



На минувшей неделе Шанхай стал своеобразной столицей мировой деловой авиации. Здесь прошла ежегодная выставка АВАСЕ, которая традиционно собрала ведущих производителей, провайдеров и операторов бизнес-авиации. На мероприятии много говорили о рынке Юго-Восточной Азии, его восстановлении и основных трендах. Аудитория пришла к выводу, что азиатский регион имеет все шансы укрепиться на второй строчке в мире, однако для этого необходимы дополнительные условия. На этом фоне спикеры сообщили о существенном росте трафика в Азию из Европы, особенно из России, а также росте инвестиционной привлекательности, которую, впрочем, часто сдерживает бюрократическое законодательство ряда стран. В целом, прогноз по рынку весьма оптимистичен. В регионе в ближайшее время активизируются не только производители, но и компании, желающие строить партнерский бизнес с локальными игроками капитально и надолго.

На этой неделе стало известно еще об одном крупном приобретении азиатского стартапа OJets, который только на прошлой неделе запустил чартерные операции в Азиатско-Тихоокеанском регионе на Bombardier Global 6000 и Challenger 650. Компания приобрела провайдера услуг бизнес-авиации из Словении Elit'Avia. Покупка Elit'Avia, базирующейся в Любляне, дает OJets основу на европейском рынке управления самолетами, чартерами и авиационными услугами. С помощью этого приобретения количество принадлежащих и управляемых самолетов вырастет с двух до 23, а также принесет OJets «десятилетний опыт работы». Операции OJets будут осуществляться под мальтийским АОС Elit'Avia, открывая компании глобальный доступ, включая полеты в США.



Туманные перспективы Citation Hemisphere

Ссылаясь на текущие проблемы с двигателем Silvercrest от Safran, компания Textron Aviation приостановила работу над своим новейшим бизнес-джетом Cessna Citation Hemisphere

стр. 23



Почти джет

Благодаря простоте и надежности конструкции, относительно небольшим эксплуатационным расходам и высокой остаточной стоимости, H125 стал самым востребованным западным газотурбинным вертолетом среди российских операторов

стр. 24



Рай в раю

В апреле BizavNews вместе со своими партнерами из FBO Experience отправился на Сейшелы, чтобы посмотреть чем «дышит» деловая авиация райского острова

стр. 26



Логистические вызовы

Поскольку Чемпионат мира по футболу FIFA приходит в Россию впервые, масштаб логистических задач по перевозке гигантского количества людей, которые захотят попасть на свои игры, просто огромен

стр. 30

Gulfstream

G280



Jet24 берет под крыло регионы

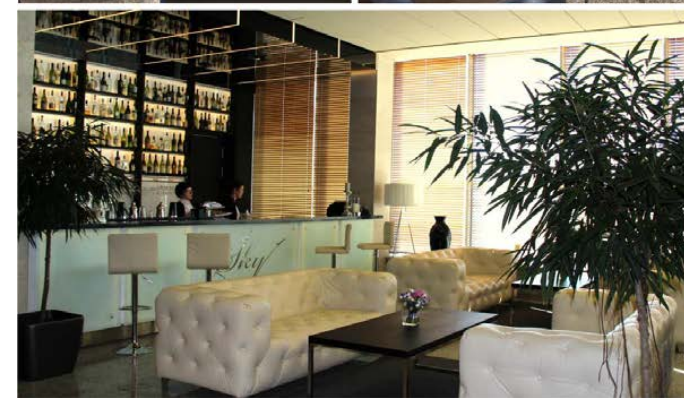
Свой курс, намеченный в начале года по пополнению своего аэромобильного крыла, компания Jet24 продолжила успешно осуществлять в российских регионах. Весной 2018 года компания заявила о принятии на себя управления тремя вертолетами (модели Bell-429 и Bell-407) с опциями их коммерческого использования для полетов в географии их базирования – Крыму, Северном Кавказе и Поволжье – в дополнение к уже имеющемуся вертолетному парку в Московском регионе.

Вертолеты модели Bell-429 с базированием в Крыму (Симферополь) и Ростовской области (Ростов на Дону) позволяют охватывать полетами весь Юг России с максимальным предоставлением 7 пассажиромест каждый. Особую актуальность коммерческие рейсы, как полагают специалисты компании Jet24, имеют для Крыма. Здесь, в силу недостаточно раз-

витой дорожной сети и горной местности, вертолет, в отличие, от автомобиля, имеет возможность оперативно доставить пассажиров из аэропортов Симферополь или Сочи к месту назначения, минуя указанные препятствия.

Еще один вертолет Bell-407 (вместимость 5 пассажиров) с возможностями аналогичного использования базируется в Нижнем Новгороде и существенно образом увеличивает наличный логистический инструментарий Jet24 в целом комплексе индустриально-аграрных регионов Поволжья.

В настоящее время в управлении Jet24 находится восемь бизнес-джетов различных моделей и классов – Falcon 7X, Global 5000, Legacy 600, Challenger 300 и др., и 6 вертолетов – производства Eurocopter и Agusta, а также Ми-8Т с люксовой компоновкой салона.



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

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

Трафик между Азией и Россией бьет рекорды

Согласно данным Avinode, запросы на выполнение рейсов в азиатские аэропорты за год выросли на 43% (апрель 2017 - март 2018) по сравнению с 2016 годом, с 78 269 до 111 964. Лидерами по запросам стали США и Россия. Запросы от российских клиентов увеличились на 41,4%, с 24 580 в 2016 году до 34 765 в 2017 году. США подросли на 72,4%.

При полетах в обратном направлении, Азия - Россия, ситуация практически аналогичная. Количество запросов на полеты в Россию и США увеличилось соответственно на 84,5% и 80% (в абсолютных цифрах с 37 522 до 57 438).

Для внутренних чартерных рейсов, запрошенных через Avinode, лидером остается Китай, который

обогнал Индию (+70,6%). Таиланд сохранил свою позицию, как наиболее популярное место назначения, увеличив количество запросов на 64,6%.

Система Avinode запущена в 2002 году. Сейчас в системе Avinode зарегистрировано более 300 операторов воздушных судов по всему миру, постоянно обновляющих информацию о доступности и ценах по 3500 самолетам более чем 150 фрахтовых брокеров. При помощи Avinode брокеры могут взаимодействовать с эксплуатантами в реальном времени. Информация от операторов обновляется в системе Avinode каждые 5 минут. Еженедельно компания составляет символический рейтинг по 25 наиболее востребованным аэропортам Европы.



Фото: Дмитрий Петроченко

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

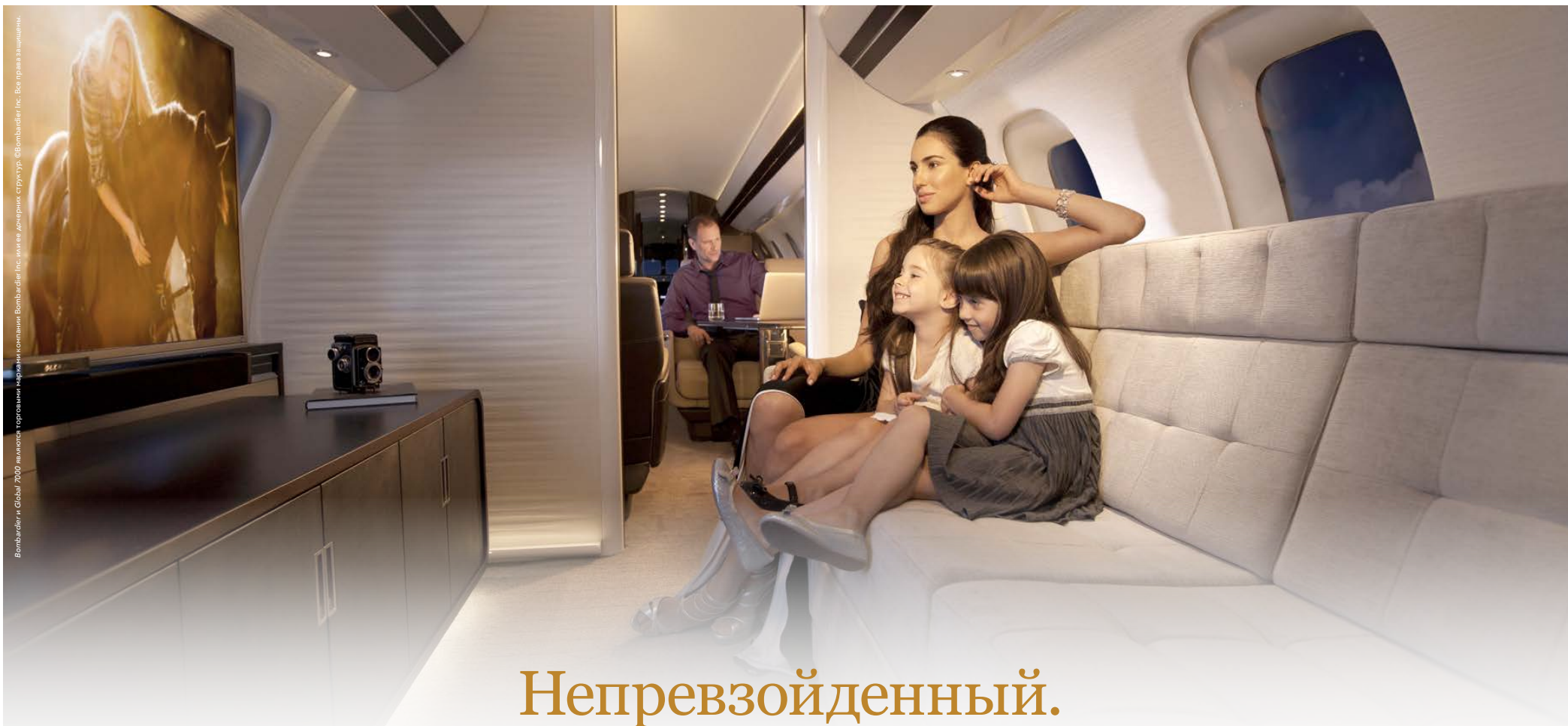


FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO

a-group.aero

+7 (495) 981 38 26
client@a-group.aero

Волвадгер и Сблв 2009 лвлкслсл глрслвлн лрлрлн лнлннн Волвадгер лсл лнлсл дслслрнн слрлрлн слрлрлн слрлрлн лсл. Вол лрлвл лнлнннн.



Непревзойденный. От замысла до воплощения.

Это не простая случайность. Это тщательно продуманное решение. Исключительное сочетание летных характеристик и плавности хода - плод непрерывного стремления Bombardier к инновациям. Сочетание совершенства инженерной мысли и мастерства. Спокойный, плавный полет - уверенность, которую дают только самолеты Bombardier.

businessaircraft.bombardier.com

BOMBARDIER

Bombardier увеличил дальность Global 7000

Bombardier сообщает, что бизнес-джет Global 7000 получит дальность полета на 300 морских миль больше расчетного значения – 7700 морских миль. Это позволит соединить еще больше городов в беспосадочных перелетах.

«Мы очень рады предложить увеличенную дальность полета нашим лояльным клиентам, которые являются движущей силой наших технических достижений, и у которых скоро появится собственный самолет, которому не будет равных», - сказал Дэвид Колил, президент Bombardier Business Aircraft. «Мы не только стремимся начать поставки самолетов Global 7000 в этом году, на этом пути мы превзошли ожидания заказчиков».

В рамках летно-испытательной программы опытные Global 7000 выполнили несколько дальних рейсов, в том числе в Сидней, Дубай и на Гавайи. Новая даль-

ность полета в 7700 морских миль станет базовой на самолетах Global 7000 для всех существующих и будущих клиентов. Эта увеличение также будет бесплатным для клиентов.

Global 7000, самый просторный и самый дальний бизнес-джет из когда-либо построенных, находится на пути к вводу в эксплуатацию во второй половине 2018. В программе летных испытаний, которая началась в ноябре 2016 года, пять опытных самолетов налетали более 1800 часов и в настоящее время завершается сертификация самолета.

Обладая максимальным рабочей дальностью полета в 7700 морских миль, Global 7000 сможет летать дальше, чем любой другой деловой самолет. Сегодня Bombardier может подтвердить, что с увеличенной дальностью Global 7000 является единственным бизнес-джетом, который может соединить Нью-Йорк с Гонконгом и Сингапур с Сан-Франциско.



НАМ ДОВЕРЯЮТ



 SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Embraer в первом квартале поставил 11 бизнес-джетов

Embraer в первом квартале текущего года передал заказчикам одиннадцать бизнес-джетов. Поставки распределялись следующим образом: три Phenom 100, пять Phenom 300, два Legacy 450 и один Legacy 500.

Финансовые показатели первого квартала будут опубликованы 27 апреля. Среди главных событий первых трех месяцев года в компании выделяют первую поставку модернизированного Phenom 300E.

Напомним, что согласно данным производителя, за 12 месяцев 2017 года клиенты получили 109 бизнес-джетов, что на восемь машин меньше показателей 2016 года. В минувшем году клиенты получили 72 легких самолетов (18 Phenom 100, 54 Phenom 300) и 37

больших самолетов (14 Legacy 450, 15 Legacy 500, семь Legacy 650, один Lineage 1000). В 2016 году эти цифры составляли соответственно 73 Phenom (десять Phenom 100, 63 Phenom 300) и 44 Legacy/Lineages (12 Legacy 450, 21 Legacy 500, девять Legacy 650, два Lineage 1000).

По оценке Embraer, полученные в 2017 году результаты сопоставимы с прогнозами, сделанными в начале и середине 2017 года: 70–80 легких самолетов и 25–45 – больших. Исторически сложилось, что четвертый квартал стал самым активным для бразильского производителя. С октября по декабрь 2017 года заказчики получили 50 самолетов (семь Phenom 100, 25 Phenom 300, семь Legacy 450, 10 Legacy 500 и один Legacy 650).



ALL-AROUND LUXURY,
POWER-PACKED
PERFORMANCE

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Jetcraft уверен во вторичном рынке

«Все идет очень позитивно», - сказал на выставке АВАСЕ-2018 президент компании Jetcraft Asia Дэвид Диксон, комментируя региональный рынок подержанных деловых самолетов.

Несколько лет назад покупатели в регионе не рассматривали ничего, кроме новых самолетов, но уже сейчас активно покупают подержанные воздушные суда, и их продажи в Азиатско-Тихоокеанском регионе теперь равны новым поставкам. Это, по мнению Дэвида Диксона, отражает большую разумность при выборе самолетов и, следовательно, лучшие возможности для вторичного рынка региона.

Диксон, который также является вице-председателем AsBAA, создал плацдарм Jetcraft в Азии, открыв офис в Гонконге в 2012 году. В ту пору деловые самолеты рассматривались как способ привлечения инвесторов в Китай. «Теперь китайцы отправляются в Африку, на Ближний Восток, в Южную Америку. Они - внешние инвесторы», - сказал он. «Это помогает продвижению спроса на вторичном рынке региона».

«Азия сейчас бросает вызов Европе за второе место в мировых продажах подержанных самолетов», - сказал Диксон. «И я уверен, что он станет вторым по величине рынком».





FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

**Ангарное хранение самолетов
по разумной цене**





Comlux получает АОС Сан-Марино

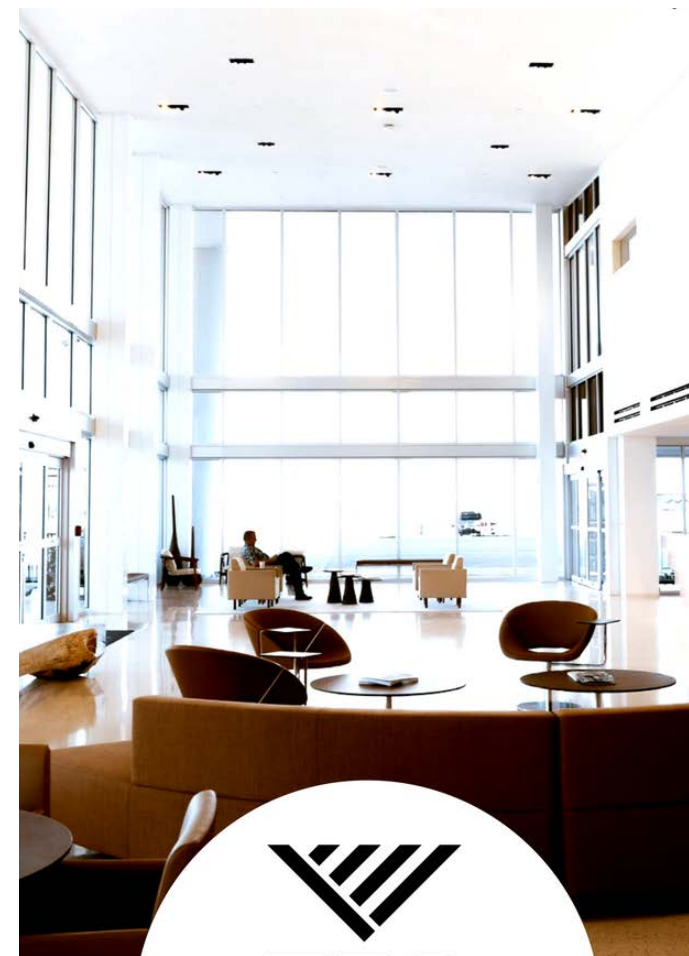
Компания Comlux объявила о получении сертификата коммерческого оператора (АОС) Сан-Марино. Сертификат получен VIP подразделением компании – Fly Comlux. Это четвертый сертификат АОС (Т7), который дополняет существующие АОС Comlux на Мальте (9Н), Арубе (Р4) и в Казахстане (UP).

Первым самолетом, который добавлен в АОС Сан-Марино, стал Bombardier Challenger 604. В Comlux создана необходимая команда и применены лучшие авиационные методы для обеспечения беспрепятственного ввода самолета в эксплуатацию.

Андреа Занетто, генеральный директор Fly Comlux, сказал: «Мы очень рады открыть этот новый сертификат АОС в Сан-Марино. Мы работали с авиационными властями и реестром Сан-Марино, чтобы предложить владельцам VIP-самолетов новый вариант для коммерческого использования их самолетов

совместно с Comlux. Реестр Сан-Марино уже хорошо известен в отрасли как ориентированный на клиентов и действующий в рамках стандартов ИКАО. Мы с нетерпением ждем совместной работы».

Дэвид Колиндрес, президент авиационного реестра Сан-Марино, продолжил: «Мы рады сотрудничеству с Comlux, компанией, которая исповедует безопасность, является примером качественных авиаперевозок и предоставляет пассажирам отличный уровень комфорта. Мы стремимся поддерживать и обслуживать авиационную отрасль, и воздушный транспорт является одним из сегментов, который быстро развивается в глобальном экономическом росте. Поэтому Управление гражданской авиации Республики Сан-Марино регулирует и контролирует операторов в соответствии с самыми высокими стандартами безопасности. Поздравляем Comlux San Marino, и с нетерпением ждем ее успеха!»



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
TOP SELECTED FBOS

Geneva Airpark показывает рост

Компания Geneva Airpark, крупнейший провайдер услуг по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в аэропорту Женевы, подвела итоги работы за 2017 год. Согласно данным компании, количество рейсов увеличилось на 20%. Эти данные показывают рост в количестве базирующихся самолетов (+13% против 2016), количестве ежедневного резервирования стоянок (+12% против 2016) и количестве новых клиентов (+30% в 2017 против 2016).

Эти статистические данные подчеркивают два фактора:

- Возрастающая фундаментальная потребность в услугах деловой авиации, на фоне объявления ЕВАА о постоянно увеличивающемся трафике деловой авиации в Европе в среднем на 4,3% с общим ростом на 12% в 2017 в Женеве
- Высокий уровень потребительской лояльности в

Geneva Airpark указывает то, что предложенный сервис полностью соответствует требованиям бизнес-авиации.

Несколько лет назад компания приступила к реализации грандиозного проекта по развитию сегмента бизнес-перевозок в Женеве. Проект предусматривает поэтапное строительство и ввод в эксплуатацию объектов инфраструктуры и рассчитан на 15 лет.

За первые годы работы было проделано достаточно много. За короткое время Geneva Airpark удалось практически с нуля построить современный авиационный комплекс. В 2009 году Geneva Airpark начинала с обслуживания 6-7 самолетов в сутки, а персонал компании состоял лишь из 12 человек. Сейчас трафик варьируется в пределах двадцати бортов в сутки, при общем трафике в 50-60 самолетов.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Jetex и Wright Electric – партнеры по электрическим самолетам

Jetex объединит усилия с американским стартапом Wright Electric, чтобы коренным образом изменить частную авиацию. Благодаря новому партнерству, Jetex станет первой компанией бизнес-авиации в мире, которая будет внедрять и поддерживать электрические воздушные суда для использования на коротких рейсах.



Компания будет внедрять инфраструктуру зарядки и полноценную поддержку электрических воздушных судов, расширяя ее по всей сети Jetex Global FBO, начиная с Дубая. В итоге станции зарядки появятся в более чем тридцати FBO компании.

В сотрудничестве с Wright компания Jetex также будет инвестировать в распространение электрических воздушных судов по всему миру. С предполагаемой дальностью полета в 540 км или 335 миль, пассажир может долетать на одном заряде из FBO Jetex в Дубай в Маскат или Малагу в Касабланке.

«Мы постоянно строим новую реальность в авиационной отрасли. Во-первых, установив высокий уровень обслуживания, а теперь приняв новый стандарт для инноваций», - сказал президент и генеральный директор Jetex Адель Мардини. «Мы предполагаем наличие электрических ВС и инфраструктуры во всех FBO нашей глобальной сети».

Для Wright Electric цель состоит в том, чтобы через 20 лет каждый рейс на коротких маршрутах завершился с нулевым выбросом. По данным компании, их самолеты будут на 50% тише и на 10% дешевле в эксплуатации. Wright Electric использует аккумуляторные батареи с передовой технологией ячеек.

«Мы сразу поняли, что Jetex – это та компания, с которой мы хотели бы работать. Они имеют инновационный подход и не любят соглашаться на статус-кво», - сказал Джеффри Энглер, генеральный директор и основатель Wright Electric. «Они так же, как и мы воодушевлены новыми технологиями».

 The advertisement features a red and black Pilatus PC-12 NG aircraft in flight against a blue sky. Below the aircraft is a scenic landscape with mountains and a lake. The text is in Russian.

PILATUS

PC-12 NG

САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ
ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ
В МИРЕ

NESTEROV AVIATION

Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12

+7 495 796 1155
sales@nesterovavia.com

Аэропорт «Рига» набирает обороты

Первый квартал 2018 год оказался более удачным для международного аэропорта «Рига» в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Общий пассажиропоток вырос почти на 20%, а грузовые перевозки и вовсе показали рекордный рост в 70%.

«Увеличение количества рейсов бизнес-авиации не такое значительное, как в регулярных перевозках, однако и у нас наблюдается увеличение потока в пределах 10% по сравнению с первым триместром 2017 года», - рассказал BizavNews Роман Крупянко, управляющий первого в Балтии полного центра наземного обслуживания «Capital Handling».

Данные показатели, по заявлению руководства аэропорта, позволили Риге попасть в число 10 самых быстро развивающихся аэропортов Европы, а также

дали надежду на то, что летний сезон принесет новые рекорды.

«Следующий качественный этап развития аэропорта несомненно будет связан со строительством железнодорожной ветки до аэропорта «Рига» в рамках проекта Rail Baltica, который соединит балтийские столицы, Берлин и Варшаву, и по нашим предположениям, даст дополнительный импульс развитию во всех сферах авиации» - резюмирует г-н Крупянко.

Напомним, что Международный аэропорт «Рига» является государственным акционерным обществом (ГАО) Латвийской Республики. Владелец всех акций является Латвийская Республика. Держателем доли капитала для государственного акционер-

ного общества является Министерство сообщения Латвийской Республики. Международный аэропорт «Рига» является крупнейшим авиационным предприятием в Балтии и главным центром воздушного сообщения этого региона, который обеспечивает регулярное пассажирское сообщение, перевозку грузов и почты воздушным судами гражданской авиации в города Европы и других стран мира. Международный аэропорт «Рига» оказывает как авиационные (обслуживание самолетов, пассажиров и груза), так и неавиационные услуги (аренда помещений и территории, автостоянки, услуги VIP-центра и др.). Он обслуживает как местные, так и международные авиалинии, став одним из немногих аэропортов Европы, который обслуживает авиакомпании полного сервиса и дешевые авиакомпании-дискаунтеры.



Российский дебют Bell 505 состоится на HeliRussia 2018

Долгожданная премьера нового легкого вертолета Bell 505 Jet Ranger X состоится на 11-й Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2018, которая пройдет с 24 по 26 мая в Москве. Серийный экземпляр модели будет демонстрироваться на стенде компаний Bell и Jet Transfer, официального представителя Bell в России. Там же потенциальные покупатели смогут обсудить условия приобретения и поставки вертолета Bell 505.

Bell 505 Jet Ranger X – это легкий вертолет, рассчитанный на 5 человек. При создании модели американская компания Bell руководствовалась задачей сделать его наиболее безопасным, эффективным и надежным. Bell 505 оснащается современным двигателем Turbomeca Arrius 2R с двухканальной электронно-цифровой системой управления, имеет

«стеклянную кабину» и пилотажно-навигационный комплекс Garmin G1000H, снижающий нагрузку на пилота. Дальность полета нового вертолета составляет 566 км, он имеет крейсерскую скорость 231 км/ч и может нести полезную нагрузку 680 кг.

В 2017 году Bell 505 Jet Ranger X был сертифицирован в США и Европе, а также в ряде других стран. В скором времени ожидается его сертификация в России, что сделает возможным начало поставок. На сегодняшний день по всему миру заказано свыше 300 вертолетов этой модели, ряд заказов на Bell 505 оформлен и в России. В частности, первым получателем вертолета станет Уральский завод гражданской авиации (УЗГА), также участвующий в HeliRussia 2018. УЗГА является партнером Bell по лицензионному производству вертолета Bell 407GXP на своей

площадке в Свердловской области.

Первый показ Bell 505 Jet Ranger X в России состоялся на 8-й Международной выставке вертолетной индустрии HeliRussia 2015, где демонстрировался полноразмерный макет, на примере которого посетители выставки смогли узнать о спецификациях ожидаемой новинки. В этом году гости HeliRussia 2018 получат шанс изучить уже серийный вертолет, который безусловно составит высокую конкуренцию другим моделям в своем классе.

Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia ежегодно становится местом ярких и интересных премьер. Помимо российского дебюта Bell 505 Jet Ranger X, на выставке ожидается премьера других моделей легких вертолетов.



**“BEST AVIATION
SAFETY & REGULATORY
ORGANISATION – CARIBBEAN”**

Industry Insight
2017 AVIATION AEROSPACE
& DEFENCE AWARDS

BCAA 
BERMUDA CIVIL AVIATION AUTHORITY

The world's premier offshore Aircraft Registry

bcaa.bm | e: info@bcaa.bm

Connect with us  

Qatar Airways инвестирует в JetSuite

Национальная авиакомпания Катара Qatar Airways приобрела миноритарный пакет акций в американском операторе бизнес-авиации JetSuite, Inc. и опосредовано в JetSuiteX, Inc.

Объявление было сделано на прошлой неделе в присутствии министра финансов Катара и председателя Qatar Airways Его Превосходительства г-на Али Шарифа Аль-Эмади. Qatar Airways присоединяется к JetBlue Airways, а также к ряду частных инвесторов, в качестве заинтересованной стороны и в JetSuite и в JetSuiteX.



Благодаря этим инвестициям, Qatar Airways будет способствовать росту бизнеса JetSuite, который в настоящее время фокусируется на легких и сверхлегких бизнес-джетах. Инвестиции распространяются и на JetSuiteX, дочернюю компанию для JetSuite, что еще больше ускоряет расширение воздушного сообщения оператора на Западном побережье США и за его пределами.

JetSuiteX работает в нише малообслуживаемых коротких маршрутов и небольших аэропортов. JetSuiteX управляет флотом самолетов Embraer 135, которые выполняют полеты из частных терминалов в Калифорнии и Неваде. Инвестиции Qatar Airways позволят ускорить расширение парка компании и дают возможность развивать новые направления.

Главный исполнительный директор Qatar Airways, Его Превосходительство г-н Акбар Аль Бейкер сказал: «Мы очень рады возможности инвестировать в такой уникальный бизнес, как JetSuite и JetSuiteX. Мы считаем, что обе компании дополняют бизнес Qatar Airways и поддерживают наши основные ценности и ориентацию на клиента. Мы считаем, что JetSuite и JetSuiteX предоставляют действительно классный сервис для американского рынка с огромным потенциалом для развития, и мы очень рады инвестировать в эту возможность вместе с JetBlue и другими инвесторами».

Эти вложения также поддерживают инвестиционную стратегию Qatar Airways, которая уже включает в себя миноритарные пакеты в несколько других международных перевозчиках, таких как International Airlines Group, LATAM Airlines Group, Cathay Pacific и Air Italy.

JETFLITE

Мы превращаем Вашу обычную поездку в незабываемое путешествие!



- ✈ Чартерные авиаперевозки
- ✈ Управление воздушными судами
- ✈ Медицинские рейсы
- ✈ Техническое обслуживание воздушных судов
- ✈ Грузовые авиаперевозки
- ✈ Уникальная конфигурация Challenger-604 до 18 пассажиров



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



Jetflite Московский офис
Tel: +7 926 08 20 1 20
evgeny.vorobyev@jetflite.fi

Nomad начинает эксплуатацию G450

Швейцарский оператор Nomad Aviation AG приступает к эксплуатации в интересах владельца 16-местного Gulfstream G450. По согласованию с владельцем самолет будет доступен для чартерных перелетов. Nomad Aviation AG работает на рынке деловой авиации в двух сегментах: бизнес-чартер и управление воздушными судами.

Самолеты Nomad Aviation AG, помимо Швейцарии, имеют также регистрацию Австрии, Марокко и Мальты. В 2013 году Nomad Aviation объявил о создании на Мальте дочерней компании Nomad Aviation (Europe) Ltd и получении сертификата коммерческого эксплуатанта (Air Operator Certificate), выданный

авиационными властями острова (Transport Malta Civil Aviation Directorate).

Переместив в прошлом году свою авиабазу из Берна в Клотен возле аэропорта Цюриха, Nomad Aviation теперь расширяет клиентскую базу и охват своей деятельности. Томас Коели, генеральный директор Nomad Aviation, рассказал BizavNews, что в настоящее время компания эксплуатирует три чартерных самолета Challenger 604, один Embraer Legacy 600, один Bombardier Global 5000, один Cessna Citation CJ1+ и один Beechcraft Premier 1. «Помимо этого, у нас имеется парк из пяти управляемых нами самолетов для корпораций и частных лиц», – добавил он.



авиа
бизнес
групп

www.aviagroup.ru
ops@aviagroup.ru

+7 495 789 38 06

125445 Москва
Ленинградское шоссе
дом 65, строение 3

Опытный образец VRT500 появится к концу 2019 года

Холдинг «Вертолеты России» к концу 2019 года создаст опытный образец легкого многоцелевого вертолета VRT500, разработанного конструкторским бюро «ВР-Технологии». В настоящий момент ведутся прочностные испытания несущей системы вертолета, в ближайшее время специалисты «ВР-Технологий» планируют приступить к аэродинамическим испытаниям.

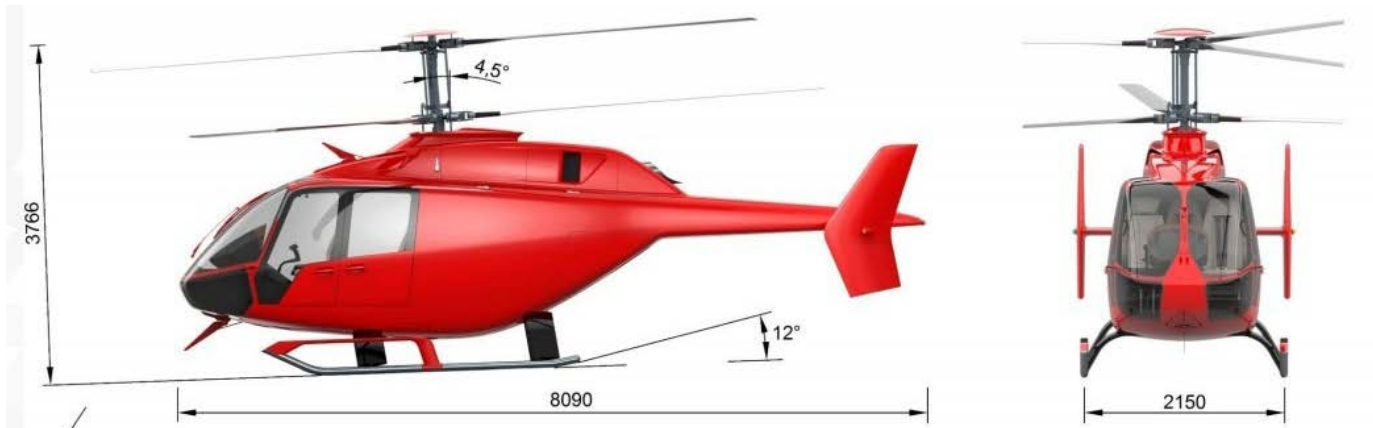
Вертолет предполагается к поставкам в пассажирской, многоцелевой, грузовой, учебной, VIP и медико-эвакуационной конфигурациях. При этом, в сегменте со взлетной массой до двух тонн VRT500 станет первым в мире медико-эвакуационным вертолетом с возможностью погрузки-выгрузки унифицированной тележки-каталки через задние створки кабины, что упрощает сам процесс и позволяет значительно сэкономить время.

«В данном вертолете высокие летно-технические характеристики сочетаются с привлекательной ценой и стоимостью эксплуатации, при этом он будет обладать самой объемной кабиной в классе. Все эти качества в перспективе позволят VRT500 занять до

15% мирового рынка вертолетов гражданского назначения с массой до 2 тонн. Мы рассчитываем, что к 2030 году будет произведено и реализовано порядка 700 машин», - отметил генеральный директор «ВР-Технологий» Александр Охонько.

По его словам, порядка 30% поставок планируется осуществить в страны Латинской Америки и Карибского бассейна, еще примерно по 15% придется на Северную Америку, Азиатско-Тихоокеанский регион, Европу, а также Россию и СНГ.

VRT500 - легкий однодвигательный вертолет соосной схемы расположения винтов со взлетной массой 1600 кг. Машина будет обладать самой объемной в своем классе грузопассажирской кабиной общей вместимостью до 5 человек и оснащаться современным комплексом авионики, построенным по принципу «стеклянная кабина». Закладываемые в вертолет летно-технические характеристики позволят ему развивать скорость до 230 км/ч, совершать полеты на дальность до 1000 км, брать на борт до 750 кг полезной нагрузки.



24-26 мая

HELIRUSSIA 2018

Организатор: **МИНПРОМТОРГ РОССИИ**
Титульный спонсор: **ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ**

XI Международная выставка вертолетной индустрии

КРУПНЕЙШАЯ ВЕРТОЛЕТНАЯ ВЫСТАВКА В ЕВРОПЕ

Устроитель: **РВС** (Российские вертолетные системы)
При поддержке: **АВИ** (Авиационная выставка)

Москва, МВЦ «Крокус Экспо»
www.helirusia.ru

6+

London Heliport увеличивает трафик

Администрация Barclays London Heliport (Battersea) опубликовала итоги работы за 2017 финансовый год. Согласно данным компании, прошедшие 12 месяцев стали самыми удачными с 2008 года. Всего было выполнено 11900 рейсов, что на 5% больше аналогичных показателей 2016 года. 20% рейсов – VIP перевозки из аэропортов (London Stansted, London Luton, London Oxford Airport и Farnborough).

В компании отмечают существенный рост полетов на двухдвигательных вертолетах. Основной трафик по-прежнему «делают» операторы Castle Air, Capital, Atlas, Halo Aviation и Starspeed. Основу парка Barclays London Heliport составляют Airbus Helicopters H155/H135/AS355 и AgustaWestland AW109/AW139/AW169.

В компании отмечают и возросшую популярность вертодрома для полетов на спортивные и культурные мероприятия, включая British Grand Prix, футбольные столичные дерби, многочисленные выставки и аукционы.

Barclays London Heliport был приобретен в 2012 году компанией Reuben Brothers (также владеет London Oxford Airport). Кроме снижения цен London Heliport, материнская компания предлагает существенные скидки и при полетах в London Oxford Airport. Так, стоимость аэропортовых сборов при пользовании вертолетным трансфером, согласно опубликованным тарифам, снижена на 50%, что составит существенную конкуренцию наземному транспорту (время в полете занимает всего 22 минуты и соответствует стоимости аренды автомобиля премиум-класса).

ЕхесуJet сертифицировала первые FBO в Австралии по стандартам IS-BAH

Компания ЕхесуJet, входящая в Luxaviation Group, сертифицировала FBO в австралийском Сиднее (Kingsford-Smith International Airport) и Мельбурне (Essendon Airport) по стандарту IS-BAH Stage I (Standard for Business Aircraft Handling), учрежденного Международным Советом деловой авиации (ИВАС). Это произошло спустя год после открытия комплексов. FBO имеют современные пассажирские терминалы, собственные перроны и ангарные комплексы.

«Это одобрение демонстрирует, что наши FBO в Сиднее и Мельбурне имеют четкие обязательства по безопасности бизнес-авиации на земле и выходят за рамки того, что требуется по обязательным документам. Аудит IS-BAH включал в себя проверку системы управления безопасностью полетов, соответствие требованиям для организаций и персонала, обучение, компетентность и ряд других аспектов обслужи-

вания частных самолетов», - комментирует Даррен Макголдрик, вице-президент ЕхесуJet Asia-Pacific.

Международный стандарт IS-BAH разработан как свод правил для провайдеров услуг по наземному обслуживанию деловой авиации, в основе которого лежит система управления безопасностью полетов. IS-BAH повторяет структуру Международного стандарта эксплуатации воздушного судна деловой авиации (IS-BAO) и включает в себя первую программу по безопасности при наземном обслуживании Национальной ассоциации воздушного транспорта США (NATA). IS-BAH является глобальным отраслевым стандартом для операторов по наземному обслуживанию бизнес-авиации по всему миру и соответствует требованиям и международной практике ИКАО, включая требования к системам управления безопасностью полетов (SMS). Стандарт запущен на выставке EBACE-2014.



CJ2/CJ2+ получают законцовки

Компания Tamarack Aerospace Group получила дополнительный сертификат типа на установку законцовок крыла Atlas Active Winglets на линейке бизнес-джетов Cessna Citation CJ2 и CJ2+. Сертификат получен вскоре после того, как Tamarack получил одобрение от EASA и FAA на установку законцовок на CJ3/CJ3+. Также компания недавно расширила производственные мощности, чтобы сократить время монтажа до одной недели, включая покраску.

«С моей точки зрения, это достаточно убедительное доказательство того, что команда Tamarack теперь имеет опыт и рабочие отношения с нашими регулирующими партнерами, как в ЕС, так и в США, чтобы не только получать несколько последовательных разрешений регулирующих органов, но также быстро превратить эти STC в полноценный продукт. Поэтому я очень горжусь этим достижением», - сказал Ник Гуида, основатель и генеральный директор Tamarack Aerospace.

Законцовки, которые могут быть установлены без изменений в структуре крыла, обеспечивают CJ2/CJ2+ дальность полета 1700 морских миль при максимальной крейсерской скорости с запасом IFR, возможность подъема на FL450 за 30 минут, увеличение угла набора высоты и улучшенную устойчивость в полете. Кроме того, в рамках работ по монтажу законцовок устанавливается модернизированное наружное освещение.

Кроме сертификата для CJ2/CJ2+, компания имеет аналогичные одобрения для CJ, CJ1, CJ1+, CJ3, CJ3+ и M2.

Ameco и Lufthansa Technik поработают вместе

Китайская Ameco (Aircraft Maintenance and Engineering Corporation) и Lufthansa Technik AG подписали Меморандум о взаимопонимании (MoU) по сотрудничеству в области поддержки бизнес-джетов. Документ подписан в рамках выставки ABACE-2018.

«Обе стороны будут тесно сотрудничать для улучшения и расширения доступности технической поддержки бизнес-джетов в Китае, а также совместно разрабатывать новые решения, диктуемые рынком для непрерывного предоставления высококачественных услуг своим клиентам в Китае», - комментируют партнеры.



Глобальная сеть Lufthansa Technik Group включает в себя около 30 аффилированных и дочерних компаний, а также множество станций по техническому обслуживанию по всему миру и является лидирующим провайдером в авиационной индустрии. Уникальный сплав технического опыта, понимания эксплуатационных требований и поддержки, адаптированной под клиентов, делает Lufthansa Technik Group привлекательным партнером. Сеть Lufthansa Technik создана из специалистов, с успехом предоставляющих новые и полезные услуги авиакомпаниям по всему миру. В группе работают более 26 000 человек в Европе, Азии и США.

Ameco, основанная в 1989 г., — совместное предприятие Lufthansa и Air China, базирующееся в Пекине. Компания имеет сертификаты Администрации гражданской авиации Китая (CAAC), Федеральной авиационной администрацией США (FAA) и Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA). Сейчас китайский провайдер предлагает целый спектр услуг по проектированию, инжинирингу и сертификации различных модификаций монтажных комплектов и техническому обслуживанию бизнес-джетов и самолетов для VIP-перевозок. В первом полугодии 2015 г. компания завершила монтаж интерьера на шести самолетах Boeing китайской авиакомпании, название которой не раскрывается.

В целом Ameco предоставляет услуги по техобслуживанию и ремонту воздушных судов — в основном Airbus и Boeing, а также двигателей и авиационных компонентов. Кроме того, корпорация осуществляет инженерно-техническое обеспечение авиапредприятий, оказывает услуги в сфере логистического сервиса и занимается обучением технического персонала.

ASG отчиталась за первый квартал

Гонконгская консалтинговая компания Asian Sky Group (ASG) в первом квартале 2018 года закрыла десять сделок по купле/продаже воздушных судов и завершила шесть новых исследовательских и консалтинговых проектов. В случае с воздушными судами, речь идет о G550, Global XRS, G5000, G450, Citation XLS, King Air C90, трех Airbus Helicopters H155 и H135. Четыре сделки были закрыты с клиентами из Азиатско-Тихоокеанского региона (две из Китая) и шесть – с клиентами из США. Также компания сообщила о выполнении четырех эксклюзивных чартерных перелетов на Фиджи, в Сидней, Стокгольм и Белиз.

За последние два года основными клиентами Asian Sky Group стали частные китайские 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.

В сентябре 2017 года Asian Sky Media выпустила подробное исследование рынка деловой авиации стран АТР. В нем отмечается, что важным элементом здорового, устойчивого развития деловой авиации и АОН является необходимая инфраструктура для ее поддержки.

Новичок рынка OJets покупает Elit'Avia

Компания OJets, которая на прошлой неделе запустила чартерные операции в Азиатско-Тихоокеанском регионе на Bombardier Global 6000 и Challenger 650, приобрела провайдера услуг бизнес-авиации из Словении Elit'Avia. Основанная в Сингапуре OJets купила первые два самолета через Minsheng Financial Leasing Co., но анонсировала амбициозные планы по увеличению своего первоначального флота в четыре раза в течение следующих 90 дней.

Покупка Elit'Avia, базирующейся в Любляне, дает OJets основу на европейском рынке управления самолетами, чартерами и авиационными услугами. С помощью этого приобретения количество принадлежащих и управляемых самолетов вырастет с двух до 23, а также принесет OJets «десятилетний опыт работы», говорится в сообщении компании. Операции OJets будут осуществляться под мальтийским АОС Elit'Avia, открывая компании глобальный доступ, включая полеты в США.

Объединенной компанией будет руководить со-владелец Elit'Avia Никола Хаусман, который станет генеральным директором OJets. Хаусман, у которого была доля в Elit'Avia с 2011 года, в 2008 году основал Zenith Jet и ранее работал с Bombardier. Председатель Elit'Avia Мишель Куломб и генеральный директор Пуджа Махаджан будут продолжать управлять деятельностью Elit'Avia, как дочерней компании OJets.

«OJets дает оптимизацию услуг бизнес-авиации», - сказал Хаусман. «Благодаря нашему частному флоту, мы предлагаем услуги, которые отвечают текущим рыночным условиям, сводя к минимуму инвестиционные обязательства и устраняя риск владения активами. В совокупности, наши клиенты получают доступ к большему количеству самолетов и большему количеству пилотов, а также к расширению глобального охвата с помощью FBO и офисов в Азии, Европе и Северной Америке».



Первая сотня

Honda Aircraft поставила сотый бизнес-джет HA-420 HondaJet. Имя заказчика и регион не раскрываются. Honda Aircraft планирует нарастить производство своего бизнес-джета HA-420 HondaJet до 80 самолетов в год к середине 2019 года, ранее сообщил глава компании Мачимаса Фуджино. «К концу 2018 года финансового года, который у компании Honda заканчивается в марте 2019, мы хотели бы достичь полной производственной мощности на уровне около 80 самолетов», - сказал он.

Бизнес-джет Honda HA-420 HondaJet вмещает до 6 пассажиров и сертифицирован для управления одним пилотом. Несмотря на свою малогабаритность, самолет развивает крейсерскую скорость до 422 узлов (777 км/ч) с практической дальностью полета более 2200 км. Особый интерес представляют двигатели HondaJet, установленные над крылом, что позволяет увеличить вместительность багажного отделения, снизить уровень шума в салоне воздушного судна, особенно при взлете и посадке, и уменьшить сопротивление.

Honda Aircraft продолжает создавать всемирную дилерскую сеть для обеспечения обслуживания и поддержки клиентов HondaJet. Дилерская сеть HondaJet охватывает территории в Северной Америке, Южной Америке, Европе и Азии. Напомним, что в России интересы Honda Aircraft представляет группа компаний Aim of Emperor, которая имеет статус Sales Representative of HondaJet Central Europe, an authorized dealer of Honda Aircraft.

Напомним, что Honda Aircraft в 2017 году вышла на первое место в мире по объему продаж в классе легких бизнес-джетов.

Продажи Textron Aviation растут

Поставки бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов Textron Aviation в первом квартале выросли на 18,2%, а продажи новых бизнес-джетов и турбопропов увеличились на 33%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По словам председателя и главного исполнительного директора Textron Inc. Скотта Доннелли, сильные заказы в этом году дали соотношение поставленных самолетов к заказанным на уровне 1,3:1.

В первом квартале подразделение Textron Aviation поставило 36 бизнес-джетов Citation и 29 турбовинтовых самолетов King Air по сравнению с 35 реактивными и 20 турбовинтовыми самолетами в течение первых трех месяцев 2017 года.

По словам Доннелли, увеличение поставок и продаж джетов объясняется увеличением спроса со стороны покупателей из США, которые ожидают разгона

экономики, для замены самолетов. «Деловая уверенность сильна, поэтому люди хотят инвестировать», - сказал он. «Есть много естественного спроса от операторов для модернизации флота. А иностранные покупатели стимулируют продажи турбопропов».

Доходы Textron Aviation в первом квартале выросли на \$46 млн. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили \$1 млрд., а прибыль удвоилась, до \$72 млн. В конце прошлого месяца объем портфеля заказов составил \$1,6 млрд., что на \$400 млн. больше, чем в конце прошлым году.

Между тем, Textron ожидает, что суперсредний Citation Longitude получит сертификацию FAA к концу следующего месяца. Доннелли сказал, что программа столкнулась с некоторыми непредвиденными задержками и поэтому сейчас выполняются последние испытательные полеты.



Впечатляющий налет

Американский долевого оператор Flexjet, который получил первый из заказанных бизнес-джетов Gulfstream G650 в конце прошлого года, в буквальном смысле слова бьет рекорды по налету. Согласно сервису www.flightaware.com, джет с позывными «LXJ650» (N650FX, заводской 6268) в январе 2018 года имел налет 97 летных часов, феврале 93 часа, а в марте – 89 часов. Если Flexjet продолжит активную эксплуатацию самолета таким образом, то годовой налет составит 1100 часов, что станет абсолютным рекордом.

Напомним, что 15-местный флагман Flexjet доступен для выполнения чартерных рейсов. В компании рассчитывают на увеличение спроса по трансатлантическим направлениям, преимущественно в Европу. В Старом Свете Flexjet уже обосновался. Весной 2017 года компания Flexjet LTD (британская «дочка» Flexjet, бывшая FlairJet) получила первый самолет Nextant 400XTi и сертификат эксплуатанта. До конца месяца в распоряжение компании появятся еще три машины, а к концу года парк увеличится до 10 машин, включая самолеты с большими кабинами. Таким образом, американцы имеют все шансы достаточно хорошо закрепиться в Европе.

Осенью прошлого года Flexjet анонсировал новую программу для клиентов «Global Access», которая наравне с долевыми продуктами компании предлагает заказчикам путешествовать на большие расстояния. В программе «Global Access» предусмотрена только почасовая ставка, которая в зависимости от дальности полета снижается. «Чем больше клиент находится в воздухе, тем меньше он платит за перелет», - комментируют в Flexjet.

Начались поставки медицинского Challenger 650

Канадский авиапроизводитель Bombardier сообщает о поставке швейцарской компании Swiss Air-Ambulance Rega первого из шести самолетов Challenger 650 в медицинской конфигурации. Стоимость контракта, который был заключен в 2015 году, составляет \$130 млн. В текущем году компания получит еще два самолета. Медицинское оборудование на Challenger 650 было установлено на производственных мощностях канадской компании Flying Colours Corp. Первый самолет HB-JWA в ближайшее время приступит к полетам.

Bombardier и Swiss Air-Ambulance Rega давние пар-

тнеры. В 1982 году был поставлен первый самолет семейства Challenger, а последний Challenger 604 – в 2002.

В октябре 2014 года Bombardier объявил о новом представителе в семействе бизнес-джетов Challenger. Challenger 650, созданный на базе 605-й модели в партнерстве с NetJets, получил новую авионику, обновленный салон и более мощные двигатели. Это позволило самолету увеличить полезную нагрузку при взлете с коротких взлетно-посадочных полос. При этом дальность по сравнению с 605-й моделью не изменилась и составляет 4000 миль (7400 км).



JetStory выводит на чартерный рынок HondaJet

Польский бизнес-оператор JetStory на минувшей неделе принял поставку первого в Восточной Европе бизнес-джета HondaJet. Как комментируют в компании, самолет был приобретен частным лицом, однако будет доступен для выполнения чартерных рейсов.

История JetStory началась в 2007 году. Изначально частная компания создавалась лишь под одного клиента в качестве управляющей. Со временем, в 2008 году, польский оператор (тогда еще Jet Service) принял решение о расширении. Сейчас для чартерных перелетов JetStory предлагает 11 бизнес-джетов (Bombardier Global Express, Bombardier Global 5000,

Embraer Legacy 600, Bombardier Challenger 350, Bombardier Challenger 300, Cessna Citation Sovereign, Hawker 750, Cessna Citation XLS, Hawker Beechcraft Premier 1A и Cessna Citation Jet II), общий же парк компании – 15 воздушных судов с флагманом Gulfstream G650. В ближайшее время парк компании пополнится Embraer Legacy 600 (2008 года выпуска) и Bombardier Challenger 650. Оба самолета будут доступны для выполнения чартерных перелетов.

Сейчас компания работает в различных сегментах: чартерные перевозки, менеджмент воздушных судов, ТОиР (EASA Part 145) самолетов Cessna

Citation, Bombardier, Embraer, включая 96-месячные проверки. Технический центр расположен в Варшаве (Warsaw Frederic Chopin Airport). Компания полностью обеспечивает себя для самостоятельной работы. В распоряжении JetStory собственные ops, летный департамент, департамент безопасности, технический департамент. Общая численность персонала превышает 200 человек, в том числе 50 пилотов и 20 стюардесс. Компания имеет сертификат типа, а также Continuing Airworthiness Management Organisation. JetStory прошла летный аудит фирмы ARGUS и получили позитивную оценку. Вследствие этого был получен сертификат, подтверждающий самый высокий уровень безопасности, компетентности пилотов и правильности операционных процедур.

По итогам 2017 года JetStory смогла незначительно увеличить трафик и налет по сравнению с 2016 годом. Было выполнено 3343 рейса, перевезен 7101 пассажир, а общий налет составил 8024 летных часа. Если говорить о первом квартале 2018 года, то данные показатели увеличились на 10%. В компании отмечают существенное восстановление рынка в целом и спроса в частности. Российский трафик в общем объеме перевозок компании составляет рекордные 70%. Наиболее популярными направлениями из России являются Ницца, Лондон, Париж, Женева, Ларнака. Как подчеркивают в компании, российские клиенты, как правило, выбирают самолеты суперсреднего класса и выше и, практически, не оптимизировали свои расходы на перелеты. Примечательно, что 95% всех рейсов JetStory продает через брокерские компании. «Мы, поляки, считаем, что у нас с русскими одна ментальность. Конечно же мы работаем со швейцарцами, австрийцами и немцами, но все-таки особенно приятно работать именно с нашими клиентами из РФ, среди которых есть постоянные заказчики», - отмечают в компании.



Конец «классике»

Американская Boeing Business Jets (дочерняя компания по производству деловых самолетов Boeing) в настоящее время имеет заказы на 18 самолетов семейства, причем только семейства BBJ MAX: 13 MAX8, три MAX9 и два MAX7. Об этом в рамках выставки AVACE-2018 рассказал Джефф Данн, вице-президент по продажам BBJ. По его словам, на долю клиентов из Азиатско-Тихоокеанского региона

приходится 26% всех эксплуатирующихся в мире BBJ. Половина всех клиентов из региона АТР – это частные клиенты, на долю правительственной авиации приходится 34%, бизнес-операторов 12% и корпоративный сектор 4%.

Также компания сообщила, что первый клиентский BBJ MAX8 (N329BJ) отправился на кастомизацию.

Сначала самолет посетит аэропорт Делавэр, где на производственных мощностях компании Aloft AeroArchitects на него будут установлены дополнительные топливные баки. Это позволит летать на расстояния до 12300 км без посадок. Далее N329BJ отправится в Индианаполис, где компанией Comlux Completions будут смонтирован салон и системы связи. Частный клиент получит в свое распоряжение полностью готовый самолет во второй половине 2019 года.

Напомним, что Boeing запустил программу BBJ MAX в 2014 году. Производитель первым презентовал широкой публике BBJ MAX8. Этот самолет создан на основе новейшего 737 MAX. Новый лайнер стал первым самолетом семейства BBJ MAX, которое получит все преимущества новых, более эффективных двигателей LEAP-1B производства CFM International и законцовок «двойное перо», разработанных компанией Boeing. Новые двигатели и законцовки сократили расход топлива на 13% и 1,5% соответственно. На практике такие характеристики позволят достичь дальности полета в 6325 морских миль (11713 км), что более чем на 14% превышает показатели самых передовых современных моделей BBJ2.

Основой новой линейки стала модель, созданная на базе Boeing 737-800 (MAX8). В 2019 году на рынок выйдет модель Boeing 737-900 (MAX9), и только годом позже появится аналог 700-й модели, которая в настоящее время является наиболее популярной среди заказчиков.

Как утверждают в Boeing, прямые эксплуатационные расходы на BBJ MAX8 составят \$ 3190, MAX9 - \$3380, а на «семерке» - на уровне \$ 3071 в час.



Юбилей «Фенестрона»

Впервые вертолет с закрытым рулевым винтом типа Fenestron поднялся в небо 50 лет назад: 12 апреля 1968 года знаменательный полет совершил второй прототип вертолета Gazelle. «Фенестрон» стал визитной карточкой авиастроительной компании Sud Aviation, которая со временем сменила бренд на Aerospatiale, затем на Eurocopter и, наконец, стала называться Airbus. В частности, рулевым винтом нового поколения со сниженным уровнем шума и повышенной безопасностью оснащена новейшая разработка производителя – вертолет H160.



В основе разработки закрытой конструкции рулевого винта лежит необходимость обеспечить дополнительную безопасность наземным службам при работе с вертолетом, а также защиту рулевого винта во время горизонтального полета и в сложных эксплуатационных условиях, например, при полетах вблизи высоковольтных линий электропередач. С каждым новым поколением вертолетов уровень шума рулевого винта закрытого типа продолжал снижаться благодаря постоянным научно-исследовательским работам и оптимизации конструкции.

Первоначально закрытый рулевой винт получил название Fenestrou, что в переводе с провансальского наречия означает «маленькое окно». В дальнейшем название изменили на известный нам Fenestron.

Впервые конструкция рулевого винта типа «Фенестрон» была сертифицирована для модели Gazelle в 1972 году. Затем технологию интегрировали в первый прототип однодвигательного вертолета семейства Dauphin, тестовый полет которого состоялся в июне 1972 года. Испытания проводились и на 7-тонном вертолете Puma в 1975 году, однако выяснилось, что рулевому винту диаметром 1 м 60 см и 11 лопастями требовалось слишком много энергии, чтобы гарантировать явное эксплуатационное преимущество от использования «Фенестрона» на вертолетах этого класса.

Разработка второго поколения рулевого винта закрытого типа пришлось на конец 1970-х: именно в это время появился «Фенестрон», полностью сделанный из композитных материалов. Диаметр закрытого рулевого винта на вертолетах семейства Dauphin был увеличен на 20% до 1 м 10 см. Такой шаг был продиктован требованиями береговой охраны

США по созданию высокоманевренного вертолета для проведения поисково-спасательных операций. Береговая охрана США по сей день эксплуатирует эти вертолеты, а их налет превысил 1,5 млн часов.

Одновременно продолжались исследования по оптимизации формы «Фенестрона», лопастей винта и снижению уровня шума на определенных этапах полета. С 1987 по 1991 годы закрытый рулевой винт был успешно испытан на вертолете семейства Ecureuil, прототип которого сегодня можно увидеть при входе на территорию штаб-квартиры Airbus Helicopters в Мариньяне.

В 1994 году третье поколение «Фенестрона» было адаптировано под вертолет H135. Уровень шума при эксплуатации был оптимизирован за счет неравномерного расположения лопастей. В 1999 году первый полет совершил H130 с закрытым рулевым винтом типа Fenestron, который был спроектирован именно на основе версии с неравномерно расположенными лопастями. В 2010 году «Фенестрон» установили и на H145.

Сегодня, 50 лет спустя, новейший вертолет H160 оснастили последней и самой крупной версией рулевого винта закрытого типа Fenestron, которая когда-либо устанавливалась на вертолеты Airbus. Его диаметр составляет 1 м 20 см. Благодаря отклонению профиля кия «Фенестрона» на 120 появилась возможность увеличить показатели полезной нагрузки и путевой устойчивости, что особенно важно на низких скоростях полета. С выводом H160 на рынок средних двухдвигательных вертолетов «Фенестрон» останется главной отличительной особенностью продукции компании Airbus Helicopters на следующие десятилетия.

Туманные перспективы Citation Hemisphere

Ссылаясь на текущие проблемы с двигателем Silvercrest от Safran, компания Textron Aviation приостановила работу над своим новейшим бизнес-джетом Cessna Citation Hemisphere. Председатель и генеральный директор Textron Скотт Доннелли (Scott Donnelly) сделал это заявление во время телефонной конференции по итогам первого квартала. Он сообщил, что сейчас «ожидаются результаты работы над двигателем. И затем, основываясь на них, будет принято решение, и компания будет двигаться вперед, зная какова производительность двигателя».

Некоторые аналитики считают, что непрекращающиеся проблемы с двигателем Safran могут привести к тому, что Textron выйдет из борьбы или, по крайней мере, еще более затян timer с выходом в перспективную нишу джетов с большой кабиной, которая к тому времени уже может быть переполнена. «Похоже, что Textron приостанавливает Hemisphere из-за проблем с двигателем и из-за вероятной конкуренции со стороны Gulfstream», - сказал Джон Равив, старший аналитик и вице-президент авиационной и оборонной тематике в Citi Research.

«Hemisphere всегда казался для Cessna прыжком, с точки зрения ресурсов и положения на рынке, особенно учитывая их относительно слабую основу продаж после спада 2009 года», - добавил Ричард Абулафия, вице-президент аналитического отдела Teal Group. «Особенно сложно сделать прыжок в верхний сегмент рынка, где играют только Bombardier, Gulfstream и Dassault. Проблемы Silvercrest могут послужить поводом для прекращения программы. В качестве альтернативы, Cessna могла просто перейти на PW800 от Pratt & Whitney Canada, как это сделал Dassault. Сравнивая изменения спецификации между Falcon 5X и 6X, можно сказать, что это не окажет большого влияния на характеристики Hemisphere».

Роланд Винсент, президент Rolland Vincent Associates и управляющий директор JetNet iQ, полагает, что Textron скорее отложит программу, чем еще раз скорректирует график. «Они еще должны сертифицировать, а затем продавать модель Longitude, которая только со временем дадут им естественную клиентскую базу для перезапущенной программы Hemisphere», - сказал Винсент. «Это еще одна хо-

рошая новость для трех крупных производителей – Bombardier, Dassault и Gulfstream – и любых программ, которые они сейчас развивают или рассматривают. Четвертый конкурент не дал бы ценовую дисциплину и маржу в этой нише».

Аналитик Брайан Фоли считает, что Textron Aviation по-прежнему имеет смысл делать программу джета с большой кабиной, даже если это означает отсрочку из-за нового двигателя. «Каким бы ни был результат, Cessna по-прежнему считает, что в конечном итоге предложит новый, самый совершенный флагманский продукт, позволяющий лояльным клиентам оставаться в семье», - сказал он.

В декабре 2017 года Textron Aviation подтвердила свою приверженность Silvercrest несмотря на то, что Dassault Aviation отменил свою программу Falcon 5X из-за продолжающихся проблем с разработкой двигателя. В конечном итоге проблемы привели Dassault к запуску в феврале Falcon 6X с двигателем PW800.

«Мы стремимся стать лидером отрасли и не будем отступать от характеристик, которые мы хотим получить в Citation Hemisphere», - сказал представитель Textron Aviation изданию AIN. «Мы консультируемся с Safran по задержке двигателя Silvercrest от 18 до 24 месяцев».

Пресс-секретарь Safran Aircraft Engines сказал, что компания «полностью привержена завершению разработки двигателя Silvercrest, вплоть до сертификации, и наша главная задача – поставить в Cessna двигатель в соответствии со спецификациями нового Hemisphere. Как мы уже говорили ранее, мы работаем над оптимизацией и улучшением осевого компрессора, и весь прогресс, который был достигнут, регулярно обсуждается совместно с Cessna».



Почти джет

Мы уже неоднократно писали о популярном в России вертолете Airbus Helicopters H125, который у нас ласково называют «белка» (от французского «écureuil» – так производитель назвал это семейство вертолетов). И этому есть свои объяснения. По сочетанию цена и летно-технические характеристики H125 превосходит своих «одноклассников»: напомним, именно этот вертолет поставил в 2005 году мировой рекорд, выполнив посадку на вершине горы Эверест

на высоте 8 848 метров. Благодаря простоте и надежности конструкции, относительно небольшим эксплуатационным расходам и высокой остаточной стоимости, H125 уже стал самым востребованным западным газотурбинным вертолетом в категории легких однодвигательных машин среди российских коммерческих операторов и частных владельцев. Многофункциональный, надежный и безопасный, даже в самых экстремальных природных условиях

– такие отзывы вы услышите от любителей «белок». Популярность H125 подтверждает статистика продаж: сегодня российскими клиентами эксплуатируется более 70 вертолетов этой модели.

В 2017 году Airbus Helicopters сертифицировала и начала поставлять обновленную версию H125. Одним из основных изменений стало установка пилотажно-навигационного комплекса GTN 650H и многофункционального дисплея G500H производства компании Garmin. Благодаря переходу с аналоговых приборов на «стеклянную кабину» Airbus Helicopters сделала вертолет H125 еще более безопасным и комфортным для пилотов. Снижение нагрузки на пилота и комплексирование всех критических данных о параметрах полета на одном дисплее – одно из основных направлений работы современных производителей для повышения безопасности полета, и Airbus Helicopters справляется с этим «на пятерку».

В марте BizavNews отправился в вертолетный сервисный центр CITICOPTER, который располагается на вертодроме «Аносина-2», где нам был представлен H125 в обновленной комплектации 2018 года. Ранее Airbus Helicopters передала компании HELIATICA (специализируется на обслуживании авиации общего назначения, коммерческих вертолетных операторов и ведомственной авиации, поставляет запасные части, опционное оборудование, организует услуги по обучению и обслуживанию воздушных судов российских заказчиков на мощностях своих западных партнеров) два новых вертолета H125 с обновленным пилотажно-навигационным комплексом на базе Garmin G500H и GTN 650H.

Даже при беглом осмотре кабины вертолета создается впечатление, что попал в кокпит современного бизнес-джета. Специалисты HELIATICA подробно



Фото: Дмитрий Петрученко

рассказали нам о том, как работает комплекс: полетная и навигационная информация выводится на ЖК-дисплеи, при этом основные параметры дублируются на резервных механических индикаторах. Новое оборудование снижает нагрузку на пилота и повышает ситуационную осведомленность. Кроме того,

комплекс на базе Garmin адаптирован для подключения разнообразного опционального оборудования, такого как автопилот, радиовысотомер или камеры обзора слепых зон (которые, кстати, HELIATICA самостоятельно разработала и сертифицировала по нормам европейского агентства EASA, американско-

го FAA и Росавиации). Такая интеграция позволяет отображать данные с опционального оборудования на одном дисплее в удобном для пилота виде.

Закончив с теорией, мы приняли приглашение наших друзей из HELIATICA и выполнили несколько полетов, чтобы в воздухе посмотреть на работу комплекса и задать свои вопросы пилотам.

Пилоты отзываются о новом комплексе очень лестно: «Могу сказать, что к G500 привык не сразу, все-таки опыт полетов с «будильниками» берет свое. Но уже через 2-3 летных часа смог начать концентрироваться на экране и воспринимать аккумулированную информацию с двух экранов – с экрана Primary Flight Display и с экрана Navigation Display. Зато пролетев 17 часов с G500 я понял, насколько же он продуман и легок для восприятия, теперь уже даже скучаю по нему» - комментирует один из российских пилотов, познакомившийся с обновленным H125 в марте 2018 года.

Новый комплекс поддерживает подключение планшетов по протоколу Bluetooth. Если пилот пользуется фирменным приложением Garmin Pilot, то он может использовать планшет для автоматического обновления картографических баз данных, а также может загружать в пилотажно-навигационный комплекс заранее подготовленный полетный план.

Пилоты пришли к однозначному выводу, что новая система делает полет по настоящему комфортным. Главное все досконально изучить: как и в современном гаджете здесь есть множество функций, о которых узнаешь не сразу, но которые действительно очень нужны и полезны в эксплуатации.



Фото: Дмитрий Петроченко

Рай в раю

Сейшелы – архипелаг островов и коралловых образований, который находится в Индийском океане. Туристов из разных стран мира манят к себе сейшельские красоты. Именно там можно насладиться созерцанием чудесных ландшафтов, увидеть уникальных представителей животного и растительного мира, пообщаться с радушными аборигенами. На Сейшелах есть места, сохранившие свою первобытность и не поддавшиеся изменениям под влиянием

человека. Одно из таких мест остров Силуэт. Подводный мир возле островов предоставлен таким изобилием рыб, кораллов, водорослей, что любители подводного плавания практически со всего мира съезжаются туда. Море практически кормит сейшельцев своими деликатесами.

О существовании дивных Сейшельских островов первыми узнали португальские мореплаватели в да-

леком XVI веке. Никто тогда еще и не догадывался об этом архипелаге. Острова на тот момент были необитаемыми. Только пираты могли час от часу там высаживаться. Первыми поселились на островах Праслен и Маэ переселенцы из Франции. Почва оказалась плодородной и хорошо подошла для выращивания сельскохозяйственных культур.

Свое название Сейшелы получили благодаря министру иностранных дел Моро де Сешеллю. Из Африки на острова массово привозили рабов, а в XVIII веке острова были захвачены Британией, которая способствовала заселению Сейшел индийскими переселенцами. Еще почти столетие спустя на Сейшелы начали прибывать китайцы из Маврикия, а немного позже – аравийские эмигранты. Кандалы британской колонии острова скинули в 1976 году. Через год партия Франса-Альберта Рене возглавила руководство островами и принесла с собой марксистские убеждения. Демократия на Сейшелы пришла в 1993 году. Сейшельский архипелаг состоит не только из островов, но и из коралловых образований. Сейшельцы обитают лишь на 33 островах, остальные 115 необитаемы. Острова, состоящие из гранита, считаются самыми старыми на планете.

В апреле BizavNews вместе со своими партнерами из FBO Experience отправились на Сейшелы, чтобы посмотреть, чем «дышит» деловая авиация райского острова. Полет на Сейшелы дела неблагоприятное. Прямых перелетов на Маэ сейчас нет, поэтому готовьтесь, как минимум, десять часов провести в воздухе. Впрочем, если вы владелец бизнес-джета или пассажир с «аналогичным доходом», проблем нет. Единственный нюанс – самолет должен быть, как минимум Global 6000, но лучше ACJ. Уже на подлете к главному острову страны понимаешь, что совсем скоро попадешь в рай. Нетронутая природа, фантастические



Фото: Дмитрий Петроченко

бухты, завораживающие виды бесконечных пляжей – это то, что можно было увидеть из иллюминатора нашего Boeing 777. Первая проблема, с которой мы столкнулись на земле – дикая жара и влажность. Нужно отдавать себе отчет, что острова находятся на экваторе и быть готовыми к весьма некомфорт-

ным условиям. Сам аэропорт Aéroport International de Seychelles - Pointe Larue просто карликовый. Но есть одно «но». Он имеет одну бетонную взлетно-посадочную полосу длиной 2987 метров, что позволяет принимать все типы воздушных судов. Аэропорт имеет три терминала: Международный, домашний и

грузовой. Кроме того, на аэродроме находится военная база Сейшельских вооруженных сил. Первое, что бросается в глаза – обилие бизнес-джетов верхнего сегмента. Да, именно BBJ и ACJ составляют основной трафик аэропорта, причем подавляющее количество самолетов из ОАЭ. Так сказать, не только «российские принцы» облюбовали Сейшелы. Перрон аэропорта напоминает подмосковное «Быково» времен 90-х годов прошлого века, а может и еще меньше. Иммиграционные власти острова очень строги. Внимательно проверяют всех прилетевших на предмет цели пребывания, как бы смешно это не звучало. Как нам рассказывали – это распространяется и на бизнес-пассажиров, отличие лишь в том, что они проходят послеполетные формальности в FBO, то есть в очень комфортных условиях. А в общем зале все кондиционеры работают на пределе и часто не справляются с «погодными условиями». Но это, пожалуй, единственное неудобство, с которым мы столкнулись во время полутора недельного пребывания в стране.

Для бизнес-джетов в аэропорту выделено до 10 стоянок. Здесь могут разместиться даже BBJ777-300ER. Ежедневно аэропорт обслуживает до 20 рейсов деловой авиации. Зимой это цифра существенно увеличивается. Впрочем, они редко задерживаются. Как правило, самолеты либо привозят, либо забирают пассажиров. Aéroport International de Seychelles – Pointe достаточно лоялен к деловой авиации. Здесь нет проблем со слотами и паркингом. Стоимость хендлинга не превышает ставки в европейских аэропортах. Не для кого не секрет, что Сейшелы весьма дорогая страна и категория путешественников здесь – это, как минимум, «средний класс» по европейским меркам. Несколько лет назад крупнейший бизнес-оператор из ОАЭ Royal Jet открыл на острове совместно с авиакомпанией Air Seychelles (нацио-



Фото: Дмитрий Петроченко

нальный перевозчик) свой первый FBO. Air Seychelles в совместном проекте взяла на себя коммерческое и оперативное управление новым FBO, получившем название Air Seychelles VIP, который ориентирован исключительно на обслуживание бизнес-авиации. К услугам клиентов предложены наземное обслуживание самолетов, ускоренное прохождение иммиграционных и таможенных формальностей, получение разрешений на полеты, топливообеспечение, паркинг (до 12 дней), VIP встречи и проводы, вертолетный трансфер.

Новый VIP-зал оборудован комфортабельными лаунджами (Praslin, Mahe, Edem), которые одновременно вместят 55 гостей. Также пассажиры смогут воспользоваться бесплатным Wi-Fi, кабельным телевидением и VIP-кэйтерингом. Также в отдельном лаундже принимают и VVIP-персон, включая глав государств.

Как отмечают в компании, у операторов и частных владельцев самолетов никогда не возникнет вопросов с получением слотов, кроме этого, Air Seychelles

VIP готова взять на себя организацию перелетов, либо обеспечение их и в соседние страны: Маврикий, Мальдивские острова и Реюньон.

Сам FBO расположен на территории перрона с возможностью подруливания воздушного судна непосредственно к зданию терминала. И если внешне он не выделяется на фоне других объектов, то попадая во внутрь понимаешь – это «рай в раю». Дизайнеры смогли передать неповторимую колониальную атмосферу 18 века. Каждый уголок FBO – это своего рода оазис тишины и прохлады. И хотя пассажиры находятся здесь достаточно мало времени, есть устойчивое желание задержаться, чтобы насладиться настоящим духом креольских легенд. Каждый лаундж оборудован всевозможными системами связи, так что оставаться на связи с миром вы можете без проблем. Персонал Air Seychelles VIP отмечает, что часто сюда прилетают не только отдохнуть, но и провести переговоры. Но если вы устали после многочасового перелета, то к вашим услугам спальная и ванная комнаты. Ну и кухня. О ней можно рассказывать бесконечно. Кухня Сейшельских островов так же уникальна, как и сами острова. Конечно, решающую роль в ее формировании сыграло географическое расположение и климат архипелага. Но немаловажными стали и некоторые исторические факты. Будучи французской колонией, Сейшельские острова оказались под влиянием кулинарной культуры этой страны. Кроме французов, свой отпечаток оставили португальцы, англичане и переселенцы из Индии и Мадагаскара. Впрочем, это надо видеть и пробовать, а у нас сегодня немного иная задача.

Как правило гости страны сразу же отправляются на близлежащие острова, где без суеты и «лишнего народа» можно провести незабываемый отпуск. Основной вид транспорта (для нашей категории пасса-



Фото: Дмитрий Петроченко

жиров) является вертолет. Сразу несколько крупных операторов готовы предложить вам свои услуги. Самой крупной вертолетной компанией на Сейшелах является Zil Air. К вашим услугам Airbus Helicopters H120 и H145, или легкий самолет Vulcanair Aircraft P68C, которые курсируют по любым направлениям. Полчаса и вы на популярном острове Праслин. За

четыре пассажира возьмут по-божески – порядка 750 евро. Эксклюзивные полеты немного дороже, но сопоставимы с европейскими. В стране только два аэропорта, способные принимать самолеты. Второй – условно аэропорт. Праслин принимает лишь небольшие DHC-6 Twin Otter национального перевозчика и любые типы вертолетов. Так что на боль-

шинство островов можно добраться либо «по воде», либо на «винтокрылых машинах».

О своих полетах на вертолетах и теплом приеме в Air Seychelles VIP мы расскажем в ближайших выпусках BizavWeek. Продолжение следует...

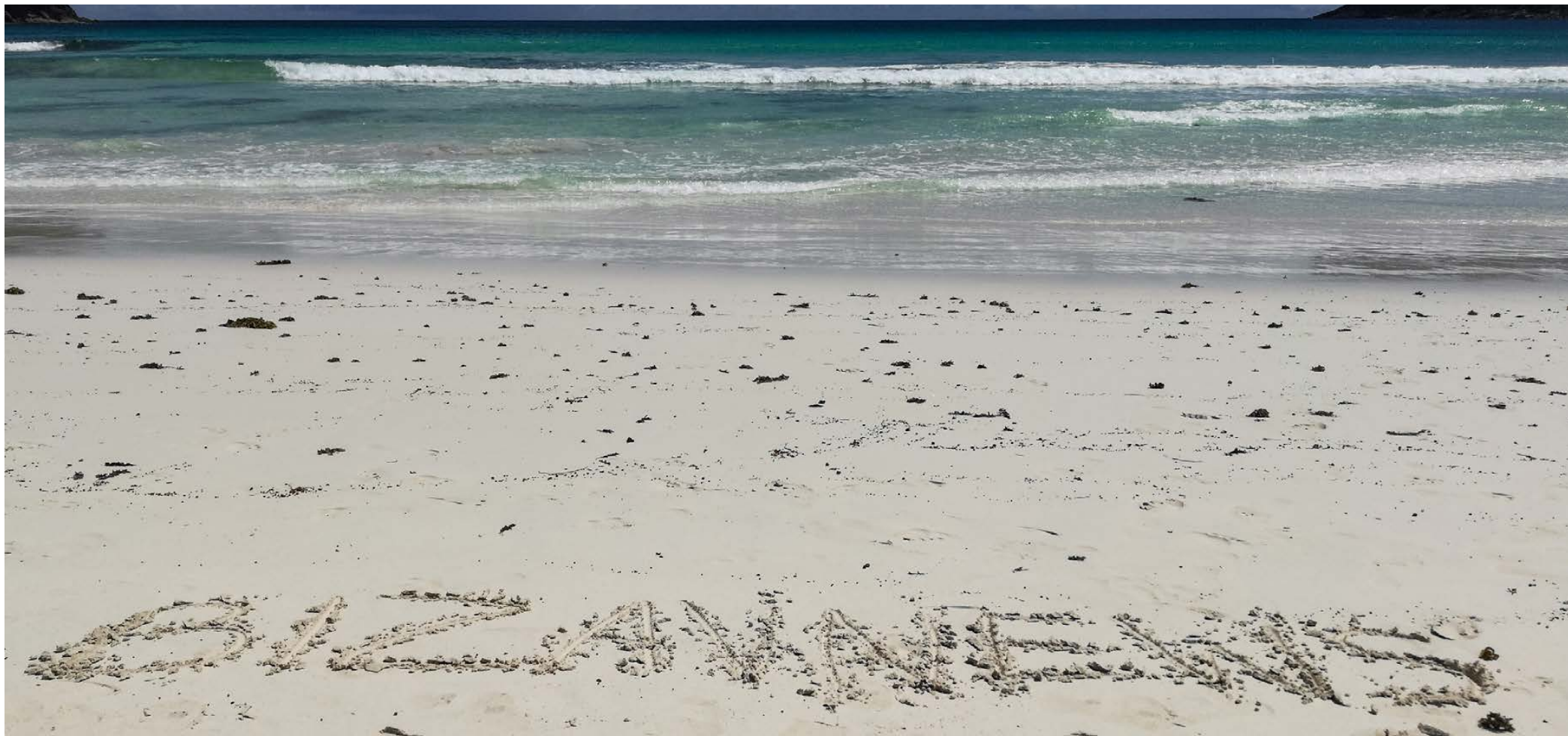


Фото: Дмитрий Петроченко

Чемпионат Мира по футболу бросает логистические вызовы

Поскольку Чемпионат мира по футболу FIFA приходит в Россию впервые, масштаб логистических задач по перевозке гигантского количества людей, которые захотят попасть на свои игры, просто огромен. Лидер мировой чартерной авиации, компания Air Charter Service, уже чувствует рекордный спрос на авиационные чартеры в преддверии начала Чемпионата в июне.

Мэтт Пертон, Директор по групповым пассажирским перевозкам Air Charter Service поясняет: «Россия – огромная страна. Это первый турнир с тех пор, как США принимали Чемпионат в 1994, когда стадионы находятся в четырех часовых поясах. Вот только один из ярких примеров такого широкого размещения. Расстояние между стадионами, где пройдут две последние игры группы, куда входит Англия - Нижним Новгородом и Калининградом - превышает 1 500 км и включает перемещение через территорию Беларуси и Литвы в связи с изолированным расположением Калининграда».



Фото: Дмитрий Петроченко

«Билеты на матчи чемпионата уже в продаже. 64 игры на 12 стадионах означают, что общее количество зрителей может превысить 3 миллиона зрителей на трибунах. Регулярные рейсы просто не имеют достаточного количества пассажиро-мест, чтобы справиться с таким спросом. Одновременно с этим, пока только российские авиакомпании могут получить разрешение на выполнение внутренних перелетов по стране. Это также значительно ограничивает выбор воздушных судов для перевозки болельщиков и команд между их тренировочными базами и городами проведения матчей».

«ACS имеет в России два офиса - в Москве и Санкт-Петербурге. С момента жеребьевки в декабре прошлого года мы буквально завалены запросами и подтверждениями на чартеры. В эти последние месяцы мы были заняты координацией расписания перелетов групп болельщиков, спонсоров, средств массовой информации, семей игроков и футбольных ассоциаций».

«В некоторых региональных аэропортах городов-участников понадобятся русскоговорящие представители, так как сотрудники этих аэропортов могут не обладать достаточным уровнем английского, чтобы обеспечить все специфические потребности таких серьезных программ перелетов. Мы организуем присутствие на местах местных экспертов во всех аэропортах, чтобы удостовериться, что все наши чартеры проходят на должном уровне. Мы даже организовали несколько чартеров для наших конкурентов, поскольку обладаем непревзойденной экспертизой на российском рынке. Тот факт, что мы представлены в России местным юридическим лицом и имеем счета в российских рублях, также делает нас более привлекательным поставщиком по сравнению с теми, кто работает только в иностранной валюте».



Самолет недели

Оператор: **K5 Aviation**

Тип: **Airbus A319-115(CJ)**

Год выпуска: **2010 г.**

Место съемки: **апрель 2018 года в Moscow Vnukovo (VKO / UUWW), Russian Federation**



Фото: *Дмитрий Петроченко*