F-1 Tracker с демонтированным поисковым обо-



Фото: Дмитрий Петроченко

рудованием, получивших новое обозначение US-2A, использовались в качестве буксировщиков мишеней.

В Канаде, хозяйке самого большого парка противопожарных самолетов в мире, в течение нескольких лет,

начиная с 1987 года, 36 самолетов Tracker были переоборудованы в одноместные Firecat и Turbo Firecat. Первый - обычный S2A с пневматиками большого размера для посадки на грунт - имел на борту 3296 литров огнегасящей жидкости, на втором, осна-

щенном турбовинтовыми двигателями PT6A-67AF фирмы Pratt and Whitney, были установлены централизованная система дозаправки топливом и бак с водой емкостью 3455 л. Вслед за канадцами Firecat появился и во Франции.



Фото: Дмитрий Петроченко

Нетуристический Турин: 4 дня в средневековом замке

Сегодня в рубрике *LifeStyle* — авторское путешествие в Средневековье. Наш партнер, туроператор индивидуальных путешествий [Travelmart](#), расскажет, как провести 4 дня в аутентичном замке близ Турина, поохотиться за белым трюфелем, побывать на рыцарском турнире и испытать на себе все прелести итальянской кулинарии. Менеджеры компании разработали маршрут и проверили его лично: яркие впечатления гарантированы.

День 1. Назад, в Средневековье!

Сегодня вы поселитесь в замке, который принадлежал королям и вельможам, прогуляетесь по интерье-

рам, увидите шоу флагоносцев и, конечно, отобедаете на славу под живую «рыцарскую» музыку.

Замок Павоне-Каванезе вы увидите уже по дороге из аэропорта Турина — очертания его башен перенесут вас во времена рыцарей и прекрасных дам. Чтобы полнее погрузиться в ту эпоху, в замке для вас организуют шоу флагоносцев, “sbandieratori”. Под бой барабанов они будут жонглировать флагами и сражаться на знаменах, как на мечах. Флаг ни в коем случае нельзя уронить — ведь он символизирует честь рода.

После костюмированного шоу, взбодренные барабанным ритмом, отправитесь осматривать терри-

торию замка и свои апартаменты. И тут есть, чему удивиться. Вся обстановка: хрустальные люстры, деревянные панели, гобелены, канделябры — подлинные, сохранившиеся с XII-XV веков. Да и стены замка смогут поведать немало легенд о средневековой жизни.

Замок, образец классической итальянской архитектуры, построен более 1000 лет назад. Когда-то его зубчатые башни охраняли покой герцогов и самого короля, а внутренний колодец давал обитателям запас воды на случай осады. И замок, и внутренний дворик с колодцем сохранились до наших дней благодаря семье Джиодиче, которая и решила превратить крепость в уникальную площадку для тематического отдыха.

Ужин в замке, по стать интерьерам, — сплошь шедевры, только кулинарные. Карпаччо, равиоли, ассорти из рыбы, мяса, морепродуктов, бланшированные кальмары, свежайшие овощи идут в сопровождении знаменитых пьемонтских вин. Специально для любителей вина сообщаем: красные вина сортов Неббиоло и Барбера, белые вина сорта Кортезе, игристые, по традиции, — Москато.

Приятный сюрприз: вечером замок затейливо подсвечен фонарями, напоминающими факелы, и даже осенью вокруг Павоне-Каванезе благоухают поздние розы.

День 2. Охота за трюфелем и винный мастер-класс

На второй день запланировано азартное итальянское развлечение — охота за трюфелем. Сопровождать вас будут специально обученные собаки и профессиональные охотники «тартюффайо». А



отметить добычу вы отправитесь на легендарные пьемонтские виноградники.

Самое «трюфельное» место Пьемонта — Альба, там вы и познакомитесь со спутниками-охотниками. Поиск трюфеля — невероятно сложный процесс и оттого напоминает спорт или даже квест. У вас будет время, чтобы ознакомиться с «правилами игры» и подружиться с собакой, наученной искать грибы по запаху.

Впрочем, трюфель — не просто гриб, он царь грибов.

Нежный вкус трюфелю придают пьемонтские почвы, травы, прелая осенняя листва. И за один гриб можно выручить пару тысяч евро. После охоты у вас будет возможность попробовать блюдо с белым трюфелем и оценить тончайший вкус.

А после обеда вернетесь в замок для короткого отдыха и вскоре отправитесь на винодельни Tenuta Roletto — праздновать успешную охоту. На винодельне более 100 лет производят уникальные вина Пьемонта — Erbaluce di Caluso Passito, Erbaluce di Caluso, Canavese Barbera, Canavese Rosso. Фруктово-терпкие вкусы

вин запомнятся надолго, а энолог объяснит вам в чем фишка каждого сорта, как его дегустировать и к чему подавать.

День 3. Рыцарский турнир и костюмированный бал

Когда вы полностью привыкли к образу средневекового аристократа — самое время перейти к рыцарским будням. Сегодня вы научитесь сражаться на мечах, управлять охотником-соколом и побываете на настоящем средневековом балу.

Соколиная охота — спорт, не менее азартный и сложный, чем охота за трюфелем. И сразу после завтрака у вас будет возможность в этом убедиться. Профессиональные охотники научат общаться с ловчей птицей, приучать к своему голосу и давать команды. Кстати, такой сокол стоит как престижный автомобиль. После соколиной охоты вы еще поучаствуете в настоящем рыцарском турнире и научитесь владеть мечом.

После таких приключений мужчинам стоит отдохнуть, а дамы отправятся в соседний город Ивреа, в SPA-центр Villa Nexi. Здесь, с помощью умелых косметологов и суперсовременного оборудования, можно избавиться от усталости и подготовиться к балу.

В XII-XV веке именно Италия была законодательницей моды, и примерять костюмы того времени понравится и модницам, и любителям истории. Профессиональные стилисты создадут вам образ смелого рыцаря или прекрасной дамы. И в новом наряде отправитесь на торжественный ужин и фотосессию в огромной гостиной Павоне-Каванезе.



В конце вечера не спешите отправляться спать — для вас приготовлен роскошный фейерверк над зубчатыми башнями замка и огненное шоу во внутреннем дворе.

День 4. За сувенирами!

Последний день погружения в Средневековье пройдет в насыщенной экскурсионной программе по соседнему городку Ивреа. Тут можно закупить сувениров, полюбоваться очертаниями гор и старинных домов, а также сделать отменные фото.

По городу Ивреа, чтобы закрепить средневековую ауру, вы прокатитесь в карете. Ивреа была основана еще в X веке до н.э., но часть зданий отлично сохра-

нилась. Побываете в церкви Сан-Бернардино, башне Святого Стефана, в замке Амадея VI Савойского и библиотеке Капитула, где собраны рукописи, которым перевалило за 1000 лет.

На экскурсии вы узнаете и об «Апельсиновом сражении» или, если повезет, станете свидетелем реконструкции этого исторического события. До вылета у вас останется масса времени, чтобы заглянуть в колоритные сувенирные лавки Ивреи за сувенирами и отметить окончание «средневекового вояжа» в итальянском ресторане.

Больше идей для вашего путешествия:
journal.travelmart.ru
Заказать путешествие: 7-495-935-83-31



vip-zal.ru
**ЛУЧШИЕ ЦЕНЫ
НА РЫНКЕ**
Работаем
с 2003 года

**24/7
ПОДДЕРЖКА**

**БРОНИРОВАНИЕ
VIP-ЗАЛОВ**
в аэропортах Москвы и всего мира

Онлайн-заказ и личный кабинет

+7 (495) 509 60 99

Вертолет недели

Оператор: *private* – вертолет очень часто замечают на суперяхте *Lady Moura* (владелец Насер Аль-Рашид)

Тип: *Sikorsky S-76C++*

Год выпуска: **2008 г.**

Место съемки: *сентябрь 2017 года в Cannes Mandelieu (CEQ / LFMD), France*



Фото: Дмитрий Петроченко