



На этой неделе мы дождались итогов работы отрасли за девять месяцев. С начала года поставки самолетов и вертолетов авиации общего назначения выросли в годовом исчислении, но при этом стоимость всех поставленных воздушных судов снизилась по сравнению с тем же периодом прошлого года. Полный отчет читайте в текущем номере нашего еженедельника.

Из интересного. Всего за пять месяцев до того, как Великобритания собирается покинуть ЕС, Брюссель инициировал судебный иск против страны за то, что она не предприняла адекватных мер против того, что Евросоюз назвал «злоупотребления налогом на добавленную стоимость (НДС) на острове Мэн в отношении поставки и лизинга воздушных судов». На прошлой неделе Европейская Комиссия направила официальное уведомление – первый шаг в европейском производстве по нарушению – в Великобританию с просьбой предоставить информацию о налоговых льготах, применяемых на острове Мэн на определенные типы бизнес-джетов, которые используются в личных целях.

Хотелось бы от души поздравить наших старинных партнеров! Авиакомпания «Меридиан» удостоена Премии Правительства Российской Федерации в области качества в категории организаций, с численностью работающих не более 250 человек. Постановление Правительства Российской Федерации о присуждении Премии подписано Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым 08 ноября 2018 г., во Всемирный день качества.



GAMA отчиталась по поставкам в Q3

С начала года поставки самолетов и вертолетов авиации общего назначения выросли в годовом исчислении, но при этом стоимость всех поставленных воздушных судов снизилась

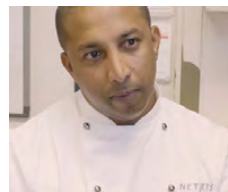
стр. 23



Истории выдающегося пилота

Nesterov Aviation, эксклюзивный центр продаж и сервисного обслуживания Pilatus на территории России, в рамках встречи «Истории выдающегося пилота» представляет легендарного летчика-испытателя Pilatus Aircraft Фреды Прачойнига

стр. 24



Я выбрал эту профессию, чтобы люди улыбались

Знакомьтесь – Даррион Ландерс, руководитель отдела ресторанного обслуживания и стандартов NetJets

стр. 27



Про SSJ... и тренды

BizavNews решил обратиться к специалистам Авиакомпании «РусДжет» и в формате блиц-вопросов получить объективную экспертную оценку

стр. 29

Gulfstream
G500



Легкие джеты – драйвер бизнес-авиации США

По данным Argus International, в октябре 2018 года трафик деловых самолетов, летающих в США, Канаде и Карибском бассейне, вырос на 0,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Это было обусловлено, в частности, 4,4-процентным скачком активности рейсов самолетов в долевой владении. Полеты долевых джетов легкого класса выросли на 11% по сравнению с октябрём 2017 г. Среднеразмерные бизнес-джеты в долевой собственности увеличили полеты на 10,7%. Оба этих сегмента компенсировали 27,9-процентное падение трафика крупноразмерных самолетов в долевой собственности.

Падение активности больших джетов также способствовало снижению активности на 3,7% в целом во всей категории крупноразмерных самолетов. Частный трафик больших джетов по Part 91 снизился на 2,8%. Тем не менее, полеты таких самолетов по Part 135 увеличились на 3,3% и стали единственной категорией воздушных судов, в которой зафиксировано увеличение трафика по Part 135 в прошлом месяце. В

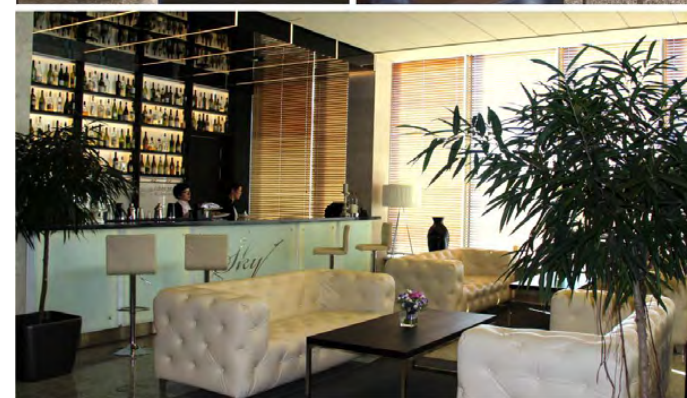
общем, частные полеты по Part 91 выросли на 1,8%, несмотря на падение трафика больших джетов.

В целом, активность коммерческих чартеров снизилась на 1,7%. И хотя легкие бизнес-джеты в долевой собственности увеличили количество полетов, но в итоге в октябре по сравнению с прошлым годом общий трафик таких самолетов сократился из-за падения коммерческих чартеров на 6,9%.

Прогнозируя активность бизнес-авиации в Северной Америке в ноябре, эксперты Argus в целом предполагают снижение по сравнению с прошлым годом, примерно на 0,2%.

Данные TraqPak от Argus предоставляют информацию о прибытии и вылетах деловых самолетов, выполняющих полеты по приборам в США, Канаде и Карибском бассейне.

[Aircraft Activity Report](#)



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

SITA: LEDJPXH; AFTN: ULLLPJPHX
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

Заменит ли автоматика пилотов?

Нынешний дефицит пилотов и перспективы городских воздушных транспортных средств приводят к разработке технологий, которые позволят в течение следующего десятилетия выполнять пассажирские полеты с одним пилотом, дистанционным пилотом или даже полностью автоматизировано (без участия человека), заявил на конференции Corporate Jet Investor Miami президент и главный исполнительный директор Embraer Executive Jets Майкл Амальфитано.

При том, что старший вице-президент по летной работе Jet Aviation Дон Халобурдо смело предположил, что из-за автоматизации «летчики могут стать безработными через 15 лет», Майкл Амальфитано предполагает более длительный период – по крайней мере для традиционных самолетов – и более поэтапный переход к моменту, когда регулирующие органы позволят беспилотным самолетам перевозить пассажиров.

По словам Амальфитано, дочерняя компания Embraer X работает над пилотируемым городским воздушным транспортным средством, которое, как ожидается, будет сертифицировано в 2023 году. Однако, учитывая регуляторные ограничения, оно будет сертифицировано как самолет под управлением одного пилота с дальнейшим поэтапным переходом. Компания будет работать, чтобы получить разрешение на удаленное пилотирование с бортовым флайт-менеджером, а затем просто удаленным пилотом и в конечном счете – без пилота.

Embraer Executive Jets ускоряет работу, которую Embraer X делает в этой области, сказал Амальфитано, но в начальной фазе это будет джет с одним пилотом весом более 12 500 фунтов. В качестве доказательства того, что полная автоматизация уже на горизонте, он привел данные FAA, в которых пилоты реактивных самолетов в настоящее время выполняют летную работу только в 30% времени полета, а автоматика берет на себя все остальное.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ Москва Шереметьево



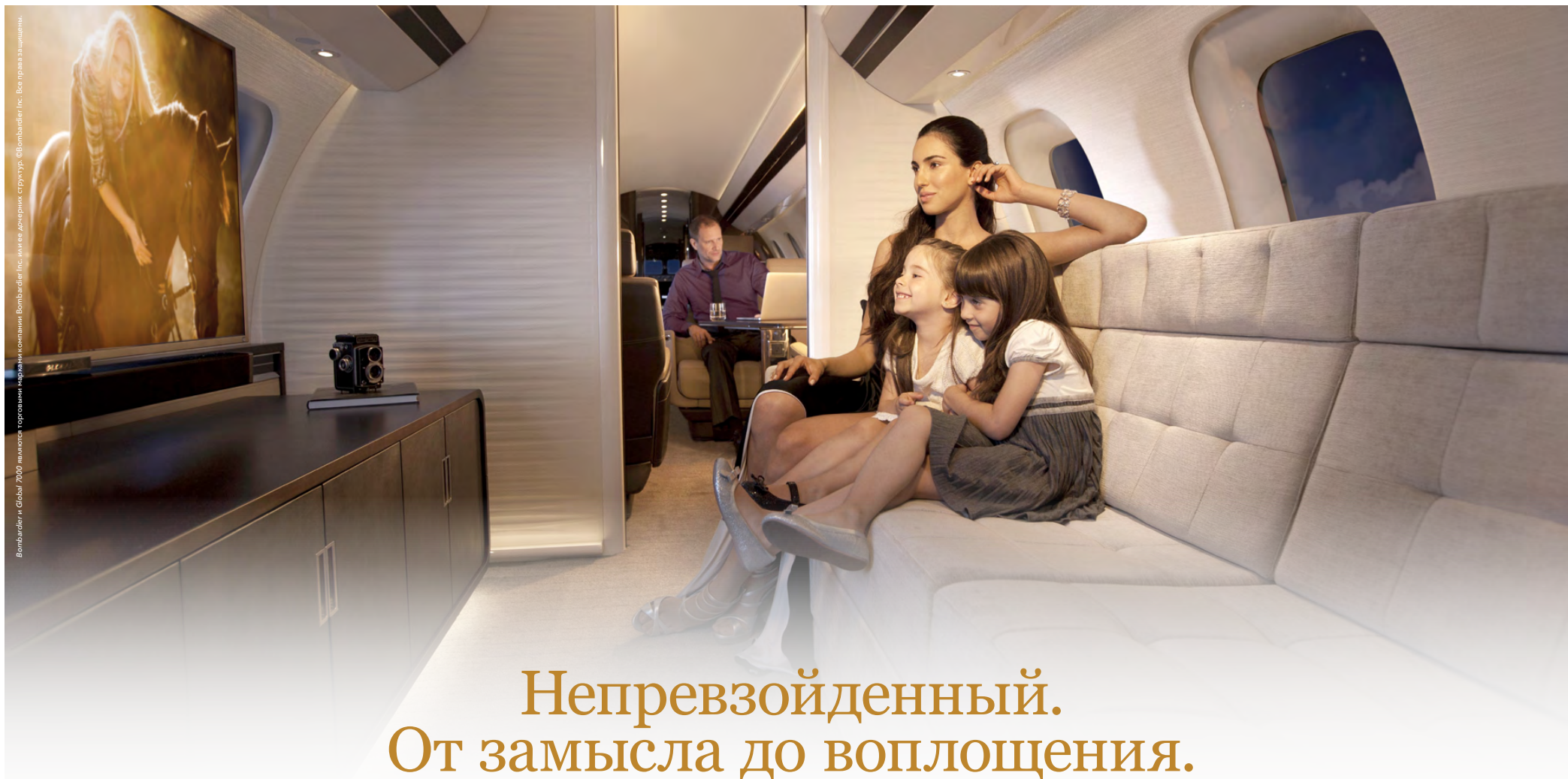
- ✈ Места стоянки для всех типов ВС
на новом собственном перроне деловой авиации
- ✈ Слоты без ограничений и режимов
в любое время суток
- ✈ 10 минут от Москвы
новая дорожная инфраструктура

A GROUP
FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO

a-group.aero

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

Вспомогательные и сервисные системы Bombardier Inc. имеют лицензионную структуру. Все права защищены.



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

Поставки Bombardier немного выросли

Доходы Bombardier Business Aircraft в третьем квартале выросли на \$9 млн. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили \$1,083 млрд. Тем не менее, прибыль за тот же период снизилась на \$7 млн., до \$80 млн. Доходы за девять месяцев текущего года выросли незначительно, до \$3,5 млрд., а прибыль увеличилась на \$20 млн., до \$285 млн., несмотря на некоторый спад в последнем квартале.

Уровень чистых заказов на бизнес-джеты в третьем квартале был сильным, с соотношением полученных заказов к поставкам выше 1:1 и «повышенным интересом к семейству Global, включая новые Global 5500 и 6500», - сообщает компания. Таким образом, объем портфеля заказов на 30 сентября вырос до \$14,3 млрд., что на \$600 млн. больше, чем год назад.

В течение третьего квартала подразделение поставило 31 бизнес-джет, что больше, чем в прошлом году. Компания передала четыре Learjet 70/75, 20 Challenger (четырнадцать 350 и шесть 650) и семь Global 5000/6000, а в третьем квартале прошлого года – четыре Learjet, 17 Challenger (тринадцать 350, три 650 и один 850) и девять Global.

За девять месяцев 2018 года Bombardier Business Aircraft передал клиентам 96 самолетов, что больше, чем в тот же период прошлого года. Это составляет более 70% из 135 запланированных поставок бизнес-джетов в этом году. В поставки текущего года включен и первый Global 7500, который уже в следующем месяце будет передан заказчику.



НАМ ДОВЕРЯЮТ



 SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Atlas Air Service поставляет очередной Phenom 100Е

Немецкая компания Atlas Air Service (авторизованный торговый представитель Embraer Executive Jets в Германии, Австрии и Швейцарии) поставила очередной самолет Embraer Phenom 100Е. Владелец самолета станет бизнес-оператор из Австрии Jet24 GmbH.

В 2017 году Atlas Air Service поставил на немецкий рынок десять самолетов бразильского производителя, включая новейший Legacy 450. Также Atlas Air Service получила новый статус от бразильского производителя – авторизованный сервисный центр Embraer Executive Jets. Таким образом, в настоящее

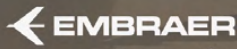
время Atlas Air Service сможет предлагать клиентам услуги по базовому и периодическому обслуживанию, включая гарантийное, поставку запасных частей, техническую поддержку и услуги по управлению поддержанием летной годности (CAMO, Continuous Airworthiness Maintenance Organisation) по нормам Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) для самолетов семейства Phenom и Legacy, включая Legacy 450/500.

Клиентам компании доступно плановое техническое обслуживание и инспекции на производственных мощностях Atlas Air Service в немецком Бремене.





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

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Gulfstream не намерен отступать

«Gulfstream не намерен отказываться от контроля над верхним сегментом рынка, который мы создали с помощью G650/G650ER», заявил в среду на конференции Corporate Jet Investor Miami президент и главный исполнительный директор Gulfstream Марк Бернс, сообщает AIN. Это заявление сделано в преддверии предстоящего ввода в эксплуатацию новейшего Bombardier Global 7500. Хотя глава американского производителя подразумевал, что Gulfstream Aerospace ответит новым высокотехнологичным самолетом, пока он отказался уточнить детали.

Отвечая на вопрос о заинтересованности Gulfstream в разработке сверхзвукового бизнес-джета, он отметил ряд технологических и нормативных вопросов, которые по-прежнему являются препятствиями. Бернс более подробно ответил на вопрос о том, при-

нимает ли Gulfstream в расчет городские летательные аппараты вертикального взлета и посадки. По его словам, компания «продолжает присматриваться ко многим вещам».

Также Марк Бернс рассмотрел будущие проблемы трудовых ресурсов, выделив активные направления Gulfstream в продвижении образования в области точных наук (STEM) в старшей школе, программу Starbase, которая предлагает недельные лагеря STEM для студентов пятого курса, продвижение отрасли в целом и другие мероприятия.

В итоге он заключил: «Деловая авиация создала мировую торговлю, которую мы видим сегодня. Вы не можете полагаться на рейс авиакомпании, чтобы попасть в Аккру (Гана)».



- Новый регион
- Центр бизнес-авиации FBO RIGA



www.fcg.aero

Термин «малая авиация» может появиться в российском законодательстве

В министерстве транспорта России не исключают возможности появления термина «малая авиация» в российском законодательстве. Об этом в ходе парламентских слушаний «О реконструкциях инфраструктуры региональных аэропортов и расширении сети межрегиональных пассажирских авиационных маршрутов в РФ» сообщил заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик.

«Когда мы предлагаем какие-то изменения в законы, мы смотрим, есть ли такие термины, нормы в международном законодательстве, поэтому красивый термин «малая авиация» пока отсутствует, но мы будем рассматривать этот вариант вместе с международным сообществом и, если по каким-то обоснованным причинам сочтем возможным его включить,

я думаю, тогда мы рассмотрим варианты включения его и в наш Воздушный кодекс», - сказал А. Юрчик.

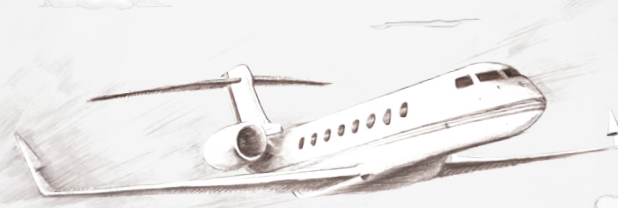
По его словам, важно, чтобы нормы, предусмотренные в российском законодательстве, соответствовали мировым.

«Когда мы пишем в Воздушном кодексе свои нормы, правила, законы и предлагаем какие-то изменения в законы, мы должны внимательно сверить, соответствует ли это общепринятым мировым нормам, потому что мы работаем в едином экономическом и технологическом пространстве», - подытожил А. Юрчик.

Источник: Агентство новостей «Москва»







Когда выбирают – выбирают нас!

- ✳ Эксплуатация воздушных судов
- ✳ Чартерные VIP-перевозки
- ✳ Менеджмент воздушных судов
- ✳ Организационное обеспечение полетов и наземное обслуживание
- ✳ Авиационный консалтинг
- ✳ Поддержание летной годности воздушных судов









Тел.: +7 495 500 32 21 (11)
Факс: +7 495 589 97 56

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

DC Aviation стала региональным представителем Rockwell Collins

Сервисный центр технического обслуживания DC Aviation в аэропорту им. Манфреда Роммеля в Штутгарте рад сообщить, что он получил в рамках межфирменной кооперации статус регионального авторизованного коммерческого представителя Rockwell Collins.

В захватывающем процессе совместной работы, в основе которого лежит договор о сотрудничестве на следующие 4 года, DC Aviation сможет предлагать своим клиентам поддержку по обслуживанию и продажам авионики и оборудования салона от Rockwell Collins.

Теперь DC Aviation Штутгарт вправе распространять

и осуществлять продажу широкого ассортимента продуктов, предлагаемых ведущим американским изготовителем, среди которых Venue – управление системами салона, развлечений на борту, интерактивной карты Airshow – Moving Map и системы спутникового телевидения Tailwind Airborne Satellite TV а также системы автоматического зависящего наблюдения, например ADS-B Out, которые в будущем станут обязательными. Разнообразный ассортимент продукции, выпускаемой Rockwell Collins, охватывает авиационное и радиоэлектронное оборудование практически для всех типов эксплуатируемых сегодня самолетов бизнес-авиации и пассажирских лайнеров.



Pilatus вскоре поставит 1600-й PC-12

Pilatus Aircraft планирует передать 1600-й турбовинтовой самолет PC-12. В отличие от юбилейного 1500-го PC-12, швейцарский производитель не планирует какое-либо торжественное мероприятие, а передаст воздушное судно заказчику в рабочей обстановке. Чуть позже мы расскажем о нем.

Pilatus Aircraft в текущем году планирует поставить 80 турбовинтовых самолетов PC-12NG, рассказал BizavNews Игнац Гретенер, вице-президент Pilatus Aircraft Ltd. Г-н Гретенер отметил устойчивый спрос на машину в различных сегментах и высокую оста-

точную стоимость на вторичном рынке.

Напомним, что 2017 год стал для швейцарского производителя Pilatus Aircraft чрезвычайно напряженным и удачным. Продажи составили почти 1 млрд. швейцарских франков (986 млн. швейцарских франков), клиентам было поставлено 115 самолетов, а штат превысил отметку в 2000 сотрудников, говорится в официальном сообщении компании. Объем заказов в настоящее время составляет 2,17 млрд. швейцарских франков, что обеспечивает производство на два года вперед.




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

VistaJet комфортно в Европе

VistaJet отметила главенствующее значение Европы в бизнесе компании демонстрационным туром по региону, показав свой флагманский Global 6000 в Стокгольме, Франкфурте, Париже, Мадриде и Стамбуле. Компания также обнародовала результаты, которые подчеркивают значительный прогресс, достигнутый в Европе в течение первой половины 2018 года.

VistaJet получила в Европе в два раза больше новых контрактов на членство в программе по сравнению с тем же периодом прошлого года, а количество рейсов увеличилось на 21%. В 2017 году на долю европейского рынка приходилось 41% общего налета оператора.

Результаты европейского рынка в первой половине 2018 года включают:

- **Количество рейсов:** Швеция и Турция возгла-

вили темпы роста – на 68% и 82% соответственно. Франция зарегистрировала 20-процентный прирост, Испания – 18%, Германия – 12%;

- **Летные часы:** клиенты летают больше и на большие расстояния, увеличение налета в Швеции на 131%, на 58% – в Турции, на 37% – в Германии, на 21% – во Франции и на 15% – в Испании;
- **Количество пассажиров:** флот VistaJet перевез на 39% больше пассажиров в Швеции, на 21% – в Германии и Испании, на 16% – во Франции и 15% – в Турции.

Если текущая тенденция сохранится, то 2018 год станет еще одним важным этапом для компании.

Корпорации продолжает составлять большую часть глобальной клиентской базы VistaJet, причем 70%

всех рейсов выполняются с деловыми целями. Это говорит о том, что высокий уровень обслуживания по-прежнему остается основополагающим для всех пассажиров. На сегодняшний день компания перевезла более 330 тысяч пассажиров на более чем 132 тысячах рейсов в более чем 1600 аэропортов в 187 странах, что составляет 96% от всего мира.

В сентябре текущего года Томас Флор запустил новую компанию Vista Global, которая должна консолидировать фрагментированный рынок бизнес-авиации. Новая компания построена на трех компонентах: чартерный оператор VistaJet, а также новая лизинговая компания Vista Lease и технологическое подразделение TechX, которое будет распространять среди сторонних операторов программную платформу, предназначенную для продажи пустых перегонов.



Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



www.premieravia.aero

+7 495 234 26 42

Bell 505 – первые достижения

Компания Bell Helicopter сообщает о первых достижениях своего нового вертолета Bell 505 Jet Ranger X. С момента начала поставок (2017 год) суммарный парк вертолетов преодолел отметку в 10000 летных часов. Клиенты получили более ста тридцати Bell 505 Jet Ranger X. По словам Патрика Мулая, старшего вице-президента Bell по международным продажам, Bell 505 стал успешной историей для производителя во всем мире. К концу года вертолет будет эксплуатироваться в 10 европейских странах, включая Хорватию, Чехию, Польшу, Россию и Великобританию.

В прошлом месяце на выставке на выставке Helitech Патрик Мулай сказал, что Bell 505 забрал долю рынка у 1,2-тонного Robinson R66 и 1,7-тонного H120. В настоящее время Bell продвигает вертолет в сегмент рынка авиационных работ. По мнению Патрика Му-

лая, до дебюта Bell 505 не существовало «хорошего продукта» в сегменте легких машин для авиационных работ, и он считает, что JetRanger X дает компании конкурентное преимущество, которое позволит забрать долю на рынке у 2,25-тонного Airbus H125, особенно сейчас, когда FAA сертифицировала грузовой крюк, а сертификация EASA запланирована на ближайшее будущее.

Bell 505 Jet Ranger X – легкий пятиместный вертолет с двигателем Turbomeca Arrius 2R, системой FADEC, крейсерской скоростью 232 км/ч, дальностью 667 км, полезной нагрузкой 680 кг. К услугам клиентов вертолет предлагает полностью интегрированную «стеклянную кабину» для уменьшения нагрузки пилота, отличный обзор для экипажа и авионики G1000H. Дополнительной функцией безопасности является высокоинерционный несущий винт, кото-

рый дает превосходные возможности авторотации. При создании модели американская компания Bell руководствовалась задачей сделать его наиболее безопасным, эффективным и надежным. Одним из факторов успеха новой модели считается ее сравнительно невысокая цена — \$1,4 млн., позволяющая конкурировать с Robinson R66 стоимостью \$1,15 млн. (примерные цены в России).

В ноябре 2016 года Bell Helicopter и Mecaer Aviation Group (MAG) представили и новый вариант VIP-интерьера для Bell 505 Jet Ranger X. Как комментируют партнеры, сборка компонентов пассажирской кабины будет производиться в Италии на производственных мощностях Mecaer Aviation Group. Клиент может выбрать из нескольких вариантов отделки и конфигураций.



BERMUDA
AIRCRAFT
REGISTRY

Searching for a Registry?

Our experienced team
are ready to assist you.

Tell me more 



К 2035 в Китае будет 20 тысяч ВС АОН

Согласно недавно опубликованному официальному отчету Aviation Industry Corporation of China (AVIC), ожидается, что к 2035 году общее количество воздушных судов авиации общего назначения в Китае достигнет 20000 единиц. По состоянию на прошлый год в стране было зарегистрировано приблизительно 3000 ВС АОН. В период с 2010 по 2017 год ежегодный налет АОН в стране увеличился более чем в два раза – с 370 000 до 840 000 часов. Предполагается, что к 2035 году флот авиации общего назначения будет регистрировать более 6 млн. летных часов в год.

В документе отмечается, что в целом в авиационной отрасли Китая произошли значительные изменения, так как быстро развиваются перевозки на неболь-

шие расстояния, низковысотные обзорные полеты и деловые рейсы. AVIC полагает, что сегмент будет стремиться к росту в течение следующих 5-10 лет, поскольку страна продвигает реформы, делегирует полномочия, укрепляет контроль над соблюдением правил и улучшает качество государственных услуг.

К 2020 году ожидается, что рынок АОН в Китае будет генерировать более \$153 млрд., причем в стране будет эксплуатироваться 5000 воздушных судов АОН, включая вертолеты и частные самолеты. В руководящих документах, опубликованных Государственным Советом Китая, было указано, что к этому времени в стране будет более построено 500 аэропортов АОН.



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 20 120
evgeny.vorobyev@jetflite.fi



G600 готов к получению сертификата

Gulfstream почти завершил сертификационные испытания своего новейшего бизнес-джета G600, выполнив тестовые полеты в условиях обледенения, а также испытания на функциональность и надежность – единственные тесты, которые остались для одобрения FAA. Американский производитель сообщает, что пять опытных самолетов налетали более 2700 часов в 715 полетах, и планируется ввести самолет в эксплуатацию в начале 2019 года.

В октябре Gulfstream объявил о втором с момента запуска в 2014 году увеличении дальности полета G600. Теперь бизнес-джет может летать на 5500 морских миль (10 200 км) на скорости 0,90 Маха – на 700 миль больше первоначальных 4800 миль и на 400 миль больше, чем предыдущее увеличение дальности. Максимальная эксплуатационная скорость самолета составляет 0,925 Маха, а дальность при 0,85 Маха – 6500 миль.

Продажи G600 и G500 начали расти после спада в третьем квартале. На пресс-конференции по итогам третьего квартала исполнительный директор материнской компании General Dynamics Феба Новакович объяснила замедление «осложнениями», связанными с финансовыми проблемами Nordam, поставщика гондол для двигателей PW800. В результате в сентябре Gulfstream выкупил линию производства гондолы для G500/600 у Nordam и постепенно наращивает производство. «Это поможет в четвертом квартале для продаж», – говорит Новакович. «Клиенты все больше успокаиваются и заинтересовываются, потому что теперь мы можем дать гарантию, что они получат свои самолеты к определенной дате».

G500 вступил в эксплуатацию в сентябре, и Gulfstream планирует до конца года поставить 8-10 самолетов. Прогнозы по поставкам на 2019 год не разглашаются.



авиа
бизнес
групп

www.aviagroup.ru
ops@aviagroup.ru

+7 495 789 38 06

125445 Москва
Ленинградское шоссе
дом 65, строение 3

Второй 7X для Planet Nine

Новый чартерный оператор Planet Nine (P9) приступает к эксплуатации второго самолета Dassault Falcon 7X (N919NE). До конца года компания будет эксплуатировать уже три 7X. Стоит заметить, что четыре машины были приобретены на вторичном рынке (у Freestream Aircraft Limited («Freestream»)) и перед началом эксплуатации получают новые салоны и пройдут технические проверки.

P9 имеет две штаб-квартиры, в Лос-Анджелесе и Лондоне, и будет специализироваться исключительно на чартерных перевозках. В конце июня в P9 была полностью сформирована команда топ-менеджеров. Так, лондонский офис возглавит бывший старший вице-президент и главный финансовый директор NetJets Билл Вульф. Кирти Одедра, которая воз-

главит отдел продаж, делает особую ставку на взаимоотношения с авиаброкерами, которые, по ее мнению, будут делать до 70% продаж компании. Соучередители P9 Мэтт Уолтер и Джеймс Сигрим уже имеют опыт работы по продвижению компаний, включая Advanced Air Management.

Falcon 7X смогут перевозить от 11 до 16 пассажиров (в зависимости от дальности перелета, прим. ред.). Салон оборудован шестью полноценными спальными местами. Как отмечают в P9, эксплуатационные расходы 7X на 30% ниже, чем у самолетов Gulfstream G550 и Bombardier Global 6000. На всех машинах установлены Wi-Fi и IFE от Gogo/Swift Broadband. На всех внутренних перелетах в США Wi-Fi будет бесплатным.



AIRCRAFT CHARTER COMPANY

JETVIP

Летаем выше других!

СЕРВИС ПО ВСЕМУ МИРУ: 24/7

- Аренда бизнес джета
- Вертолетный трансфер
- Аренда яхт
- Медицинская авиация
- Групповые перелёты

ОСТАВИТЬ ЗАЯВКУ

III церемония вручения премии «Крылья бизнеса»

22 февраля 2019 года в Москве состоится III церемония вручения премии за наивысшие достижения в области деловой авиации «Крылья бизнеса». Премия «Крылья бизнеса» учреждена Объединенной Национальной Ассоциацией Деловой Авиации (ОНАДА) с целью ежегодной фиксации высоких достижений отрасли.

Итоги 2018 года будут подводить авиакомпании деловой авиации, операторы АОН, зарубежные авиакомпании деловой авиации, операторы вертолетов, терминалы и ангарные комплексы для деловой авиации, хелипорты, компании по наземному и техническому обслуживанию, компании по организационному обеспечению полетов, брокеры, сервисные компании, кейтеринговые компании; будет назван проект года в деловой авиации. Вне конкурса будет

объявлен обладатель премии «Крылья бизнеса» за особый вклад в развитие деловой авиации России. Заявки на соискание премии принимаются с 15 ноября 2018 года. Победителей в каждой категории определит экспертный совет, состав которого выберут члены ОНАДА.

Как и в предыдущие годы, вручение премии пройдет в формате гала-ужина. В ходе торжественной церемонии лауреатам премии будут вручены созданные по специальному проекту уникальные статуэтки «Крылья бизнеса». Традиционным дресс-кодом вечера снова будет black tie.

Церемония вручения премии «Крылья бизнеса» по праву считается главным зимним отраслевым событием деловой авиации России.



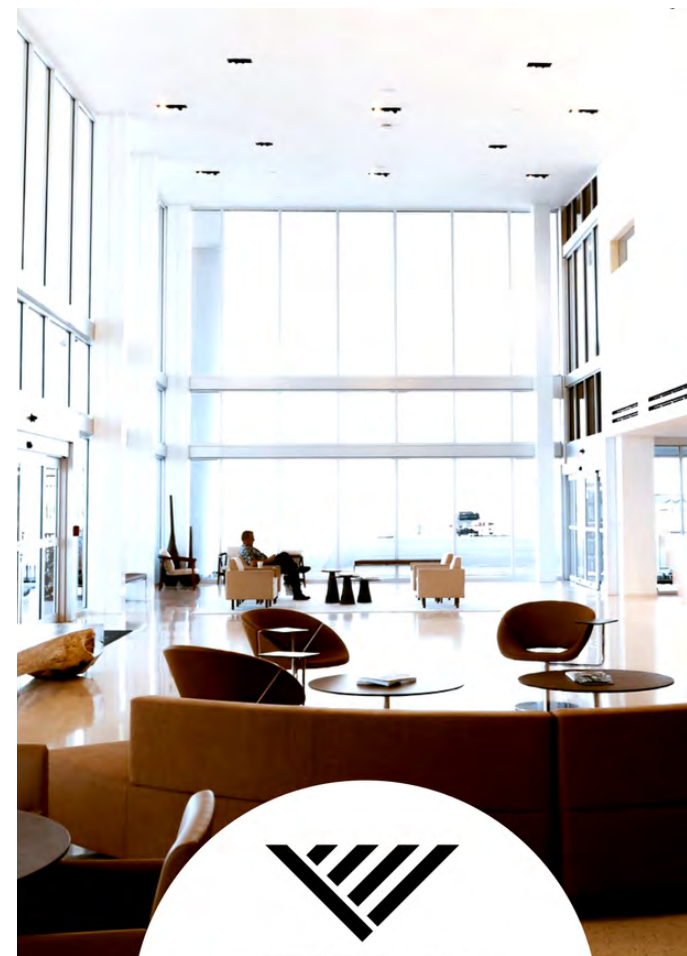
Ростех создал уникальную систему посадки для аэродромов

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации Ростех получил сертификат Росавиации на новейший аэродромный комплекс для посадки самолетов в сложных метеоусловиях. Внедрение разработки сократит эксплуатационные издержки и повысит безопасность полетов.

Комплекс СП-2010 предназначен для обеспечения посадки самолетов на аэродромы гражданской авиации и совместного базирования в сложных метеоусловиях в любое время суток, для формирования и обработки сигналов в аппаратуре применяются цифровые технологии. В новейшем комплексе использованы резонаторные антенны, на характеристики излучающего сигнала которых не влияют такие факторы окружающей среды, как влага, осадки, обледенение.

«За счет использования уникальных материалов и передовых радиоэлектронных компонентов, работоспособность комплекса не зависит от погодных условий. Кроме того, это первый в мире комплекс, не требующий уборки снега перед антеннами радиомаяка в зимний период, что обеспечивает сокращение эксплуатационных затрат», - заявил исполнительный директор Госкорпорации Ростех Олег Евтушенко.

Потенциальными заказчиками комплекса, разработанного АО «Челябинский радиозавод «Полёт» (входит в холдинг «Росэлектроника») и научного коллектива Южно-Уральского Государственного университета (ЮУрГУ), являются гражданские аэропорты России, Минобороны РФ, Росавиация, Роскосмос, а также зарубежные компании.



FBOEXPERIENCE.COM
TOP SELECTED FBOS

Leonardo увеличивает поставки вертолетов

Поставки Leonardo Helicopters выросли в течение первых девяти месяцев 2018 года. Причиной в компании назвали «сильный импульс коммерческих поставок». За три квартала текущего года итальянская компания поставила 113 вертолетов, против 99 машин за тот же период прошлого года.

Главный исполнительный директор Leonardo Алессандро Профумо заявил на брифинге 8 ноября по итогам работы в третьем квартале, что объем годовых поставок будет «значительно выше», чем в 2017 году (149 вертолетов). В июле он прогнозировал в течение 2018 года поставку «по крайней мере» 175 вертолетов.

Руководитель финансовой службы компании Алессандра Генко сказала, что она «особенно довольна»

работой вертолетного подразделения. Результаты его деятельности более чем компенсируют более низкие показатели в подразделениях Leonardo авионики и обороны, электроники и безопасности. Кроме того, Генко видит «позитивные признаки» роста спроса на вертолеты в энергетическом секторе.

Доход группы Leonardo в течение трех кварталов вырос на 2,4% до 8,24 млрд евро. Операционная прибыль снизилась до 632 млн. евро с 694 млн. евро за тот же период 2017 года. По словам производителя, падение было главным образом связано с компанией ATR, в которой Leonardo является партнером Airbus, в результате изменения валютных курсов, снижения поставок самолетов и продаж с более низкой маржей, чем в прошлом году.



Поставки Robinson стабильны

За первые девять месяцев 2018 года компания Robinson Helicopter поставила заказчикам 251 вертолет. Суммарная стоимость всех машин составила \$133,4 млн. Поставки распределились следующим образом:

- 30 R22 Beta II,
- 8 R44 Cadet,
- 52 R44 Raven I,
- 101 R44 Raven II
- 60 R66

В первом квартале производитель передал клиентам 88 вертолетов, во втором – 85 и в третьем – 78 машин. Как и в прошлом году лидером поставок остается R44 Raven II.

Ранее Robinson Helicopter сообщил о новинках в оснащении своих вертолетов – R44 и R66 получат новые дисплеи G500H TXi. Система Garmin G500H, уже ставшая довольно популярной, дополнена двумя модификациями TXi, которые имеют улучшенную функциональность сенсорного экрана и объединяют информацию PFD/MFD на одном экране. Обновленные дисплеи имеют более высокое разрешение и интерфейс обмена данными с сенсорными GPS-навигаторами GTN 6xx/7xx.

GDU (Garmin Display Unit) 1060 TXi имеет экран размером 10,6 дюйма и устанавливается в модификацию большой приборной панели Robinson для G500H вместе с любым GPS-навигатором Garmin GTN 6xx / 7xx и автопилотом Genesys HeliSAS.

«Вертолеты России» испытали Ансат с системой аварийного приводнения

Специалисты Казанского вертолетного завода холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) завершили испытания Ансата с системой аварийного приводнения. Она предназначена для экстренной посадки на воду и служит для спасения жизней пассажиров и экипажа. Сейчас система аварийного приводнения находится на этапе сертификации. По окончании работ Росавиацией будет выдано одобрение главного изменения.



В состав системы аварийного приводнения входят: надувные камеры плавучести (баллонеты), два спасательных плота, аварийный комплект жизнеобеспечения, включая радиомаяк для определения места посадки спасателями. В случае аварийной посадки на воду данный комплекс обеспечивает плавучесть вертолета в течение 30 минут. Этого времени достаточно для разворачивания спасательных средств, входящих в комплект системы, и безопасного покидания вертолета.

«Мы продолжаем работу по повышению безопасности полетов Ансата, поскольку он активно используется при перевозке пассажиров и пациентов, нуждающихся в экстренной медицинской помощи. Кроме того, оборудованные системой аварийного приводнения вертолеты смогут выполнять полеты на объекты нефтяных компаний, расположенные на значительном удалении от берега, а также участвовать в поисково-спасательных операциях над водной поверхностью. Вместе с высокими летно-техническими характеристиками, это повысит привлекательность Ансата для компаний топливно-энергетического комплекса и спасательных служб», – отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.

Ансат – легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на КВЗ. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. Ансат сертифицирован для использования в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию.

Авиакомпания «Меридиан» – лауреат Премии Правительства Российской Федерации в области качества за 2018 год

Авиакомпания «Меридиан» удостоена Премии Правительства Российской Федерации в области качества в категории организаций, с численностью работающих не более 250 человек.

Постановление Правительства Российской Федерации о присуждении Премии подписано Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым 08 ноября 2018 г., во Всемирный день качества, который ежегодно отмечается во второй четверг ноября. Этот праздник был учрежден по инициативе Европейской организации качества (ЕОК) при поддержке Организации Объединенных Наций (ООН). Впервые этот праздник отмечался в 1989 году. Целью учреждения этого праздника обозначено повышение значения высокого качества продукции и услуг и активизация деятельности, направленной на привлечение внимания к проблеме качества.

Премия Правительства Российской Федерации в области качества была учреждена в 1996 году, а начала присуждаться с 1997 года.

Функции Секретариата Премии с 2017 года возложены на учрежденную Правительством Российской Федерации автономную некоммерческую организацию «Российская система качества» (Роскачество).

Совет по присуждению премий Правительства Российской Федерации в области качества возглавляет Министр промышленности и торговли Российской Федерации Д.В. Мантуров, а в его состав входят представители Правительства Российской Федерации, Государственной Думы Российской Федерации, федеральных органов власти, профильных организаций в области качества, общественных и некоммерческих организаций.

По результатам голосования Совета утверждаются дипломанты Премии, а перечень номинантов на звание лауреатов передается в Правительство страны.

По результатам подведения итогов конкурса выходит Постановление Правительства Российской Федерации о присуждении премий за достижение значительных результатов в области качества продукции и услуг и внедрение высокоэффективных методов менеджмента качества.

«За все время существования премии она ни разу не вручалась авиакомпаниям, и мы особенно горды тем, что мы стали первой авиакомпанией, удостоенной такой Премии.

Всего заявки на участие в конкурсе в 2018 году подали 300 компаний, как российских, так и транснациональных. Процедура конкурса предусматривает несколько стадий, главными из которых являются два этапа. На первом этапе соискатели направляют конкурсной комиссии «Отчет по самооценке деятельности» своих организаций. По результатам рассмотрения этих отчетов комиссия отобрала всего 50 компаний. На втором этапе проводится очный аудит компаний, по результатам которого выбираются дипломанты и лауреаты Премии. Причем аудит предусматривает и оценку мнения о компании-конкурсанте со стороны потребителей и поставщиков. Кстати, количество заявителей в 2018 году по сравнению с 2017 годом увеличилось – 300 против 280.

В авиации работа системы менеджмента качества идет рука об руку с системой управления безопасностью полетов. Ведь высокий уровень качества – это и высокий уровень безопасности полетов. У себя в авиакомпании мы уже фактически объединили эти

две системы в единую, интегрированную систему. Считаем, что и дальше эти системы будут сближаться, создавая инструмент, позволяющий управлять процессом предоставления безопасной и качественной услуги.

Безусловно, для нас важен сам факт получения столь престижной Премии. Эта премия говорит нашим партнерам и клиентам об успехах, достигнутых авиакомпанией в работе по внедрению эффективных методов менеджмента качества, по повышению качества и безопасности услуг. Важно отметить, что такой высокой оценки мы добились, работая в сфере с высокими рисками.

Но не менее ценным для нас является тот опыт, который мы приобрели во время участия в конкурсе. Работа экспертов носила очень обстоятельный, не формальный характер. Во время аудита мы получили возможность взглянуть на себя со стороны, выслушать мнение и получить рекомендации по внедрению улучшений от профессионалов высочайшего уровня. Согласитесь – это бесценный опыт.

Особо хочу отметить то, что это наша первая попытка участия в конкурсе. И сразу же победа! Это многое говорит о состоянии системы управления качеством, выстроенной в компании. Но добиться такого результата – задача не из простых. За этим результатом – годы очень напряженной работы всего коллектива нашей компании.

Я горжусь, что являюсь частью коллектива профессионалов, влюбленных в свое дело и авиацию», — заявил Владимир Лапинский, Генеральный директор авиакомпании «Меридиан».

GAMA форсирует диалог по eVTOL

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) объявила о форсировании диалога с европейскими регулирующими органами по разработке электрических воздушных судов и технологий вертикального взлета и посадки (eVTOL). В течение двух дней в Кельне и Брюсселе тридцать ведущих разработчиков eVTOL из восьми стран встретились с EASA (Европейским агентством по безопасности полетов), Европейской Комиссией и совместным предприятием SESAR (Single European Sky ATM Research), чтобы обсудить этот растущий сегмент авиационной отрасли.

К отраслевым и правительственным лидерам также присоединилась Дороти Бэр, федеральный государственный министр Германии по цифровой экономике, которая является одним из самых известных сторонников городского воздушного транспорта в Европе. «Удивительно, что отрасль активно сотрудничает с EASA по единым стандартам», - сказала Бэр. «Я думаю, что Европа получит огромный потенциал, как только городской воздушный транспорт (Urban Air Mobility) станет частью нашей повседневной жизни».

Этот диалог является ключевой частью усилий ассоциации по увеличению автоматизации, автономии и декарбонизации в авиации. GAMA фокусируется на определении приоритетов в отношении безопасного внедрения этих новых систем и технологий, делая возможность полета более доступной для широкой общественности.

На встрече были рассмотрены многочисленные возможности и проблемы, связанные с этими новыми летательными аппаратами и бизнес-моделями, включая Urban Air Mobility – обычно называемую

«воздушное такси». Этот новый транспорт предлагает чрезвычайно тихие, «зеленые» операции для широкого спектра миссий. Обсуждения были сосредоточены на нормативной базе, необходимой для безопасной и устойчивой интеграции этих транспортных средств в воздушное пространство Европы. Поднятые темы включают сертификацию, обслуживание, эксплуатацию, лицензирование и разработку U-Space (городского пространства).

«В течение последних 12 месяцев мировые произ-

водители работают в GAMA, чтобы подготовить экосистему для eVTOL. Мы очень рады, что EASA движется в эту новую эру авиации», - сказала Анна Дитрих, сопредседатель Подкомитета GAMA eVTOL и соучредитель Terrafugia. «Использование основы существующих правил и стандартов, когда это возможно, при надлежащем рассмотрении новых аспектов этой отрасли, поможет нам эффективно достичь наших общих целей для безопасных, инновационных транспортных средств, которые принесут значительную ценность обществу».



DAHMER с начала года передал клиентам 33 TBM 910/930

Французский авиапроизводитель DAHER за три квартала текущего года передал заказчикам 33 турбовинтовых TBM 930/910. Общая стоимость поставленных машин составила \$134,8 млн. На долю TBM 910 пришлось 21 поставка, остальные одиннадцать самолетов – TBM 930. В первом квартале производитель передал 8 самолетов, во втором – 14, в третьем – 11 турбопропов.

TBM 910 сменил на конвейере TBM 900 еще в мае 2017 года. Стоимость новой модели составляет \$3,919 млн, а в стандартное оборудование вошла интегрированная авионика нового поколения Garmin

G1000NX, а также обновленное оборудование салона и систем безопасности. Согласно данным производителя, TBM 910 имеет такую же дальность и летно-технические характеристики, как и его предшественник. Интегрированная авионика G1000NX является следующим поколением бортовой системы G1000, установленной на TBM 900. Она имеет более быстрые процессоры, которые ускоряют время загрузки системы и загрузки программного обеспечения, а также позволяет системе управления обрабатывать больше данных и карт. Еще одной особенностью G1000NX является улучшенные возможности по загрузке данных, а именно беспроводная

передача баз данных из приложения Garmin Pilot на мобильном устройстве в бортовую систему.

Флагманский TBM 930 оснащен сенсорной стеклянной приборной панелью Garmin G3000, перестроенной кабиной, улучшенными креслами и отделкой салона, и опциональной системой электронного помощника. Электронный помощник разработан как система контроля безопасности эксплуатационных режимов полета. Она включает в себя датчик и калькулятор угла атаки, электронную стабилизацию и систему защиты от потери скорости.

Также в самолете предусмотрен режим аварийного снижения в режиме автопилота. В случае разгерметизации кабины и отсутствии действий пилота самолет в автоматическом режиме выводится на безопасную высоту 15000 футов. Кроме этого, голосовые сигналы получили новые звуковые тона, которые уведомляют о сваливании, превышении скорости, положении шасси и использовании кислородного оборудования.

Согласно данным компании, за 12 месяцев прошлого года было поставлено 57 самолетов (TBM910 и TBM930), против 54 машин годом ранее. Суммарная стоимость всех машин оценена в \$230,8 млн. Примечательно, что обе новые версии были запущены в серию в течение последних полутора лет (TBM 910 появился и вовсе в апреле 2017 года, прим. ред.). Большинство поставок пришлось на североамериканских заказчиков. Второе место занимает Европа (Франция, Германия, Великобритания и Польша). Общее количество поставленных машин в страны Старого Света составило 10 единиц. В компании подчеркивают, что прошедший год стал самым успешным с 2008 года. Всего же Daher в настоящее время передал клиентам 879 TBM различных моделей (первая поставка была выполнена в 1990 году).



ЕС заинтересовал НДС бизнес-джетов с Острова Мэн

Всего за пять месяцев до того, как Великобритания собирается покинуть ЕС, Брюссель инициировал судебный иск против страны за то, что она не предприняла адекватных мер против того, что Евросоюз назвал «злоупотребления налогом на добавленную стоимость (НДС) на острове Мэн в отношении поставки и лизинга воздушных судов». На прошлой неделе Европейская Комиссия направила в Великобританию официальное уведомление – первый шаг в европейском производстве по нарушению – с просьбой предоставить информацию о налоговых льготах, применяемых на острове Мэн на определенные типы бизнес-джетов, которые используются в личных целях.

Действия Еврокомиссии являются ответом на утечку в прошлом году так называемого «Райского досье», которое выявило случаи, когда компании с Острова Мэн приобретали бизнес-джет, который затем сдавался в лизинг с частным использованием, зачастую владельцу указанной компании. В соответствии с законодательством ЕС, НДС может быть вычтен только при приобретении или ввозе самолета, если в итоге он будет использоваться в целях бизнеса.

Европейский комиссар по экономическим и финансовым вопросам, налогообложению и таможенному союзу Пьер Москович заявил, что благоприятный налоговый режим для частных самолетов «явно противоречит нашим общепринятым правилам налогообложения и сильно искажает конкуренцию» в авиационном сегменте, хотя он не дал количественной оценки предполагаемого уклонения.

Комиссия может решить передать этот вопрос в суд ЕС, хотя это вряд ли осуществится, если Великобритания покинет Евросоюз в конце марта следующего

года без сделки. У Великобритании есть два месяца, чтобы ответить на письмо официального уведомления и до двух месяцев, чтобы ответить на следующий шаг в процедуре нарушения, мотивированном мнении или формальном запросе о соблюдении законодательства ЕС.

Остров Мэн – самоуправляемая зависимая территория Британской Короны; он не является частью

Великобритании, ни ЕС, хотя он является частью таможенного союза ЕС.

После публикации «Райского досье» в прошлом году Остров Мэн предложил Казначейству Великобритании провести проверку, чтобы подтвердить политику и процедуры по обработке НДС самолетов, которые являются «особенно технически сложной областью» законодательства по НДС.



GAMA отчиталась по поставкам в Q3

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала результаты работы отрасли за три квартала 2018 года. Согласно отчету ассоциации, с начала года поставки самолетов и вертолетов авиации общего назначения выросли в годовом исчислении, но

при этом стоимость всех поставленных воздушных судов снизилась по сравнению с тем же периодом прошлого года.

«Это один из тех немногих моментов, когда после большого спада мы увидели увеличение по-

ставок во всех сегментах», - сказал президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс. «Несмотря на то, что в нескольких сегментах есть некоторые слабые места, в том числе поставки бизнес-джетов и последствия от глобальных торговых споров, я с оптимизмом смотрю на результаты нашей отрасли в 2019 году, учитывая сохраняющийся здоровый спрос на налоговые вычеты, стабилизацию вторичного рынка и количество новых продуктов, выведенных на рынок».

Поставки поршневых вертолетов увеличились на 15,8% до 220 единиц. Газотурбинных вертолетов поставлено на 8,3% больше, до 510 машин. Поставки поршневых самолетов увеличились на 8,3% до 784 единиц, турбовинтовых – на 5,6%, до 395 самолетов и бизнес-джетов – с 433 до 446 поставок.

[Полный отчет GAMA](#) за три квартала 2018 г.

Поставки самолетов и доходы за три квартала 2018 г.

Сегмент	2017	2018	Изменение
Поршневые	724	784	+8,3%
Турбовинтовые	374	395	+5,6%
Реактивные	433	446	+3,0%
ВСЕГО	1531	1625	+6,1%
СТОИМОСТЬ	\$ 13,1 млрд.	\$ 12,7 млрд.	-3,1%

Поставки вертолетов и доходы за три квартала 2018 г.

Сегмент	2017	2018	Изменение
Поршневые	190	220	+15,8%
Газотурбинные	471	510	+8,3%
ВСЕГО	661	730	+10,4%
СТОИМОСТЬ	\$ 2,7 млрд.	\$ 2,6 млрд.	-2,2%



Истории выдающегося пилота

Nesterov Aviation – эксклюзивный центр продаж и сервисного обслуживания Pilatus на территории России в рамках встречи «Истории выдающегося пилота» представляет легендарного летчика-испытателя Pilatus Aircraft Фредди Прачойнига. Его карьера в авиации длится уже почти 40 лет, и-н Прачойниг расскажет впечатляющие истории о службе в швейцарских ВВС, полетах через Атлантику на турбовинтовом PC-12, и свои ощущения за штурвалом этого «легендарного швейцарца».



Его выступление поддержит российский пилот PC-12, который поделится опытом полетов на этом самолете по России.

Перед приездом в Москву Фредди Прачойниг ответил на вопросы представителей Nesterov Aviation в эксклюзивном интервью.

Личные данные

ФИО: Фредди Прачойниг

Должность: летчик-испытатель и летчик-инструктор, Pilatus Aircraft Ltd, Штанс, Швейцария

Возраст: 57 лет (чувствует себя молодым)

Карьера в авиации

Звание: полковник швейцарских ВВС в отставке, последнее назначение – командир летной школы швейцарских ВВС

Типы самолетов, которые пилотировал: несколько одномоторных поршневых самолетов, Pilatus P-3, PC-7, PC-9, PC 12, PC-21, PC-24, Junkers Ju 52, Vampire и Vampire Trainer, Northrop Tiger F-5, Dassault Mirage III RS, BAE Hawk Mk 66, несколько полетов на военных самолетах типа Hornet F/A-18, Alpha Jet, Saab 105 и т.д.

За штурвалом: 38 лет

В Pilatus Aircraft: 10 лет

Вы один из тех людей, которые всегда знали, что когда-нибудь сядут за штурвал самолета?

Да, у меня было четкое видение, потом мечта, а потом и цель. Я решил стать пилотом в 10 лет. В этом возрасте моим самым большим увлечением были радиоуправляемые модели самолетов. В дальнейшем мне повезло попасть на подготовительные курсы для пилотов, которые оплачивал Швейцарский нацио-

нальный фонд. В 1983 году я окончил летную школу швейцарских ВВС в качестве пилота истребителя и через несколько месяцев летал на Northrop Tiger F-5.

Почему Pilatus?

ФП: Моим первым самолетом в ВВС был Pilatus P-3. Несколько лет спустя у меня появилась возможность летать на совершенно новом учебно-тренировочном PC-7 в качестве пилота-инструктора. В свой день рождения, 1 мая 1991 года, я присутствовал на церемонии выкатки первого PC-12. Меня тогда очень впечатлили сама компания Pilatus Aircraft, швейцарское наследие, качество и корпоративная культура. После 25 лет службы в ВВС я решил изменить свою жизнь и начать работу в гражданской авиации в качестве инструктора и летчика-испытателя. Спустя 10 лет я могу сказать, что это было отличное решение, которое я повторил бы еще раз. Pilatus похож на Victorinox (известный швейцарский бренд по производству армейских ножей), который олицетворяет швейцарские традиции и инновации. Отличная репутация компании помогла мне принять решение стать частью команды Pilatus. Я был польщен тем, что президент компании Оскар Швенк лично позвонил мне и сообщил, что я принят на работу.

Чем сложнее управлять – самолетом или вертолетом?

Прежде всего я пилот самолета, и у меня очень большой опыт пилотирования именно самолетов. К счастью, во время работы инструктором и впоследствии командиром летной школы швейцарских ВВС у меня был шанс полетать на нескольких типах вертолетов: Alouette III, Eurocopter EC-135 и полнопилотажном тренажере Super Puma. Мой ответ очевиден: у обоих видов ВС есть свои нюансы. Вертолеты летают близ-

ко к земле, и для них необходимы навыки пилотирования, самолеты становятся более сложными, и для них необходимы навыки обращения с системами. Я предпочитаю летать на самолетах, особенно при одном работающем двигателе.

Что Вы предпочитаете – полеты на большие или малые дистанции?

Все 25 лет службы в швейцарских ВВС я преимущественно выполнял полеты на истребителях на малые расстояния. Несмотря на это, такие полеты были очень напряженными. Когда 10 лет назад я стал пилотом в Pilatus Aircraft, в первый же год полетов на PC-12 мне посчастливилось перегонять самолет в Аргентину через Южную Атлантику – от Кабо-Верде до города Натал в Бразилии, и весь полет был через океан. Это был мой самый длительный перелет в качестве единственного пилота – он продолжался 6 часов 15 минут. За это время я пролетел более 2780 км над водой. Во время перегона самолета мы обычно делаем посадки на 3–5 часов. Мне нравятся



разнообразные полеты, и тут дело не во времени, а в объеме работы. Я могу быстро заскучать, если работы немного.

Вы даете имена самолетам, на которых летаете?

Лично я – нет. Но в авиации это традиция. В швейцарских ВВС принято давать необычное название последнему самолету во флоте, так, последний Mirage III Рессе называли «Мата Хари». В конце моей карьеры в ВВС меня удостоили чести и нанесли мое прозвище PRACH на самолет. Это прозвище появилось благодаря моему французскому коллеге, который не мог правильно произносить мою фамилию полностью. У всех испытательных образцов PC-24 есть свои имена, которые им дают летчики-испытатели. Эти имена держатся в секрете, они отражают предназначение самолета и стадию разработки.

Вам разрешается иметь личные вещи в кабине пилота, например амулеты на счастье или семейные фотографии?

В кабине – нет, но в снаряжении пилотов можно. У меня всегда был наколенный планшет, в котором все было организовано для моего удобства. Я использовал цветные закладки, чтобы быстро найти информацию, которую я подготовил.

Какой самый странный груз Вы перевозили?

На PC-12 я перевозил клиенту катапультируемые кресла. Это был опасный груз и особенное ощущение. Пассажиры тоже могут вызывать особенные эмоции, но чаще положительные. По причинам конфиденциальности я не могу раскрывать имен, но это всегда честь, когда ты перевозишь известных людей.



Откуда лучше всего наблюдать за посадкой самолетов?

Из кабины пилота рядом с ВПП, когда мы ожидаем очереди на взлет. Мы часто устраиваем соревнования и ставим оценки за посадку самолета нашим коллегам. По шкале от 1 (самая худшая) до 10 (самая лучшая). При встречном ветре разница может быть огромной. В воздухе тоже можно увидеть красивые кадры, особенно если летишь в составе пилотажной группы.

Какой самый ценный момент Вашего рабочего дня?

Для меня это не просто один момент. Я получаю особенное удовлетворение, когда анализирую достижения за продолжительный период времени. Но перевозить пассажиров и видеть их счастливые лица после полета – это точно то, что доставляет мне наибольшее удовольствие.

Какое Ваше самое любимое авиационное приложение?

AeroWeather – № 1! 10 лет назад нам нужно было распечатывать большое количество бумаги со свод-

ками погоды METAR и TAF. Сегодня все это у нас в кармане. Приложение отличное. Также хочу отметить WeatherPro и MeteoEarth с более обширной аналитикой погоды. Еще в мою пятерку лучших приложений входят Honeywell Flight Bag Pro и Foreflight для планирования полетов. Благодаря iPad и iPhone и специальным приложениям мир авиации сделал существенный шаг вперед.

Какой полет запомнился больше всего (может быть, был самым странным)?

На новом типе самолета всегда очень запоминаются первый и последний полеты. Мой первый полет на PC-24 в Испании совершенно точно стал незабываемым. Это было 2,5 года назад на PC-24 прототипе Ro1, на котором я летел на эшелоне FL450. Я очень

хорошо почувствовал, как здорово сделано крыло этого самолета, — очень легко делать крутые развороты на такой высоте. Если говорить о «самых странных», то у меня их было больше одного. На первом месте — мой предпоследний полет на Mirage в составе 9 самолетов. В то время я был командиром эскадрильи, и все мои пилоты летели со мной. И конечно, я не могу забыть все те полеты, в которых я выжил только благодаря своему ангелу-хранителю.

Какой самолет Вам понравилось пилотировать больше всего?

Mirage III Recce по многим показателям отличный самолет. Мощный, быстро набирает высоту, маневренный, со скоростью более 2.0 Маха и современной системой управления. Он до сих пор занимает особое

место в моих воспоминаниях. Я также часто вспоминаю Junkers Ju-52 из-за традиций, связанных с этим самолетом, и простого и стильного дизайна. Сейчас мой самый любимый самолет, конечно, PC-12 NG — в любое время года он превосходен, и даже зимой на скользких поверхностях я контролирую его без проблем. Но я боюсь, что скоро PC-24 займет его место в моем сердце.

Самый экстраординарный самолет, на котором Вы летали?

Это опять Mirage, в этот раз упоминаю его из-за огромного спектра задач, которые он мог выполнять. Днем и ночью. На больших и малых высотах. Визуальный полет и полет по приборам, в одиночку или в эскадрилье, атака наземных целей с воздуха. Перехват и визуальное опознавание самолета. Список можно долго продолжать, но это точно экстраординарно. PC-24 прототип Ro1 со всем оборудованием для летных испытаний — второй. Мы провели особенные испытания, каких у меня точно больше в жизни не будет, например с формой обледенения или превышая максимально допустимую скорость.

У многих пилотов есть ритуалы, которые они проводят перед каждым полетом. У Вас есть такие, возможно, некоторые суеверия?

Это не ритуал, а больше необходимость. Я готовлюсь к каждому полету как можно тщательнее. Я в основном летаю один, поэтому все детали предполетной подготовки имеют ключевое значение. Это своего рода искусство. Невозможно научить всему, что нужно делать перед полетом, эти знания приходят с многолетним опытом. Я не суеверный. Я считаю, что наша жизнь — преимущественно в наших собственных руках.



Я выбрал эту профессию, чтобы дарить людям улыбку

Знакомьтесь – Даррион Ландерс, руководитель отдела ресторанного обслуживания и стандартов NetJets, который сегодня расскажет о своих творческих идеях, лежащих в основе оригинальных меню NetJets. «Я знаком с пожеланиями пассажиров самолетов, а также со сложными задачами, стоящими перед экипажем и клиентами NetJets. Я стремлюсь решать все проблемы оптимальным образом».

Как началось Ваше сотрудничество с NetJets и где стартовала Ваша карьера?

Я квалифицированный повар, у меня есть диплом по специальности «Искусство и принципы кулинарии»

и квалификации в области обеспечения безопасности пищевых продуктов, а также сертификат «Анализ опасностей и критические контрольные точки», выданный мне Королевским институтом гигиены окружающей среды. Благодаря своей профессии мне удалось поработать в лучших ресторанах мира. Я прошел профессиональное обучение по всем аспектам кухни (таким, как разделка мяса, приготовление закусок, основных блюд и выпечки) в отелях высшего уровня, в том числе в пятизвездочных отелях в ЮАР и Лондоне, а также в удостоенных мишленовских звезд ресторанах Нормандских островов. Кроме того, я работал в лучших лондонских компаниях выездного ресторанного обслуживания и именитых ресторанах.



Как Ваш опыт влияет на Вашу работу в NetJets?

Absolute Taste в Лондоне – наша головная компания выездного ресторанного обслуживания. Я руководил бизнесом этой компании в Лондоне, а также создал филиалы в Женеве и Фарнборо. Во время работы в Absolute Taste, я развивал имидж марки, создавал все блюда, а также занимался закупкой и дизайном упаковки. Я сотрудничал с различными элитными брендами, например, с Harrods и Harvey Nichols, а также предоставлял ресторанное обслуживание для мероприятий и приемов McLaren Formula 1. Я достиг определенных высот в моей профессии и сотрудничал на протяжении 10 лет с NetJets в качестве поставщика, наряду с другими роскошными брендами. Этот опыт позволил мне понять, с какими сложностями сталкиваются компании выездного ресторанного обслуживания. Внимание к деталям – мой главный козырь как в работе шеф-повара, так и в деятельности посла бренда питания, которое мы поставляем клиентам NetJets. Я знаком с пожеланиями пассажиров самолетов, а также со сложными задачами, стоящими перед экипажем и клиентами NetJets. Я стремлюсь решать все проблемы оптимальным образом.

Опишите типичный день руководителя отдела ресторанного обслуживания и стандартов NetJets.

Как правило, я путешествую в новую место Европы каждую неделю – это и интересно, и немного страшно. Я стараюсь понять бизнес каждого поставщика ресторанного обслуживания и обстановку на местах. Я могу часами читать и беседовать о богатой и разнообразной культуре и кулинарии Европы. В конце концов меня одолевает голод, и я иду в один из ресторанов, чтобы лично убедиться, о чем идет речь.

Что Вам больше всего нравится в Вашей работе?

Я шеф-повар, и я выбрал эту профессию, чтобы дарить людям улыбку и хорошее настроение на целый день, и в то же время заботиться об их питании. У меня есть масса возможностей для того, чтобы обеспечить пассажиров самолетов идеально приготовленной едой в любой точке мира. Кроме того, я работаю с замечательными людьми. Увлечение кулинарией объединяет меня с нашими партнерами-поставщиками, которые предоставляют услуги от нашего имени.

Какие кулинарные тенденции будут наблюдаться в следующем году, и как NetJets планирует им следовать?

Я буду уделять внимание прежде всего локальным кулинарным традициям, которые намерен интерпретировать в блюдах (например, в композиции из шалота, петрушки, каперсов, маринованных огурчиков с лимоном и оливковым маслом в сочетании с копченым лососем). Я буду создавать гармоничные вкусовые комбинации, а также здоровую пищу с низким содержанием сахара и жира. Использование контрастирующих текстур позволяет придать

блюдам особую свежесть. Специи приходят на смену чрезмерному количеству соли, а небольшое количество ароматических трав и корней придет блюдам неповторимый вкус.

Каким образом бортовое питание NetJets отличается от других компаний в области частной авиации?

Я стараюсь создавать блюда, которые я сам ем с удовольствием. Я обращаю особое внимание на то, насколько удачно разные продукты питания сочетаются друг с другом. Пища будет обладать оптимальным вкусом, если нам известна история ее происхождения и транспортировки. Еда должна быть простой, не содержать ненужных добавок, а главное, быть аппетитной. Если в блюдах сочетаются лучшие элементы региональной кухни, то обед или ужин обязательно навеет воспоминания о счастливых днях (например, от том, как Вы отведали свежей клубники в первый раз за сезон или выпили бокал вина на памятной экскурсии по городу). Мы – эксперты по кулинарии, и мы хотим, чтобы Вы это ощутили.

Какое Ваше любимое блюдо из меню бортового питания?

Это салат Цезарь с курицей. К счастью, клиенты часто заказывают это блюдо. Это идеальная комбинация хрустящей текстуры, умами и свежести. Когда салат приготовлен безупречно, он обладает поистине волшебной силой и дарит мне бодрость и отличное настроение. Я также обожаю суши и сашими – это идеально здоровая пища, в которую я могу добавлять специи (васаби), соль (соя) и вкусовые добавки (маринованный имбирь) по моему вкусу. Эти блюда прекрасно подходят к шампанскому Ruinart, которое мы подаем на борту.



Про SSJ... и тренды

2018 год подходит к концу, время подводить итоги. Определенным показателем экономического благополучия и стабильности либо отсутствия таковых является статистика бизнес-авиации. В контексте российской деловой авиации данные цифры будут так или иначе связаны с политическими процессами в стране и особенно в мире, то есть при комплексном анализе российского рынка с условием соблюдения объективности невозможно промолчать про санкции.

Список пользователей услуг бизнес-авиации (не только владельцев собственных ВС, но и пассажиров, использующих бизнес-джеты как для личных, так и для корпоративных перевозок) продолжает пополняться. Хорошо это или плохо? BizavNews решил обратиться к специалистам Авиакомпании «РусДжет» и в формате блиц-вопросов получить объективную экспертную оценку. И так плюсы и минусы...

Из минусов можно выделить следующие:

- сложность и все чаще невозможность приобретения ВС, инициированная как со стороны самолетопроизводителей, так и западных кредитных организаций;
- запрет отдельных стран на перевозку пассажиров из списка даже чартерными рейсами на арендованных ВС;
- отдельного внимания заслуживает вопрос импортозамещения (что особенно актуально для граждан РФ, включенных в санкционные списки) и государственных структур – организаций, имеющих потребность в корпоративных перелетах.

Авиакомпания «РусДжет» совместно с российским самолетопроизводителем АО «ГСС» предпринимает активные шаги по продвижению ВС Sukhoi Business Jet на рынок деловой авиации. В сентябре 2018 года, в рамках международной выставки RUBAE, было подписано соглашение о предоставлении права авиакомпании «РусДжет» оказывать услуги по продаже ВС Sukhoi SuperJet 100 (новых и ресурсных) в любой компоновке (стандарт, правительственный, корпоративный, ВИП) в дополнение к аренде и эксплуатации уже имеющегося у компании ВС данного типа.

Как показывает практика, не только для российских, но и для иностранных клиентов данный самолет более чем интересен и актуален. Личный опыт эксплуатации данного типа ВС доказывает его востребованность на рынке. В период проведения чемпионата мира по футболу 2018 самолет авиакомпании выполнил 34 рейса, осуществив перевозку Генерального секретаря Международной федерации футбола (FIFA) Фатмы Самура в города: Москва, Манчестер, Лондон, Ростов, Волгоград, Саранск, Нижний Новгород, Санкт-Петербург, Сочи, Самара, Казань.



Общий налет составил более 60 часов без единого случая сбоя или задержки вылета по технической причине. Помимо надежности самолета ВС пассажиры Sukhoi Business Jet отмечают его привлекательность с точки зрения эргономичности салона, высоты потолков, максимально комфортного пространства.

Именно по этой причине Авиакомпанией было принято решение о приобретении дополнительно двух ВС Sukhoi SuperJet 100 в VIP-компоновке на основании финансового лизинга для выполнения чартерных рейсов. Из безусловных преимуществ (по сравнению с ВС аналогичного класса) отдельно хотелось бы отметить следующие:

- опыт эксплуатации ВС данного типа оператором бизнес-авиации – авиакомпанией «РусДжет», располагающей соответствующей материально-технической базой и квалифицированным персоналом как для эксплуатации ВС, так и для проведения ТОиР;
- организация демо-полетов на ВС авиакомпанией РусДжет – представителем по продажам по всему миру;
- обеспечение поставки ВС «под ключ» (ведение переговоров с самолетопроизводителем, согласование стоимости, обеспечение финансирования, согласование и реализация интерьерных решений по желанию Заказчика, внесение в реестр, предоставление экипажа);
- эффективная и экономически выгодная эксплуатация в личных и корпоративных интересах (низкая стоимость аэропортовых тарифов и сборов, топлива и других услуг, применяемая к ВС с RA-регистрацией);
- оптимизация стоимости содержания за счет ком-

мерческой эксплуатации;

- отсутствие рисков при выполнении внутрироссийских перелетов.

Для справки:

Помимо продажи новых и ресурсных самолетов российских и иностранных производителей, авиакомпания «РусДжет» оказывает весь спектр услуг бизнес-авиации:

- Организация чартерных рейсов (собственный флот компании и операторы-партнеры)
- Менеджмент воздушных судов
- Наземное обслуживание воздушных судов (прямые договоры с поставщиками услуг)
- Консалтинг (аудит, сопровождение сделок купли-продажи и т.д.)
- Аренда яхт, вертолетов и предоставление сопутствующих услуг класса люкс
- Консьерж услуги



Самолет недели

Оператор: ***Fly Jet KZ***

Тип: ***Embraer Phenom 300***

Год выпуска: **2011 г.**

Место съемки: **ноябрь 2018 года, Almaty Airport - UAAA, Kazakhstan**



Фото: Дмитрий Петроченко