



На минувшей неделе вновь все внимание было приковано к инициативам российских регуляторов в отношении «открытия» неба иностранным бизнес-перевозчикам. И если несколько дней назад наша аудитория настойчиво просила «показать» сей долгожданный документ, то после его публикации началась дискуссия. Больше всего по случаю новых инициатив переживает немногочисленный отряд российских операторов, которым довольно сложно конкурировать с иностранцами. Свободное регулирование бизнес-чартеров наводит российское небо иностранными перевозчиками, которые, скорее всего, будут в выигрышном положении, имея дополнительные финансовые ресурсы и хороший парк воздушных судов. Если законопроект пройдет, то в начале возможен демпинг – многие иностранцы это могут себе позволить.

Некоторые эксперты полагают, что действие этого документа в России сохранится после 2018 года (сейчас он, по мнению властей, необходим для транспортного обеспечения Чемпионата Мира по футболу 2018 года). Также ряд опрошенных нами компаний считает, что уже в первом чтении возможны существенные корректировки текста в части «неравноправия» российских компаний в европейском небе. Есть мнение, что законодатели могут обязать регулятора внести изменения в действующие межправительственные соглашения о воздушном сообщении, с целью дать возможность отечественным компаниям беспрепятственно летать внутри Европы.

Из мировых новостей прошедшей недели можно выделить важную веху в истории Gulfstream Aerospace. За два года производства самолетов G650 производитель смог собрать 100 машин, что весьма впечатляет.



Ложная тревога?

Российской деловой авиации возможно дали ложную надежду на то, что проект нового порядка работы Росавиации позволит использовать самолеты, зарегистрированные в других странах, для коммерческих перелетов внутри России **стр. 17**

Зеленый свет воздушной скорой помощи

Зарубежные игроки рынка авиационной медицинской эвакуации позитивно оценивают инициативы российских регуляторов

стр. 18

По международным правилам

Правительство утвердило порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов с учетом международных стандартов

стр. 19

10 советов к зимнему чартерному сезону

Сложности, которые подстерегают заказчиков бизнес-чартеров в зимний период, связаны, прежде всего, с высокой загруженностью популярных в этот сезон направлений и сезонно-климатическими особенностями

стр. 20

ЗНАК ПРЕВОСХОДСТВА



Falcon 8X торжественно выкатят 17 декабря

Постройка нового сверхдальнего бизнес-джета Dassault Falcon 8X идет с хорошим темпом. Как сообщают представители французского производителя, на заводе в Бордо, Мериньяк, практически полностью готов первый прототип новейшего бизнес-джета (состыкованы крылья, фюзеляж, двигатели, а также произведено включение электрических систем, прим. BizavNews), который 17 декабря будет представлен на торжественной церемонии многочисленным гостям. Спустя три недели, как рассчитывают в Dassault Falcon, самолет впервые поднимется в воздух.

Falcon 8X, анонсированный в мае на выставке EBACE-2014, является крупнейшим, самым быстрым и самым дальним самолетом из шести бизнес-джетов французского производителя. С восемью пассажирами и тремя членами экипажа новый французский флагман будет способен пролететь 6450 морских миль на скорости 0,80 Маха. Он будет оснащаться усовершенствованной версией двигателей Pratt и Whitney Canada PW307D (тяга на 5% больше по сравнению с PW307A у Falcon 7X). В сочетании с модернизированным крылом, новая силовая установка позволит 8X тратить на 35% меньше топлива, чем любой другой самолет в сегменте ультрабольшой дальности, что соответствующим образом отразится на эксплуатационных расходах.

8X оснащен переработанным сверхэффективным крылом от Falcon 7X. Конструкция крыла была модернизирована, чтобы свести к минимуму общее сопротивление самолета на крейсерской скорости и снизить вес на 600 фунтов. Также крыло получит оптимизированный профиль и законцовки. Эти улучшения значительно увеличат подъемную силу и, соответственно, улучшат аэродинамическое качество самолета.

Также самолет станет менее стабильным, и это хорошо для аэродинамики, так как горизонтальный стабилизатор с меньшим углом установки также является источником сопротивления. Однако относительная нестабильность легко компенсируется компьютерной системой управления.

Сертификация и ввод в эксплуатацию Falcon 8X запланированы на середину и конец 2016 года соответственно.



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

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

Avinode фиксирует начало «высокого» сезона

В соответствии с последними данными компании Avinode, в преддверии «горячего» зимнего сезона спрос на чартерные рейсы набирает силу. Прогнозный индекс спроса шведской компании на 30-дневный период, начинающийся 14 ноября, показал рост спроса во всех категориях деловых самолетов и в Европе и в Северной Америке. Исключение составили легкие бизнес-джеты в Европе, индекс спроса на которые упал на 108 пунктов с 14 октября.

По сравнению с ситуацией месяц назад, наибольшее прогнозное увеличение спроса наблюдается в Северной Америке на среднеразмерные бизнес-джеты (на

32 пункта), а также в Европе на самолеты с большим салоном (на 21 пункт).

Все категории деловых самолетов по обе стороны Атлантики показали более высокий индекс спроса, чем наблюдалось 12 месяцев назад. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года, самый сильный рост спроса пришелся на легкие и средние самолеты в Северной Америке, а в Европе эти категории также показали вселяющий надежду рост. Индекс цен Avinode за тот же период показал незначительные колебания.



Фото: Дмитрий Петроченко



- Терминал А для пассажиров деловой авиации
- Ангарное хранение воздушных судов
- Организационное обеспечение полетов
- Наземное обслуживание воздушных судов
- Вертолетная площадка «Шереметьево-А»

АВИА ГРУПП НОРД
деловая авиация

АФТН:
УЛЛАНРДЪ

АВИА ГРУПП
ГРУППА КОМПАНИЙ

АФТН
УУЕЕАХНЪ

8 800 234 10 01

client@avia-group.ru
www.avia-group.ru

JetMe стартовал в Калифорнии

Украинская команда запустила в Калифорнии стартап JetMe, при помощи которого можно бронировать и оплачивать перелеты на частных самолетах в любую точку мира. У проекта четыре основателя, одним из которых является Юрий Романюха, аналитик фонда Imperious Group. Сразу же после старта проект привлек \$400 тыс. от этого фонда и нескольких бизнес-ангелов.

JetMe отличается тем, что для перелетов используются самолеты, которые возвращаются после перевозки, например, после заказного чартерного рейса, пустыми (в авиации для этого используется термин Empty Legs). Таким образом, заказ обратного переле-

та будет гораздо дешевле – пользователь сам указывает сумму, которую готов заплатить за перелет, потом предложение рассылается по авиакомпаниям и те решают, готовы ли они взять пассажира за указанную сумму. Монетизация проекта будет осуществляться через комиссионное вознаграждение.

Заказать частный самолет можно минимум за \$3500. Романюха отмечает, что это дороже путешествия бизнес-классом, но комфортность гораздо выше, как и престижность. К примеру, в частный самолет можно взять с собой домашних животных, не обязательно проходить паспортный контроль (только в пределах Калифорнии).

R&D-центр стартапа находится в Киеве, а над проектом работает четыре человека, у которых есть большой опыт в авиационной отрасли. В скором времени стартап хочет запуститься в Юго-Восточной Азии. Изначально JetMe запустился в России, но спустя какое-то время решил развиваться в США. Сегодня у проекта уже есть рабочее приложение для iOS, скоро выйдет версия программы для персональных компьютеров. На сервисе уже более 3000 первых пользователей.

Стоит отметить, что в этом году эксперты отмечают существенное снижение объема инвестиций в украинские проекты. Это связано, в первую очередь, с политическим и экономическим кризисом, а также с военным конфликтом на востоке Украины. Как отметил Евгений Сысоев, управляющий партнер AVentures Capital, в 2013 году суммарный объем инвестиций в украинские проекты составил около \$80 млн. В 2014 году этот показатель вдвое меньше.

Источник: inventure.com.ua



УХОД ЗА ИНТЕРЬЕРОМ И ЭКСТЕРЬЕРОМ ВАШЕГО БИЗНЕС ДЖЕТА

- КАЧЕСТВО
- ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД



ЧЛЕН
ОБЪЕДИНЕННОЙ
НАЦИОНАЛЬНОЙ
АССОЦИАЦИИ
ДЕЛОВОЙ
АВИАЦИИ

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации



МОСКВА. АЭРОПОРТ "ШЕРЕМЕТЬЕВО"

TAG Aviation взялся за «старое»

Центр технического обслуживания TAG Aviation в Женеве принял свой первый заказ на модернизацию самолета Falcon 2000EX авионикой Pro Line 21. Клиент получит бизнес-джет в апреле 2015 года.

В качестве авторизованного сервисного центра Dassault компания TAG Aviation установит систему Rockwell Collins Pro Line 21 на Falcon 2000EX, что позволит самолету соответствовать действующим и новым нормативным требованиям. TAG Aviation стала первой компанией в Европе, которая обновила Falcon 50EX, установив на него подобное бортовое оборудование.

Pro Line 21 представляет собой систему интегрированной авионики с четырьмя конфигурируемыми ЖК-дисплеями размером 10 x 8 дюймов, способных отображать в высоком разрешении электронные диаграммы, графическую погодную информацию и навигационные карты. Это гарантирует повышенную достоверность, производительность, а также ситуационную осведомленность и уверенность в условиях низкой видимости. В дополнение к более высокому уровню эксплуатационной эффективности и удобства, новые ЖК-дисплеи обеспечивают переход к безбумажным технологиям. Обновленное бортовое радиоэлектронное оборудование также имеет новые возможности, такие как твердотельные геофизические датчики, цифровой автопилот, а также полностью цифровые коммуникационную, навигационную и систему наблюдения.

Центры обслуживания TAG Aviation в Женеве (Швейцария) и Фарнборо (Великобритания) были одобрены Dassault в 1988 и 2006 годах соответственно. Оба центра предлагают услуги по четырем направлениям: планеры, авионика, поиск и устранение неисправностей и обслуживание на перроне.

Китайцы присматриваются к G500 и G600

Две последние разработки компании Gulfstream – G500 и G600 – на китайском рынке имеют хорошие перспективы. Несмотря на то, что в этом году в Чжухай на Airshow China 2014 американский производитель демонстрировал G280 и G650, по мнению руководства компании новинки также придутся по вкусу китайским заказчикам.

Роджер Сперри, старший вице-президент компании по международным продажам Gulfstream, отмечает, что китайские клиенты предпочитают более крупные самолеты, и широкие салоны двух новых бизнес-джетов должны привлечь клиентов из Поднебесной.

На вопрос о возможности наладить производство узлов или сборку самолетов в Китае, подобно Embraer или Cessna, он заявил, что компания будет продолжать осуществлять сборку основных своих продуктов в Саванне, и отметил, что Gulfstream вложил здесь значительные инвестиции в расширение производственных мощностей.

По словам Сперри, такой консолидированный подход позволяет лучше контролировать качество и эффективность производства. А с иностранными предприятиями американский производитель предпочитает сотрудничать в таких областях, как продуктовая поддержка.



Производство HF120 заработало

12 ноября во время церемонии на своем новом заводе в Берлингтоне, штат Северная Каролина, компания GE Honda Aero Engines официально представила первый серийный турбореактивный двигатель HF120, произведенный на этом объекте. На этой неделе будет передана первая партия из четырех двигателей на сборочное производство Honda Aircraft в соседнем городе Гринсборо для установки на серийные HondaJet.

Несмотря на то, что HF120 получил сертификат FAA почти год назад, все предыдущие двигатели были построены за заводе GE в городе Линн, штат Массачусетс. В торжественной церемонии приняли участие высокопоставленные представители обеих компаний, а также государственные чиновники, как, например, губернатор штата Северная Каролина Пэт МакКрори.

«С новым производством моторов, Honda теперь сможет строить в Северной Каролине как самолеты, так и реактивные двигатели», - отметил губернатор МакКрори, который вместе с президентом и генеральным директором Honda Aero Масахико Идзуми представил первый двигатель.

По словам Идзуми, производственные планы предусматривают изготовление в течение 12 месяцев после сертификации FAA легкого бизнес-джета HondaJet ста двигателей. Одобрение нового самолета ожидается в первом квартале следующего года. Завод в Берлингтоне будет также предоставлять MRO услуги для всех двигателей HF120.

Началась конвертация G650 в версию ER

На прошлой неделе Gulfstream Aerospace передал первый Gulfstream G650, модернизированный до версии ER. Заказчиком самолета (N524EA) стал Bank of Utah Trustee. Это стало возможно после сертификации в октябре 2014 FAA ультрадальней версии флагмана производителя.

Напомним, что в настоящее время заказы на новые G650 и G650ER принимаются с поставкой в третьем квартале 2017 г. Доработка же до версии ER уже доступна для самолетов, находящихся в эксплуатации, посредством сервисного бюллетеня. Стоимость модернизации - около \$ 2 млн., а новый G650ER можно заказать за \$ 66,5 млн.

Gulfstream анонсировал ультрадальний бизнес-джет в мае 2014 года на выставке EBACE. Обновленный самолет имеет дальность полета 7500 морских миль/13890 километров на скорости 0,85 Маха и 6400 миль/11853

км на 0,90 Маха. По сравнению с оригинальной модификацией, которая была введена в эксплуатацию в конце 2012 года, увеличение дальности составило 500 миль/926 км. G650ER практически идентичен G650, за исключением увеличенного на 4000 фунтов (1814 кг) запаса топлива и, соответственно, большего максимального стояночного и взлетного веса. При этом вес пустого самолета остался неизменным, тем самым сохранив 1400 фунтов полезной нагрузки при полной заправке топливом. Взлетная дистанция G650ER (стандартные условия на уровне моря) увеличилась до 6299 футов (1920 м) с 5858 футов (1785 м) у G650.

Емкость топливного бака в крыльях увеличивается благодаря модернизации топливной системы. Также внесены изменения в программное обеспечение системы дозирования топлива и системы управления полетом.



Аэросоюз начал подготовку на AW119

«Аэросоюз» сообщает, что авиационный учебный центр компании стал первым и пока единственным в России, получившим право на подготовку пилотов на вертолете AgustaWestland 119.

19 ноября 2014 года авиационный учебный центр «Аэросоюза» завершил процедуру расширения сферы деятельности, дополнив существующий перечень видов подготовки новыми, важными программами подготовки пилотов вертолета AW119, а также специалистов по техническому обслуживанию вертолетов R44 и R66, с квалификационной отметкой B1.4.



В настоящее время авиационный учебный центр вертолетной компании Аэросоюз проводит дополнительное профессиональное обучение по следующим программам:

- Первоначальная подготовка частных пилотов на вертолетах Robinson R-44.
- Переподготовка пилотов на вертолетах Robinson R-44, R-66, AS350, Bell 407, AgustaWestland 119.
- Повышение квалификации пилотов вертолетов Robinson R-44, R-66, AS350, Bell 407.
- Переподготовка инженерно-технического состава для технического обслуживания вертолетов R44 (I и II) и R66, с отметкой B1.4.

Вертолетный чартер в одно касание

Американская компания EvoLux готовится запустить первую в мире глобальную платформу для заказа вертолетных чартеров. Сейчас система работает только на территории США.

Основанная в 2007 году, платформа онлайн-бронирования EvoLux позволяет путешественникам искать доступный вертолет в районе своего нахождения, заказывать чартерный рейс прямо у оператора или, используя службу райдшеринг (совместное использование), найти других пассажиров, заинтересованных в конкретном чартерном рейсе. Компания создала две системы бронирования SkyLimo и SkyShare, заточенные под эти задачи.

Сервис SkyShare – совместное сотрудничество для частного заказа, и компания его позиционирует как долевой чартер. Подобные платформы бронирования B2C, как например PrivateFly, Stratajet и Victor,

существуют для пользователей бизнес-джетов, тогда как EvoLux является первым подобным сервисом на вертолетном рынке.

Основным нововведением EvoLux является способность поиска с помощью GPS в специальном приложении для смартфонов Uber ближайших вертолетов из списка empty legs от операторов, а также на основе запросов по совместному использованию.

По словам компании, сейчас вертолеты много времени простаивают на земле в ожидании клиентов. Также компания считает, что чартерные брокеры «разрушают» отрасль, так как операторы постоянно получают от них запросы и только малая часть реализуется. Тогда как пользователи этой системы могут в реальном времени заказать вертолет, минуя посредников, и в том месте, где сейчас находятся.



Nextant пришел на юг России

FortAero Baltic Business Aviation Alliance (FortAero), эксклюзивный представитель Nextant по продажам в России и СНГ, начал стратегическое партнерство с ВТБ24 Private Banking, дочерней компанией ВТБ, одного из крупнейших российских банков. Партнерство является частью маркетинговой и PR-стратегии по продвижению малого реактивного 400XTi и турбовинтового G90XT. Эти самолеты Nextant имеют комфорт, дальность полета и технологическое оснащение на уровне требований рынка, при этом их стоимость в два раза ниже новых аналогов.

В качестве следующего шага сотрудничества 15 ноября FortAero и ВТБ24 Private Banking продемонстрировали бизнес-джет 400XTi потенциальным заказчикам в Ростове-на-Дону, административном центре Южного федерального округа. Презентация проходила в VIP-терминале ростовского аэропорта и на ней присутствовали многочисленные представители местной бизнес-элиты и правительственных учреждений, включая клиентов ВТБ24 Private Banking.

FortAero занимается деловой авиацией 17 лет. В июне 2013 г. компания была назначена эксклюзивным представителем Nextant по продажам в России и СНГ. FortAero уже имеет в своем флоте два самолета Nextant 400XTi, а с приобретением третьего самолета в сентябре 2014 г. компания стала оператором крупнейшего европейского флота Nextant.

«Nextant 400XTi стал невероятно популярным самолетом нашего чартерного флота благодаря своим низким эксплуатационным расходам, увеличенной дальности полетов, надежности и комфорту салона», - сказал Вадим Опрышко, генеральный директор FortAero. «В среднем налет каждого 400XTi составляет 80-90 часов в месяц и продолжает расти».

Как отмечают эксперты, крупные корпорации, которые сейчас пользуются бортами большого размера, также формируют спрос, поскольку заинтересованы в менее затратных перелетах для своих руководителей, юристов и ключевых советников.




FORTAERO
 Baltic Business / Universe in motion
 Aviation Alliance /

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX
D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ
ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XTi // \$5.5M

REPRESENTANT OFFICIEL DE NEXTANT AEROSPACE DANS LA CEI ET DES PAYS BALTES
 ИДУВАЛЬНИЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ NEXTANT AEROSPACE В СНГ И БАЛТИИ

nextant aerospace

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



URALHELICOM открывает филиал в Москве

«Уральская вертолетная компания - URALHELICOM» – первая в России сертифицированная станция технического обслуживания вертолетов Robinson – объявляет об открытии филиала в Москве.

Основные задачи филиала – техническое обслуживание вертолетов Robinson на территории Московской и близлежащих областей, оперативное реагирование на заявки заказчиков, укрепление системы сервисного и гарантийного обслуживания в регионе, а также обеспечение базирования вертолетов в юго-восточном направлении от Москвы.

Компания гарантирует индивидуальный подход, только профессиональное обслуживание и консультирование по вопросам эксплуатации воздушных судов, с качеством, проверенным временем.

«Уральская вертолетная компания - URALHELICOM» ведет свою деятельность с 2003 г., и наши сотрудники имеют огромный опыт 12-летнего обслуживания вертолетов Robinson в России и странах СНГ. Мы гарантируем цены завода Robinson Helicopter Company, обслуживание строго по предписаниям завода-изготовителя и в соответствии с требованиями надзорных организаций РФ.

Адрес московского филиала: 140209, Россия, д. Гостилово, Воскресенский район Московской области, ул. Земляничная, д.1А.

Позывной: «Воскресенск-старт»

Координаты КТА: N 55°18'25", E 038°35'52";



THINK BUSINESS*

Имеем лучшее, вы опережаете конкурентов. Насладитесь комфортом, скоростью, безопасностью и надежностью вертолетов Airbus Helicopters. Инвестируйте в EC135



Airbus Helicopters Vostok
119180 Россия, г. Москва
Якименская наб., д.4, стр.1
Тел.: +7 495 663 15 56
Факс: +7 495 663 15 59
www.airbushelicopters.ru

*думайте о бизнесе



Sino Jet Management сменил владельцев

Tsinghua Holdings Industry Investment Fund приобрел крупного бизнес-оператора из Гонконга – Sino Jet Management, сообщает Corporate Jet Investor. Хотя условия сделки в настоящее время не объявлены, известно, что новый владелец оператора сохранит бренд Sino Jet и «привлечет собственные управленческие и рыночные ресурсы для дальнейшего развития оператора».

Tsinghua Holdings уже имеет собственного оператора Big White Bear Jet с весьма приличным парком самолетов Gulfstream G450, Gulfstream G200 и Bombardier Global 5000. Sino Jet Management до настоящего времени эксплуатировал 15 воздушных судов, включая Gulfstream G450 и G550, а также Challenger 605 и Embraer Legacy 650 (управляется в интересах Джека Чана). Sino Jet Management Limited предоставляет клиентам весь спектр услуг деловой авиации, включая наземное обслуживание, планирование полета, бронирование отеля.

Приобретая Sino Jet Management, Tsinghua Holdings получит доступ на американский рынок, где между Sino



Jet и американской TWC Aviation подписан партнерский договор, предполагающий эксплуатацию самолетов гонконгского оператора на территории США и наоборот (самолетов TWC в Китае). Примечательно, но несмотря на то, что бизнес-джеты носят американскую регистрацию, Sino Jet Management Limited удалось договориться с авиационными властями Китая по вопросу полетов внутри страны. При этом выигрывают все участники договора: Sino Jet Management Limited получает в свое распоряжение современные воздушные суда, а TWC Aviation – доступ на внутренний китайский рынок.

За последний месяц это не единственная сделка по приобретению крупного бизнес оператора. В начале октября Business Aviation Asia также сменила владельца, которым стала Minsheng International Jet (новый бизнес-оператор корпорации Minsheng Financial Leasing). Начиная с мая, Minsheng International Jet ежемесячно пополняет парк, как минимум, двумя новыми бизнес-джетами и до конца 2014 года планирует обойти главного конкурента на рынке – Deer Jet. Последние приобретения нового оператора – два Gulfstream G280 и два Embraer Lineage 1000.

В материнской компании не скрывают, что те ниши, в которых работает Minsheng International Jet (долевое владение и управление воздушными судами), в настоящий момент уже практически освоены, и сейчас оператор стремится развивать чартерные перевозки внутри страны. В материнской Minsheng Financial Leasing аккуратно дают понять, что разговоры о создании совместного предприятия с ключевыми бизнес-операторами преждевременны, и компания будет осваивать китайский рынок самостоятельно. А на партнерство с крупным китайским игроком в свое время рассчитывали многие компании, включая NetJets и VistaJet.

DOMODEDOVO
BUSINESS AVIATION
CENTER · MOSCOW



Время перемен к лучшему



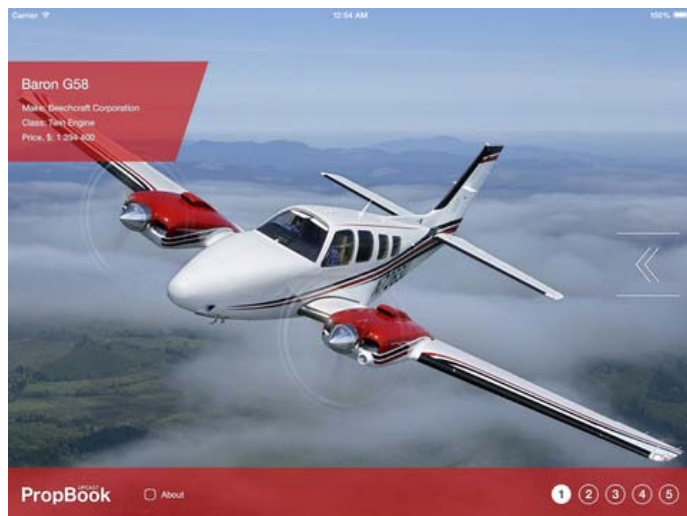
- Новая управляющая компания
- Открытие современного комфортного терминала в 2016 году
- Единственный неслотированный аэропорт в Москве: прилеты вылеты без ограничений
- Альтернативные поставщики наземных услуг
- «Высокая кухня» — широкий выбор кейтринговых компаний
- Оперативность в обслуживании: 24/7/365

Контакты: Московский аэропорт Домодедово, стр. 13.
Тел./факс: +7 (495) 967-82-12
E-mail: info@bac-dmd.ru

Urcast запускает PropBook

Издательство Urcast анонсировало запуск приложения PropBook, которое завершает линейку из четырех интерактивных цифровых каталогов бизнес-авиации и содержит информацию о поршневых самолетах. Другие приложения – JetBook, HeliBook и TurboBook – посвящены бизнес-джетам, вертолетам и турбовинтовым самолетам.

Приложения дают пользователям доступ к фотогалереям, схемам салона и проверенным техническим данным, позволяют сравнивать характеристики, сечения фюзеляжей и стоимость владения. Наиболее важное преимущество AvBooks – интерактивная карта, на которой можно увидеть дальность беспосадочного полета до 6 воздушных судов на одном экране из около 300 городов во всем мире, при полной загрузке или без пассажиров.



Urcast AvBooks постоянно обновляются, в них появляются новые функции, данные и воздушные суда. Сейчас в них представлено свыше 160 моделей. В своих отзывах пользователи отмечают, что приложения позволяют быстро найти нужную информацию. Продавцы воздушных судов и чартерные брокеры используют их для демонстрации сравнений и сообщают, что их наличие позволяет обходиться без других программ, а также брошюр и распечаток.

«У серии AvBooks много преимуществ перед другими цифровыми продуктами, а уж особенно перед ворохом бумаг, распечатанных на принтере, – говорит издатель Иван Веретенников. – Они всегда на вашем iPad, вам не нужно подключение к сети для доступа к данным. Вы можете быстро сравнить любые воздушные суда по целому ряду параметров – особенно все в восторге от карт дальности. К тому же эти приложения красивые и удобные, а в бизнес-авиации эстетика очень важна. В конце концов, для большинства воздушное судно – это не просто инструмент. Это и составляющая стиля жизни, и символ успеха, и любимая игрушка. Презентовать их нужно соответственно – важна не только функция, но и форма».

Приложения Urcast AvBooks теперь доступны в качестве пакета, что позволяет пользователям существенно сэкономить на покупке.

Дополнительная информация доступна на AppStore: <https://appsto.re/us/YFwG3.i>

Любой бизнес-джет в паре касаний



Urcast JetBook



Перейдите прямо на страничку приложения, воспользовавшись камерой вашего iPad и размещенным слева QR-кодом. Или наберите Urcast JetBook в App Store.



«Роснефть» может купить 120 AW139

«Роснефть» может приобрести 100-120 вертолетов AgustaWestland, выпускающихся в Томилино на СП «Вертолетов России» (входят в госкорпорацию «Ростех») и итальянской AgustaWestland, говорится в сообщении корпорации.

«Недавно мы провели переговоры с компанией «Роснефть» относительно расширения производства в Томилино. «Роснефть» предварительно оценивает количество необходимых воздушных судов в 100-120 штук. Даже частичная реализация данной потребности позволит загрузить производство «ХелиВерта» и стимулирует его на дальнейшее развитие», - приводятся в сообщении слова гендиректора «Ростеха» Сергея Чемезова.

ЗАО «ХелиВерт» - совместное предприятие «Вертолетов России» и итальянской AgustaWestland, созданное в рамках стратегии холдинга по интеграции в систему международной кооперации, базируется в Национальном центре вертолетостроения в поселке Томилино Московской области.

СП выпускает средний гражданский двухдвигательный вертолет AW139, способный перевозить до 15 пассажиров на расстояние до 1 тыс км, развивая скорость до 310 км в час. Каталожная стоимость вертолета 8,5 млн долларов. Ожидается, что предприятие сможет выпускать до 15-20 вертолетов AW139 в год.

Итальянская AgustaWestland, входящая в концерн Finmeccanica, является одним из ключевых партнеров холдинга «Вертолеты России».

Источник: ПРАЙМ

Достойная замена автомобилю

Пробки уже давно вышли за пределы МКАД и стали повседневным явлением жизни не только столичных городов, но и регионов. Перенасыщенное автомобильное движение привело к тому, что дороги не справляются с таким огромным потоком. Но если добираться до работы пару часов - это обыденность для Москвы, то тратить много времени на поездку в аэропорт никто не хочет, ведь необходимо приехать заранее до начала регистрации на самолет.

Вертолетный трансфер в аэропорт давно пользуется популярностью, правда жители удаленных городов еще не успели приобщиться к этой современной тенденции.

«Хелипорт Москва» предлагает совершенно новую для регионов услугу - трансфер в аэропорт. Крейсерская скорость вертолета примерно 160 - 200 км/ч, операторы комплекса выберут самый оптимальный маршрут для перелета. Пробок в небе не бывает, поэтому вы всегда сможете прилететь в аэропорт вовремя и даже иметь пару часов в запасе на спокойную регистрацию. Это значительная экономия времени! Например, вертолетный трансфер из Рязани в аэропорт Шереметьево занимает чуть меньше часа. Так что провести романтические выходные в Париже или отправиться на деловую встречу в Лондон стало намного проще.

Рязань – Шереметьево
Robinson 66 / 4 места / в полете 56 мин
Eurocopter AS350 / 5 мест / в полете 46 мин

Тула – Домодедово
Robinson 4 / 3 места / в полете 1 час 20 мин
Eurocopter EC130 T2 / 6 мест / в полете 1 час 05 мин

А к предстоящим новогодним праздникам «Хелипорт Москва» подготовил программу вертолетных экскурсий по России. Это специальная программа, которая предлагает клиентам комплекса сказочные новогодние туры.

Одним из самых интересных станет путешествие на родину Деда Мороза – Великий Устюг. «Это двухдневная экскурсия, на которую надо обязательно лететь всей семьей!» - рассказывает руководитель направления авиатуризма «Хелипорты России» Андрей Борисевич. «В субботу рано утром мы вылетаем и приземляемся в Устюге примерно в первой половине дня, а в воскресенье отправляемся обратно домой. То есть за это время вы успеете навестить Деда Мороза, поучаствовать в развлекательных программах, а потом вернуться домой с хорошим настроением и приятными воспоминаниями».

Расстояние до Великого Устюга составляет около 900 километров, добраться до города можно на машине, но дорога может занять более суток. Полет в одну сторону на вертолете – это всего 4 часа, что гораздо быстрее автомобильного транспорта. Вылет намечен на раннее утро из «Хелипорт Москва», и уже днем вы прибываете в гости к Деду Морозу.



В Абу Даби усиливается конкуренция

В Международном аэропорту Абу-Даби (Abu Dhabi International Airport) торжественно открылся новый современный комплекс по обслуживанию рейсов деловой авиации. Новый автономный VIP-терминал, расположенный между первым и третьим терминалом аэропорта – совместный проект аэропорта и кувейтского провайдера National Aviation Services. Как говорится в официальном заявлении кувейтской компании, новый комплекс предназначен для пассажиров, выполняющих как рейсы регулярных авиакомпаний, так и бизнес-авиации.

VIP-терминал имеет собственные залы для вылетающих и прилетающих пассажиров, при этом все предполетные формальности авиапутешественники будут проходить в особом порядке и с минимальным временем. Также в новом терминале создана специальная багажная служба, которая будет обслуживать пассажиров по стандартам бизнес-авиации. В настоящее время заканчиваются отделочные работы внутри терминала, который больше будет похож на восточный дворец, чем на VIP-зал, и в четвертом квартале 2013 года примет первых пассажиров. О стоимости услуг в новом терминале на данный момент ничего не известно, однако дополнительным бонусом будет доставка от трапа самолета лимузином.

По мнению коммерческого директора Abu Dhabi International Airport Мухаммеда аль Булооки, новый VIP-терминал сможет поднять имидж аэропорта, прежде всего, среди бизнес-пассажиров. «Тот уровень комфорта, который мы теперь сможем предложить, ничем не будет отличаться от стандартов, по которым работает бизнес-авиация. Производственные показатели за прошлый год позволяют нам надеяться и на увеличение количества бизнес-пассажиров, которых мы теперь сможем обслуживать по пятизвездочным стандартам», - говорит он.

АМАС Aerospace построит самый большой ангар в Швейцарии

Швейцарский провайдер услуг по ТОиР и комплектации интерьеров бизнес-джетов АМАС Aerospace сообщает о начале строительства в аэропорту Базель (Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg) нового ангара, который станет самым крупным в стране. АМАС Aerospace планирует ввести новый объект, общей площадью в 7280 кв.м., уже в четвертом квартале 2015 года. Ожидается, что он будет использоваться под широкофюзеляжные лайнеры, типа Boeing 747/АСJ340, как для технического обслуживания, так и для кастомизации. Это четвертый по счету ангар швейцарской компании, которая теперь располагает производственными мощностями на 28000 кв.м. Как отмечают в компании, спрос на услуги ТОиР на «серьезные» бизнес-джеты по-прежнему остается сильным.

Сейчас АМАС Aerospace владеет одним из самых больших авиационных комплексов в Европе. У компании в аэропорту Базеля имеются три ангара, позволяющие обслуживать любые типы самолетов, включая

Airbus A340, Boeing 777 и Boeing 747-8 (на обслуживание этого типа компания получила сертификат Part 145 в ноябре 2012 года). В настоящее время АМАС Aerospace имеет право обслуживать бизнес-джеты, зарегистрированные на Арубе, в Нигерии, Камеруне, Саудовской Аравии и ОАЭ.

АМАС Aerospace была образована в 2007 году и считается наиболее быстрорастущей компанией в области обслуживания воздушных судов деловой авиации. Хотя данные об обороте компании не публикуются, по неофициальным оценкам он превысил 1 млрд. швейцарских франков. Как считают эксперты, успех АМАС Aerospace в значительной степени определяется концепцией собрать под одной крышей оптимальное количество услуг, необходимых для эксплуатации деловых самолетов, и тем самым облегчить жизнь их владельцев. При этом упор делается на надежность и качество, о чем говорит девиз фирмы – Swiss Excellence in Business Aviation.



Знаковый рубеж

Компания Gulfstream Aerospace объявила об изготовлении 100-го бизнес-джета G650. Юбилейный сверхдальний самолет был доставлен заказчику 14 ноября 2014 года.

«Изготовление 100-го G650 является свидетельством спроса на этот поразительный самолет», - говорит Лэрри Флинн, президент компании Gulfstream. «После того, как он был введен в эксплуатацию в декабре 2012 года, этот самолет установил новый мировой стандарт в производительности, дальности, скорости, безопасности и комфорте. Завершение 100-го самолета также говорит о квалификации сотрудников, которые строят эти самолеты».

О проекте G650 было объявлено 13 марта 2008 года, а первый полет состоялся 25 ноября 2009 г. Самолет был сертифицирован Федеральным управлением гражданской авиации 7 сентября 2012 года, а Европейским агентством по безопасности полетов 21 декабря 2012 года.

G650 может летать почти со скоростью звука – максимальная скорость составляет 0,925 М. Он имеет дальность полета 6000 морских миль/11112 километров при 0,90 М и 7000 миль/12964 км при 0,85 М.

«После ввода в эксплуатацию G650 доказал свое лидерство в производительности», - утверждает Скотт

Нил, старший вице-президент Gulfstream по всемирным продажам и маркетингу. «G650 установил 42 рекорда скорости, а также рекорд скорости в полете вокруг света. Он более экономичен, чем многие другие самолеты, предлагает клиентам один из самых удобных салонов и оснащен передовыми функциями безопасности».

В настоящее время G650 имеет самый большой салон среди бизнес-джетов и предоставляет пассажирам более широкие кресла и место для прохода, а также возможность контролировать систему развлечения, температуру и освещение с помощью iPhone или iPod. Большие окна, тишина и комфортное давление в салоне уменьшают усталость пассажиров. Кабина экипажа G650 оснащена системой PlaneView II, которая включает в себя в стандартном оснащении улучшенную систему технического зрения (EVS) второго поколения и систему синтетического технического зрения Gulfstream. Американский производитель стал первым в реализации этих технологий безопасности на бизнес-джетах.

G650 сертифицирован в 12 странах, а общий флот к настоящему моменту имеет налет более 33500 часов.

Недавно производитель поставил клиенту первый полностью оборудованный G650ER. G650ER может лететь дальше и на более высоких скоростях, чем любой другой бизнес-джет на рынке. На скорости 0,85 Маха он может доставить пассажиров на расстояние 7500 морских миль / 13890 км, а на 0,90 Маха – на 6400 морских миль / 11853 км.

Текущие владельцы G650 и клиенты, ожидающие поставку, могут обновить свои G650 до G650ER.



Signature Flight Support пришел в самый экзотический аэропорт

Американский провайдер услуг бизнес-авиации Signature Flight Support (входит в BBA Aviation) и администрация аэропорта Princess Juliana International Airport подписали договор аренды под строительство американской компанией нового центра по обслуживанию рейсов деловой авиации. Ожидается, что новый FBO примет первых клиентов уже в середине 2016 года.

Согласно договора, все инвестиции будут осуществляться через Signature Flight Support, которая в будущем будет единственным провайдером услуг по обслуживанию бизнес-чартеров. В новом комплексе клиентам будут предложены разнообразные услуги, от паркинга, до аренды яхт и вертолетного трансфера.

За последние три года – это уже третий крупный контракт Signature Flight Support в Карибском бассейне. Ранее американский провайдер купил Arrindell Aviation Services (единственного провайдера услуг деловой авиации на Сан-Мартене), обеспечив себе тем самым львиную долю трафика. Однако тотального контроля тогда достичь не удалось. Затем компания пришла в другие ключевые точки Карибского бассейна – Сан-Хуан, Сент-Китс, Невис, Антигуа и недавно, Теркс и Кайкос на условиях предоставления услуг под брендом Signature. Похоже, что теперь в Сан-Мартене компания планирует сделать свою «карибскую штаб-квартиру».

Бизнес-авиация в этом райском уголке Карибского моря существует на протяжении двадцати пяти лет. В основном услугами бизнес-терминала на протяжении всего этого времени пользовались «частники» (преимущественно из США), осуществляющие полеты на небольших воздушных судах. Это и не мудрено. Положение аэропорта (со всех сторон он окружен горами), относительно короткая взлетно-посадочная полоса



(всего 1850 метров, при этом на нее постоянно садятся лайнеры типа Boeing 747), постоянно меняющиеся метеоусловия – серьезное испытание для пилотов, особенно больших самолетов. Но в последнее время Сан-Мартен переживает поистине бум развития туризма и, как следствие, рост пассажироперевозок, включая и деловую авиацию. Как говорится, спрос рождает предложение. За последние несколько лет инвестиции, вложенные в аэропортовую инфраструктуру, приносят свои дивиденды. За последний год был модернизирован аэродромный комплекс, построен терминал для международных и внутренних линий. И как следствие всего этого, лишь за год аэропорт стал вторым по трафику в Карибском бассейне, пропустив вперед только аэропорт Сан-Хуан (Пуэрто-Рико). Вслед за этим администрация решила заняться и за бизнес-авиацию.

Сейчас в среднем аэропорт обслуживает порядка 50-ти рейсов в день. Основной пик – рождественские праздники. В 2013 году средний показатель по трафику декабря месяца составил 90 самолетов в сутки. Среди постоянных визитеров в 2013 году выделяется NetJets, на долю которой приходится более 20 процентов выполняемых рейсов. Также в последнее время достаточно активно летают операторы из Швейцарии и Германии. Кстати, российские клиенты далеко не в диковинку в этом Карибском раю.

В настоящее время Signature Flight Support имеет более 100 филиалов по всему миру, включая США, Южную Америку, Европу, Ближний Восток и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, а также владеет FBO в 27 аэропортах Европы и Африки.

JSSI наблюдает рост активности

По данным компании Jet Support Services, Inc. (JSSI), активность мировой бизнес-авиации (Business Aviation Index) в 3-м квартале 2014 года показала скромный рост, на 2% по сравнению с прошлым кварталом и на 2,2% в годовом исчислении. Глобальный провайдер услуг ТОиР ежеквартально рассчитывает свой индекс активности мировой бизнес-авиации, отслеживающий количество летных часов, которое бизнес-джеты налетали в регионах мира, отрасль применения и тип воздушного судна.

«Результаты, которые мы наблюдаем, согласуются с макротенденциями экономики США – по-прежнему существует устойчивый рост, но немного меньший, чем во втором квартале, когда экономика приходила в норму после особенно суровой зимы», - говорит Нейл Бук, президент и главный исполнительный директор JSSI. «К счастью для операторов бизнес-джетов стоимость топлива в этом году снижается. С учетом сказанного, стоимость обслуживания по-прежнему остается весьма нестабильной».

С точки зрения отраслей, в авиации, строительстве, потребительских товарах, топливно-энергетическом секторе наблюдался рост квартальной активно-

сти. «Последовательный и обнадеживающий рост, который мы видим на чартерном рынке, отражает устойчивый положительный тренд в инвестировании в производство, влияющей на всю экономику», - говорит г-н Бук. «Мы оптимистично настроены относительно праздничных продаж для ретейлеров и положительном четвертом квартале для деловой авиации в целом».

Статистика по регионам мира показывает, что в третьем квартале 2014 года активность бизнес-авиации на развитых рынках была положительна в отличие от развивающихся регионов. Что примечательно, обращает внимание значительное снижение активности деловой авиации в Африке. Поскольку в Западной Африке сохраняется кризис Эболы, много бизнес-путешественников отказались ехать в регион, и это нежелание отражается в данных компании JSSI.

Отрасль	Квартал к кварталу	Год к году
Авиация	5,3%	4,9%
Бизнес услуги	-2,7%	-8,6%
Строительство	6,1%	3,5%
Потребительские товары	0,9%	12,3%
Финансовые услуги	-0,5%	-1,6%
Здравоохранение	-6,3%	6,2%
Производство	-18,7%	-18,8%
Энергетика	11,4%	-3,4%
Недвижимость	2,5%	0,6%



Квартал	Квартал к кварталу	Год к году
Q2 2013	3%	1%
Q3 2013	1%	2%
Q4 2013	7%	6%
Q1 2014	-5%	-2%
Q2 2014	8%	3%
Q3 2014	2%	2,2%

Регион	Квартал к кварталу	Год к году
Африка	-8,5%	-28,2%
Азия и Океания	-5,4%	-6,9%
Центральная Америка	-11,9%	9,7%
Европа	11,2%	10,1%
Ближний Восток	13,5%	15,5%
Северная Америка	0%	2,5%
Южная Америка	8,8%	14,4%

Ложная тревога?

На прошлой неделе российской деловой авиации возможно дали ложную **надежду** на то, что проект нового порядка работы Росавиации позволит использовать самолеты, зарегистрированные в других странах, для коммерческих перелетов внутри России, считают Дерек Блум и Сергей Соколов из Marks & Sokolov.

По мнению экспертов, предложенный порядок, в существующей на сегодня редакции, представляет собой незавершенный и нерабочий документ. В нем ничего не говорится о требовании Таможенного кодекса Таможенного союза о том, что на коммерческих рейсах внутри России могут использоваться только суда, прошедшие процедуру таможенной очистки внутри Таможенного союза. (**публичное обсуждение закона, проект постановления**).

Таможенный кодекс Таможенного союза не делает различий между коммерческими и некоммерческими авиаперевозками. Кодекс запрещает брать на борт пассажиров на территории России и совершать перевозку в пределах территории Таможенного союза, включая Россию, если самолет был помещен под таможенный режим «временного ввоза». Пункт 2 статьи 344 ТК ТС запрещает использование временно ввезенных транспортных средств международной перевозки для перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа, начинающейся и завершающейся на таможенной территории Таможенного союза.

Неправомерное использование временно ввезенных самолетов для перевозки пассажиров по территории Таможенного союза является составом административного правонарушения в соответствии с п. 1 ст. 16.24 КоАП РФ. Нарушение п. 1 ст. 16.24 КоАП РФ влечет наложение штрафа на нарушителя. В соответствии со ст. 2.6 КоАП РФ иностранные юридические лица, совершившие административное правонаруше-



ние на территории России, подлежат привлечению к административной ответственности. Самолет может быть арестован на территории России до окончания расследования и уплаты всех штрафов.

Федеральная Таможенная Служба РФ вправе приостанавливать коммерческие перелеты внутри России, если они производятся на самолете, не прошедшем процедуру таможенной очистки для использования на коммерческих рейсах внутри Таможенного союза, в который на данный момент входят Россия, Казахстан и Беларусь. Наша юридическая фирма недавно участвовала в разрешении ситуации, когда Федеральная Таможенная Служба приостановила полеты незарегистрированного и нерастаможенного в России самолета иностранного авиаперевозчика. После административного разбирательства на перевозчика был наложен штраф, поскольку Федеральная Таможенная Служба пришла к выводу, что самолет выполнял запрещенный коммерческий перелет, нарушая, таким образом, положения Таможенного кодекса Таможенного союза.

Наличие разрешения на полет не имеет никакого

отношения к тому, разрешен ли такой полет Таможенным кодексом. В предложенной версии нового порядка выдачи разрешений, обсуждаемой на этой неделе, нет ничего, что изменило бы юридическое положение дел с точки зрения Федеральной Таможенной Службы.

Для того, чтобы предложенный порядок выдачи разрешений Росавиацией мог работать и соответствовал положениям Таможенного кодекса, изменения следует внести также в Таможенный кодекс Таможенного союза, таким образом, чтобы разрешить использование на коммерческих рейсах внутри России временно ввезенные самолеты, зарегистрированные за ее пределами, при условии получения авиаперевозчиками разрешений на полеты в Росавиации.

Другой способ — это отмена НДС на ввозимые в Россию для коммерческого использования воздушные суда, сопоставимая с положениями об отмене НДС, принятыми в ЕС. Это позволит ввозить в Россию зарегистрированные в других странах самолеты для выполнения внутренних коммерческих рейсов. В 2006 году ЕС приняла положение об отмене ввозного НДС. Так называемая «Директива об НДС», принятая Европейским Союзом как Директива Совета ЕС № 2006/112/ЕС от 28 ноября 2006 года, устанавливает, что законодательство каждой страны-члена ЕС должно содержать положение об отмене ввозного НДС на воздушные суда, используемые для международных перевозок.

Ни один западный авиаперевозчик не смог бы с уверенностью полагаться на разрешение Росавиации на совершение внутреннего коммерческого перелета по России на самолете, не прошедшем процедуру таможенной очистки в России, выданное в соответствии с предлагаемым порядком.

Зеленый свет воздушной скорой помощи

Отечественный рынок деловой авиации и не только продолжает активно обсуждать последние инициативы по упрощению правил полетов зарубежных перевозчиков внутри России. Сразу несколько крупных компаний, специализирующихся на оказании услуг по воздушной медицинской эвакуации, заявили, что данное решение, если оно будет принято, станет одним из самых главных и ожидаемых событий на отечественном рынке деловой авиации, принимая во внимание всю специфику работы таких операторов.

Как рассказала BizavNews Татьяна Образцова – Партнер и Директор по развитию компании Business Aviation Management Services (BAMS), чаще всего при транспортировке пациентов специализированный бизнес-джет перестает быть предметом роскоши и становится, пожалуй, единственным безальтернатив-

ным способом максимально быстрой доставки тяжелобольных к месту оказания квалифицированной помощи. И если эта проблема практически не существует в крупных городах, с хорошим транспортным сообщением, то в ряде регионов России медицинский джет становится просто незаменим. Business Aviation Management Services несколько месяцев назад запустила принципиально новую платформу AirAmbulanceOnline.com по бронированию медицинских рейсов в режиме онлайн.

«Смотрите, благодаря своим техническим возможностям выполнить посадку в небольшие аэропорты с одной стороны, и наличию на борту современного медоборудования, позволяющего начать оказывать помощь прямо в полете с другой, самолет позволяет минимизировать, прежде всего по времени, все

риски при доставке пациента в специализированное лечебное заведение. К сожалению, в России практически нет подобных самолетов, за исключением вертолетов, и поэтому основные запросы поступают к иностранным операторам. Сейчас время на согласование этой категории рейсов превышает все мыслимые и немыслимые сроки. И ведь согласитесь, что речь может идти о считанных часах, так необходимых для спасения человека. Мы очень надеемся, что законопроект будет одобрен Правительством РФ. Со своей же стороны мы предпримем все возможное, чтобы на нашей площадке присутствовали только проверенные медицинские операторы, которые действительно смогут спасти десятки жизней», - комментирует г-жа Образцова.

Напомним, что продукт AirAmbulanceOnline.com уже в ближайшее время будет доступен на русском языке. Сейчас же платформа поддерживает все наиболее популярные операционные системы. Время, необходимое для оформления заказа, минимально. С учетом пожеланий заказчика может быть подобран как самолет, так и медицинский вертолет. Все формальные процедуры оформления рейса компания берет на себя. Во время перелета персональный менеджер отслеживает борт и предоставляет информацию по первому требованию заказчика. Даже если в базе нет подходящего борта, компания самостоятельно связывается с операторами и предоставляет клиенту оптимальные варианты. «Компания несет ответственность перед клиентом с момента получения заказа. Поэтому мы работает только с сертифицированными операторами, имеющими хорошую историю. По желанию заказчика, пациента в полете могут сопровождать профессиональные медицинские специалисты, включая медиков узкой специализации», - резюмирует г-жа Образцова.



Фото: Дмитрий Петроченко

По международным правилам

Российские самолеты начнут летать по международным правилам безопасности. По оценкам экспертов, до недавнего времени в гражданской авиации России действовало около семи тысяч оставшихся с советских времен нормативов. Еще около 14 тысяч - в авиационной промышленности.

Сейчас Правительство утвердило порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов с учетом международных стандартов. Об этом сообщается на официальном сайте кабинета министров.

«В целях обеспечения соответствия российского законодательства международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО, подписанным постановлением утверждены правила, устанавливающие порядок разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов», - говорится в сообщении.

ИКАО - международная организация гражданской авиации (ИКАО от английского ICAO - International Civil Aviation Organization) - специализированное учреждение ООН, которое устанавливает международные нормы гражданской авиации и координирует ее развитие с целью повышения безопасности и эффективности.

В серии ЧП, происходивших в секторе гражданской авиации в последнее время, в основном вину несли пилотов или безответственных руководителей авиакомпаний. Но международные эксперты полагают, что необходимо срочно привести российское авиационное законодательство в соответствие с мировыми стандартами ИКАО.

В частности, с ноября прошлого года в международном сообществе применяется приложение 19 «Управление безопасностью полетов» к Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации,

которое устанавливает обязанности государства по управлению безопасностью полетов.

В соответствии с этим приложением, в том числе и в нашей стране, должен быть установлен приемлемый уровень эффективности обеспечения безопасности полетов. Также необходимо разработать и внедрить государственную программу обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации. Кроме того надо внедрить систему управления безопасностью полетов всеми поставщиками авиационного обслуживания.

В документе, утвержденном Правительством, определяется порядок сбора и анализа данных об указанных факторах опасности и риска, хранения этих данных и обмена ими.

Эти правила распространяются на: юридические лица, разрабатывающие и изготавливающие гражданские воздушные суда; юридические лица и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки; юридические лица, занимающиеся техническим обслуживанием гражданских воздушных судов, аэронавигационным обслуживанием полетов; образовательные учреждения, готовящие пилотов гражданских воздушных судов.

По экспертным данным, в России при авиaperевозках в среднем в год погибает в шесть раз больше пассажиров, чем во всем мире. А в 2013 году этот показатель был выше в десять раз. Выполнение международных стандартов в части обеспечения безопасности полетов позволит выйти на мировой уровень за пять лет, отмечают эксперты.

Источник: Российская газета



Фото: Дмитрий Петроченко

10 СОВЕТОВ К ЗИМНЕМУ ЧАРТЕРНОМУ СЕЗОНУ

Как избежать «подводных камней» организации перелета в зимний период? Клуб «Бизнес Авиация» подготовил десять наиболее важных советов в преддверии наступающего зимнего чартерного сезона для тех, кто заказывает перелеты частной авиацией и не хочет столкнуться с непредвиденными трудностями. Сложности, которые подстерегают заказчиков бизнес-чартеров в зимний период, связаны, прежде всего, с высокой загруженностью популярных в этот сезон направлений (горнолыжные курорты и далекие экзотические страны) и сезонно-климатическими особенностями, накладывающими определенные ограничения на работу воздушной транспортной системы. Чтобы справиться с ними, Андрей Калинин, управляющий директор Клуба «Бизнес Авиация», рекомендует нашим читателям:

Планировать поездку и бронировать воздушное судно заранее.

Чем раньше вы озаботитесь организацией поездки и поиском бизнес-джета, тем больше возможностей выбора у вас будет. Ближе к праздникам на рынке можно найти все меньше и меньше подходящих вариантов, и придется брать то, что останется. Если повезет, конечно. К тому же, стоимость оставшихся в наличии бортов будет расти с каждым днем.

Предусмотреть заранее запасной самолет на случай поломки по той же цене, что и основной.

Зимой бывает больше поломок воздушных судов.

Рекомендуем заранее обговаривать с вашим брокером вопрос замены борта в случае его поломки без увеличения стоимости.

Пассажирам необходимо быть в аэропорту минимум за 40 минут до вылета, чтобы не потерять слот.

В связи с высокой загруженностью и плотным трафиком в аэропортах в высокий зимний сезон риск потерять слот (временной интервал, отведенный для взлета и посадки воздушного судна) даже при незначительном опоздании гораздо выше, чем в обычное время. Если вылететь с опозданием все же удастся, то сесть в пункте назначения вы вряд ли сможете. Ведь слот на посадку тоже будет потерян, и диспетчер, скорее всего, отправит ваше воздушное судно на запасной аэродром. А это - дополнительные расходы. Если же речь идет о длительных перелетах в экзотические страны, например, на Мальдивы, то опоздание пассажиров может привести к еще более неприятным последствиям. До Мальдивских островов лететь 9 часов, время работы экипажа – в среднем тоже 9 часов. Если пассажиры опоздают хотя бы на час, они сорвут график работы пилотов и полет перенесут на другой день. Или же им придется в срочном порядке искать дополнительный экипаж.

Прилетайте или вылетайте в светлое время суток. С наступлением темноты маленькие аэропорты курортных городов не работают.

Зимой темнеет быстрее. И еще в горных районах риск непогоды повышается ранним утром и в темное время



Фото: Дмитрий Петроченко

продолжение ►

суток. Поэтому большинство маленьких аэропортов, расположенных по маршруту популярных горнолыжных курортов, не принимают самолеты с наступлением темноты. Если вы опоздаете с вылетом, то есть риск, что вы не сможете сесть в аэропорту назначения, и вас отправят на запасной аэродром. А это – дополнительные расходы.

Вертолетная транспортировка на горнолыжных курортах: организуйте перелеты в светлое время суток на всем маршруте.

Вертолетный трансфер пассажиров из аэропорта пункта прилета на горнолыжный курорт нужно планировать на дневное время. Вертолеты могут передвигаться только днем, поэтому попросите брокера заранее запланировать поездку таким образом, чтобы весь перелет по маршруту, от взлета до посадки, прошел пока не стемнело.

Договоритесь с поставщиками на запасных аэродромах.

Риск ухода самолета на запасной аэродром из-за непогоды при следовании на горнолыжные курорты достаточно велик. В этом случае нужно попросить вашего брокера заранее составить список аэродромов и найти поставщиков, которые вас подстрахуют и в случае необходимости обеспечат трансфер и обслуживание.

Выбирайте одного поставщика услуг на всем маршруте следования.

Сокращая число поставщиков, вы сокращаете риски. К примеру, пассажирам будет удобнее, если самолет и вертолет для трансфера будут припаркованы рядом, а за багаж будет нести ответственность опре-

деленный человек, с которого весь спрос. Надежнее всего эта задача будет решена, если и чартером и вертолетной транспортировкой будет заниматься один поставщик.

Провоз горнолыжного снаряжения: проверяйте вместимость багажного отделения воздушного судна заранее.

Заранее проверяйте габариты багажного отделения выбранного бизнес-джета. И не только его объем, но и длину и ширину, чтобы проверить возможность размещения соответствующего горнолыжного снаряжения. Для этого необходимо заранее узнать размеры, объем и количество снаряжения. В противном случае его придется разместить в салоне самолета, что доставит неудобства и пассажирам, и экипажу.

Выбирайте альтернативные аэропорты на горнолыжных курортах.

Прибытие большинства бизнес-джетов на горнолыжные курорты часто планируется через небольшие аэропорты ближайших городков. Зачастую это влечет за собой повышенные риски: принимающая способность маленьких аэропортов больше подвержена влиянию плохой погоды или времени суток. Мы рекомендуем рассмотреть другие варианты посадки: присмотритесь к более крупным аэропортам. Возможно, они находятся немного дальше от вашего горнолыжного курорта, но они могут принять самолет даже в темное время суток и предложить гораздо больше в плане обслуживания. Разница в несколько километров не сыграет никакой роли, если вам хорошо организуют трансфер. К примеру, если вы летите в Куршевель, мы рекомендуем рассмотреть аэропорты Женевы и Лиона в качестве альтернативы.

Антиобледенительная обработка воздушного судна: предусмотреть расходы или ангарное хранение.

Расходы на обработку судна антиобледенительной жидкостью обычно не входят в стоимость рейса и оплачиваются дополнительно. Но их нужно обязательно закладывать в бюджет в зимний период, т.к. они, скорее всего, будут неизбежны на всем маршруте. Чтобы снизить эти расходы, а также избежать высоких рисков поломки воздушного судна во время зимней стоянки на открытом воздухе, мы рекомендуем вам договориться о стоянке бизнес-джета в ангаре. Например, средняя стоимость ангарной стоянки составляет примерно 1000 евро, а стандартная антиобледенительная обработка будет стоить около 1,5 тысяч. Если же вам не повезет, и вы оставите самолет на открытом воздухе в плохую погоду, то стоимость обработки может подняться вплоть до экстремальных 15 000 евро. При ангарном хранении антиобледенительная обработка может быть минимальной и общие затраты будут меньше. Как и риск поломки воздушного судна.



Фото: Дмитрий Петрович