



На минувшей неделе все внимание мировых авиационных СМИ было приковано к Лондону, где проходил традиционный Farnborough International Airshow. И несмотря на то, что погода внесла существенные коррективы в работу салона, участники отмечают, что выставка удалась. Впрочем, это не относится к производителям деловых самолетов. В их стане было достаточно «скучно», и это не удивительно – Farnborough International Airshow хоть и является одним из ключевых международных событий в авиапроме, но исторически для деловой авиации проходит достаточно буднично. Из наиболее ярких событий бизнес-авиации на авиасалоне можно отметить дебют в Европе новейшего Gulfstream G500, а также несколько протоколов о намерениях на приобретении бизнес-джетов и вертолетов.

А у европейского вертолетостроителя Airbus Helicopters настоящий праздник – первая поставка H175VIP. Поставка VIP-версии осуществлена неназванному клиенту, который будет эксплуатировать его в Европе. H175 имеет полностью персонализированный VVIP-салон и вмещает семь пассажиров.

А главным для нас событием недели можно считать официальную передачу двух отечественных SBJ военно-воздушным силам Таиланда для перевозки первых лиц государства. Как бы не были пессимистично настроены некоторые эксперты, российский самолет набирает обороты. Поставка VIP-версии указывает на то, что в этой нише можно бороться с Airbus и Boeing. И задел есть – несколько клиентов ожидают поставки своих самолетов в этом году. BizavNews побывал в Венеции на церемонии передачи новых машин, и в самое ближайшее время поделится своими впечатлениями.



На бизнес-джете через Северный Полюс

Компания EVO Jet Services, провайдер авиационной поддержки, впервые смогла получить одобрение и обеспечить планирование полета бизнес-джета через Северный Полюс. Первым пролетел по полярному маршруту Gulfstream G650ER

стр. 21



ГСС презентовал концепт SportJet by Sukhoi

Sportjet by Sukhoi будет третьим продуктом в линейке ГСС наряду с концепциями Sukhoi Superjet 100 и Sukhoi Business Jet, расширяя рынки сбыта и возможности продвижения

стр. 22



Не до жиру

Крупные корпорации отказываются от бизнес-класса, страховок и VIP-обслуживания. ГК «Аэроклуб» проанализировала данные о деловых поездках российских и зарубежных корпораций за последние три года

стр. 24



ACS и Ed Force One пролетели вокруг Земли

В течение последних четырех месяцев легендарная рок-группа Iron Maiden гастролировала по миру со своим концертным туром The Book of Souls на, возможно, самом крутом транспортном средстве – модифицированном Джембо Джете

стр. 26

Gulfstream G650



«Сириус-Аэро» приступает к эксплуатации Legacy 600

В рамках реструктуризации самолетного парка российская авиакомпания «Сириус-Аэро» закончила процедуру освоения нового типа воздушного судна и приступает к коммерческой эксплуатации самолета Embraer Legacy 600.

13-местный бизнес-джет (VP-BGL 2006 года выпуска, ранее эксплуатировался компанией РусДжет) базируется в аэропорту «Внуково-3» и уже доступен для чартерных перелетов.

«Большая дальность полета (более 6000 км) и просторный салон с объемным багажным отделением позволяет комфортно путешествовать даже большой компании. Изысканный салон разделен на две зоны и оборудован всем необходимым как для отдыха, так и для работы. География полетов включает в себя не

только страны дальнего и ближнего зарубежья, но и любые внутренние рейсы по России, в том числе в Республику Крым, на немеждународные и ведомственные аэропорты и аэродромы», - комментируют в компании.

ООО Авиакомпания «СИРИУС-АЭРО» — крупнейшая в России частная компания бизнес-авиации, выполняющая чартерные авиаперелеты на собственных самолетах VIP класса. Авиакомпания основана в Москве в 1991 году. Место базирования воздушных судов: г. Москва (аэропорт Внуково-3). Собственный флот авиакомпании составляют 10 воздушных судов следующих типов (регистрация RA и VP 83bis commercial): Hawker-700, Hawker-800B, Hawker-850XP, Hawker-1000A, Ту-134А-3 и Ту-134Б-3.



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

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

Отрасль бизнес-авиации в пессимизме

В последнем ежемесячном обзоре рынка деловой авиации UBS Global Research эксперты банка отметили, что в июне отраслевой индекс опустился до 29 пунктов, достигнув самого низкого уровня с начала 2009 года. Это значительно ниже 50 пунктов – уровня, который разграничивает оптимизм и пессимизм у игроков рынка бизнес-авиации. Индекс UBS абсолютных условий ведения бизнеса находится на уровне 4,0, то есть остается неизменным с апреля и находится «ниже нормы», но выше уровня, который отмечался в период с конца 2008 года до начала 2010 г.

Относительное количество выставленных на продажу бизнес-джетов в прошлом месяце по сравнению с маем снизилось на 1% и в настоящее время составляет 11,3% от всего эксплуатирующегося флота – ниже

среднего исторического показателя в 13%. При этом, количество «свежих» самолетов (до 10 лет) поднялось на 1% по сравнению с маем и сейчас находится на уровне 9% от эксплуатирующегося флота. Запасы бизнес-джетов на вторичном рынке возрастом до пяти лет росли в шести из последних 10 месяцев, в то время как количество самолетов, имеющих возраст от шести до десяти лет, выросло в семи из последних десяти месяцев. По данным UBS, количество «свежих» бизнес-джетов в абсолютных цифрах находятся вблизи самых высоких уровней за все время наблюдений.

Также эксперты банка отметили, что трафик бизнес-джетов вырос на 1%, а активность чартерных полетов – на 3%.



FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO

ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ

ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ПРОДАЖ

+7 (495) 981 38 26

Шереметьево & Пулково

- Терминалы бизнес-авиации
- Обеспечение полетов
- Хранение воздушных судов
- Вертолетный трансфер в аэропорт
- Наземное обслуживание

a-group.aero

Есть вторая «тяжелая» форма

Компания Jet Aviation недавно завершила вторую в этом году инспекцию 8С в своем центре ТОиР в Сингапуре. Как и в случае с первым капитальным ремонтом 8С, компания одновременно с плановыми мероприятиями выполнила полную переделку салона.

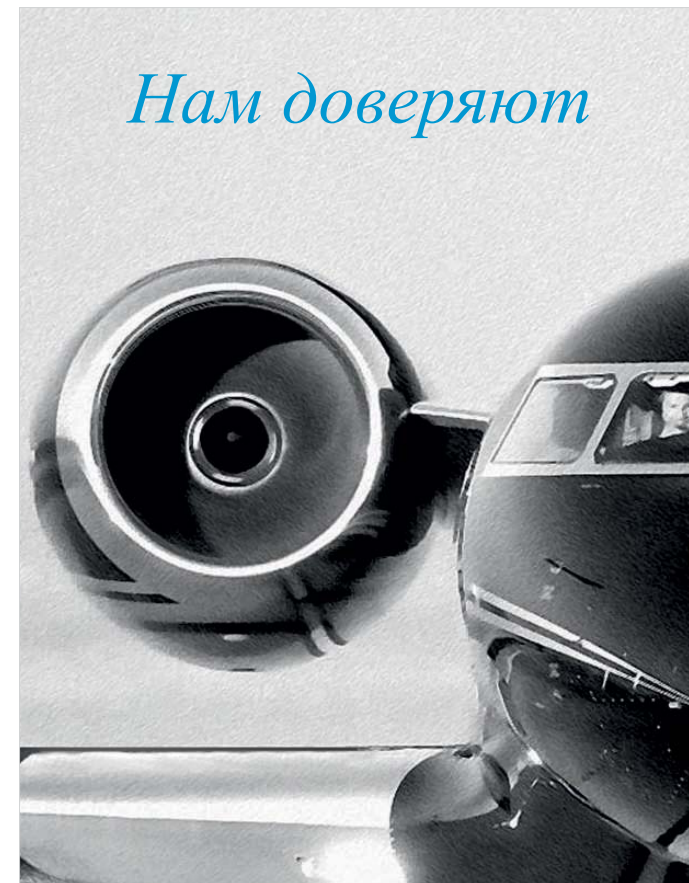
Для технического центра Jet Aviation в авиационном парке Seletar в Сингапуре нынешняя работа стала второй инспекцией 8С в 2016 году и также, как и первая, она проведена на Bombardier Global Express XRS. Клиент уже получил свой самолет.

Для того, чтобы максимально сократить время простоя самолета капитальный ремонт, который требует разборки, повторной сборки многих узлов планера и капитального ремонта шасси, был сделан вместе с

полной внутренней реконструкцией. Интерьер получил новые ковры, отделку боковых стен и потолка, а также полную реконструкцию шпона на элементах салона.

Вице-президент и генеральный директор Jet Aviation Singapore Джон Риггир сказал: «Вся команда делала этот проект с большим энтузиазмом и сплоченностью, и применила свой опыт первого осмотра 8С, который выполнен в начале этого года. Результат впечатляет – это еще один важный этап для подразделения в Сингапуре».

Ранее в этом году Jet Aviation Singapore выполнил первую инспекцию 8С (120 месяцев) в Азиатско-Тихоокеанском регионе на Bombardier Global Express.



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

Legacy 450 увеличили дальность

Компания Embraer Executive Jets сообщает о получении сертификата типа бразильских авиационных властей, EASA и FAA на бизнес-джет Legacy 450 с увеличенной дальностью полета. Как сообщает производитель, теперь клиентам доступна версия способная выполнять беспосадочные перелеты на расстояние 2904 морских миль/5378 км. По сравнению с предыдущей версией прибавка составила 329 морских миль/609 км, а это значит, что бизнес-джету под силу беспосадочные перелеты, например, из Нью-Йорка в Лос-Анджелес или из Сан-Франциско на Гавайские острова.

Данный шаг направлен на укрепление позиций компании в очень конкурентной нише средних деловых

самолетов. Первая поставка обновленной версии намечена на третий квартал 2016 г.

Компания сообщает, что владельцам, которые уже получили Legacy 450, будет предложена возможность модернизации. Чтобы увеличить дальность полета, Embraer внесет «незначительные изменения» в конструкцию крыла, чтобы установить больший топливный бак, и обновит программное обеспечение бортового оборудования. При этом с 1166 до 1191 метров увеличится необходимая взлетная дистанция, а максимальная грузоподъемность уменьшится с 1350 до 1325 кг. Остальные характеристики не изменятся.




**DO WHAT SEEMS
IMPOSSIBLE.
THEN DO
MORE OF IT.**

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets



EmbraerExecutiveJets.com

Capital Air Ambulance идет в Европу

Британская компания Capital Air Ambulance, крупнейший оператор по медицинской эвакуации на самолетах в Великобритании, планирует увеличить свою долю на европейском рынке с помощью расширения своего флота и оперативных баз.

Компания, базирующаяся в аэропорту Exeter и являющаяся дочерней компанией Rigby Group, в июне получила свой первый бизнес-джет Bombardier Learjet 45. С помощью данного самолета планируется выйти на южноевропейские и североафриканские рынки и начать более эффективно конкурировать с медицинскими провайдерами в континентальной Европе.

Пол Саутхолл, управляющий директор авиационного дивизиона Rigby, который включает в себя Capital Air Ambulance, British International Helicopters, а также аэропорты Exeter, Norwich и Coventry, говорит: «Дальность бизнес-джета в 2000 миль (3170 км) позволяет нам достигать таких далеких пунктов

назначения, как Египет. Теперь мы можем конкурировать с такими крупными компаниями, как лидер рынка FAI».

«Capital Air Ambulance также управляет пятью Beechcraft King Air 200, которые имеют двигатели Blackhawk», - продолжает Саутхолл. «Эти двухмоторные турбовинтовые самолеты летают по всей Западной Европе. На домашнем рынке Capital использует пять двухмоторных поршневых Piper Chieftain, которые транспортируют пациентов с Нормандских островов и острова Мэн в Великобританию».


«Наше расширение флота будет сосредоточено на Learjet 45», - говорит Саутхолл. «Этот самолет станет основным в нашем медицинском флоте».


Для удовлетворения растущего спроса оператор открыл вторую базу в аэропорту Coventry и планирует в будущем создать базу в континентальной Европе.





ЦЕНТР БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РИГЕ





ЛУЧШИЙ FBO В ЕВРОПЕ
ОБЛАДАТЕЛЬ ПРЕМИИ
«SAPPHIRE PEGASUS AWARD»

www.riga.aero

G500 дебютирует в Европе

Компания Gulfstream Aerospace впервые привезла в Европу новейший бизнес-джет G500. На этой неделе самолет дебютировал на выставке Farnborough International Airshow. G500 впервые совершил трансатлантический рейс, вылетев из аэропорта Саванны Hilton Head и через 6 часов и 55 минут, пролетев 3732 миль/6912 км со средней скоростью 0,90 Маха, приземлился в Фарнборо.

«С момента первого полета G500 в мае 2015 года мы постоянно расширяем испытательный флот и продвигаемся к сертификации самолета в 2017 году», - сказал Марк Бернс, президент компании Gulfstream. «Я рад, что мы смогли привезти G500 в Фарнборо и продемонстрировать нашим клиентам безопасность, производительность и комфорт самолета».

В Фарнборо участвует четвертый прототип G500, который служит в качестве испытательного стенда

для авионики, водных тестов и испытаний некоторых систем.

На сегодняшний день испытательный флот G500 совершил более 300 рейсов и налетал 1280 часов. Самолет достиг максимальной скорости 0,995 Маха и высоты 53000 футов/16154 м. Самый продолжительный полет составил 7 часов и 35 минут.

На данный момент в программе летных испытаний самолета G500 завершены тесты в расширенных режимах полета, которые включали испытания на флаттер, на предельную высоту и скорость полета, температурные тесты, а также первоначальное тестирование характеристик управляемости и сваливания, а также работу в условиях обледенения.

Компания планирует получить сертификат типа на G500 в 2017 году и ввести в строй – в 2018.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION

Представляем совершенно новый
G650

Парк Nextant 400 XTi налетал первые 100000 часов

Американский производитель Nextant Aerospace отмечает первую важную веху в истории своего «первенца» 400 XTi. Суммарный парк бизнес-джетов, которые сейчас летают в 13-ти странах, провел в воздухе первые 100000 часов. По оценке маркетологов компании, сейчас в мире эксплуатируются более 550 Beechjet 400A/Hawker 400XP, на базе которых и создана модель 400 XTi, при этом более 20% операторов и владельцев уже готовы сделать ставку на продукт Nextant Aerospace.

По мнению представителей американского производителя, именно удачно выбранная модель, взятая за основу при создании 400XTi, действительно делает его одним из лидеров в легком классе. Ведь что такое 400XTi? Это платформа Beechjet 400A/XP, которая на протяжении многих лет зарекомендовала себя в качестве надежного и неприхотливого бизнес-

джета, способного эксплуатироваться в небольших аэропортах, и который действительно легок в техническом обслуживании. Что еще надо клиентам, выполняющим короткие перелеты? Но инженеры Nextant Aerospace довели этот заслуженный самолет до современных требований и добавили главную недостающую часть – дальность. И если проблемы дальности полета в той же Америке вторичны с ее огромной сетью аэропортов и аэродромов, то для других стран это крайне актуально. И в итоге заказчик получает самолет, который летает на 3710 км, и, например, в России дает путешественникам возможность совершать беспосадочные полеты из Москвы в Новосибирск, Алма-Ату и Ташкент, а также в Лондон, Барселону и Каир.

В настоящее время клиентам передано более 70-ти самолетов Nextant 400 XT/XTi



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

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

nextant aerospace

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



ACS выбрана британским правительством

Компания Air Charter Service была назначена официальным поставщиком гуманитарного подразделения Министерства по Международному Развитию Великобритании (Department for International Development - DFID) на следующие два года.

Директор по развитию бизнеса ACS, Ллойд Робинсон, прокомментировал: «Мы сотрудничаем с DFID уже на протяжении нескольких лет и очень рады, что в очередной раз включены в реестр поставщиков грузовых авиационных чартеров наряду с двумя авиакомпаниями и одной транспортной компанией».

«Также мы находимся в реестре поставщиков вертолетных услуг, которые в большинстве своем используются в удаленных регионах, подвергшихся ударам стихийных бедствий. У нас огромный опыт организации серьезных вертолетных операций в ходе

ликвидации последствий азиатского цунами в 2004 и землетрясения в Пакистане в 2005 году».

«Кроме того мы являемся приоритетным поставщиком на следующие два года для пассажирских перевозок, в основном для эвакуационных чартеров и рейсов для спасательных команд. Мы были первыми, кто организовал посадку самолета на Гаити после разрушительного землетрясения 2010 года с поисково-спасательными командами на борту. В следующем году мы организовали эвакуацию более чем 15 000 человек из Египта, Туниса и Ливии во время Арабской весны».

«В рамках грузовых перевозок для DFID мы уже успешно организовали два чартера на Boeing 777 для доставки 180 тонн палаток и других предметов первой необходимости из Кении в Эфиопию».



BBAF

ЮБИЛЕЙНЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФОРУМ
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ /
ANNIVERSARY BALTIC
BUSINESS AVIATION FORUM

5 АВГУСТА 2016 / 5 AUGUST 2016

WWW.BBAF.AERO

ДО ВСТРЕЧИ В ЮРМАЛЕ!
SEE YOU IN JURMALA!

Bell и MAG представили VIP-салон для 525

Bell Helicopter и дизайнерская компания Mesaer Aviation Group (MAG) представили на выставке в Фарнборо полномасштабный макет роскошного интерьера Grandeur для Bell 525 Relentless.

Компании применили последние достижения в области эргономичного дизайна, восприятия шума, функциональности и комфорта, и разработали несколько вариантов отделки и конфигураций салона. Система развлечений имеет все современные функции и управляется через смартфон или смарт-часы. Электрохроматические стекла позволяют изменить прозрачность от полного затемнения до полной прозрачности, в то время как система активного подавления шума позволяет пассажирам общаться без использования гарнитуры.

Армандо Сассоли, генеральный менеджер MAG,

называет салон Grandeur «идеальным сочетанием стиля и технологий», а исполнительный вице-президент по глобальным продажам и маркетингу Bell Патрик Мулай утверждает, что интерьер «поднимает роскошный вертолет на новый уровень».

После крушения 6 июля во время летных испытаний Bell 525 компания отменила запланированную в Фарнборо пресс-конференцию. Сейчас идет расследование, но пока неизвестно как трагедия повлияет на программу сертификации, которая была запланирована на следующий год.

Суперсредний вертолет является единственным коммерческим вертолетом с электродистанционной системой управления полетом. Пока производитель не анонсировал цены на Relentless, но эксперты ожидают их в диапазоне от \$20 млн и \$24 млн.



НИКА
РОССИЯ



Производство ювелирных часов по индивидуальным заказам
+7 495 988 73 33 доб. 1295

Embraer отчитался за второй квартал

Компания Embraer Executive Jets, подразделение бразильской самолетостроительной корпорации Embraer, опубликовала производственные итоги работы во втором квартале. Согласно сообщению производителя, в период с апреля по июнь 2016 года клиенты получили 26 бизнес-джетов против 33 годом ранее.

Поставки семейства Phenom снизились на три единицы: 15 Phenom 300 и восемь Phenom 100E. Годом ранее эти цифры составляли 26 самолетов (20 Phenom 300 и шесть Phenom 100E). Что же касается самолетов Legacy 450/500, то их количество не изменилось – было поставлено три самолета, как и годом ранее. Legacy 650 и Lineage 1000 во втором квартале не передавались клиентам, год назад за это период Embraer Executive Jets поставил четыре машины (три и одну соответственно).

По итогам первого полугодия Embraer Executive Jets поставил клиентам 49 бизнес-джетов против 45 самолетов годом ранее. Речь идет о 35 джетах семейства Phenom и 14-ти самолетах Legacy/Lineage. Традиционно для Embraer Executive Jets самый сильный квартал – четвертый, когда производитель поставляет почти треть всех бизнес-джетов.

Напомним, что в течение 2015 года производитель поставил 120 бизнес-джетов: 82 семейства Phenom и 38 «крупных» самолетов – Legacy 450/500/650 и Lineage 1000. Embraer ожидает, что в течение 2016 года поставки больших бизнес-джетов (в иерархии компании – это семейства Legacy и Lineage) увеличатся по сравнению с 2015 годом, по крайней мере, на треть. Этому способствует увеличение темпа выпуска новых Legacy 500 и 450. Также в этом году компания ожидает снижение поставок легких бизнес-джетов.



Форум деловой авиации

9-я международная конференция
7 сентября 2016 года, Москва

Ищете возможности для роста деловой авиации в условиях нестабильной экономики и падения спроса?

Уникальное событие в сфере бизнес-авиации в России и традиционное место встречи профессионалов рынка!

АУДИТОРИЯ: представители руководства российских и зарубежных операторов, хэндлинговых и брокерских компаний, операторов бизнес-терминалов и аэропортов, финансовых институтов, авиастроителей, поставщиков оборудования и услуг.

ОРГАНИЗАТОРЫ



ATO EVENTS

ПРИ УЧАСТИИ

JetExpo

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕДИАПАРТНЕР

AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ

ATO.RU

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ

Aviation Explorer

AVIA•RU

BizavNews

АВИАПОИТ

8 495 933-52-10 events@ato.ru, events.ato.ru

Boeing официально запустил программу BBJ Max 7

В рамках выставки Farnborough International Airshow компания Boeing официально сообщила о запуске программы BBJ Max 7. Президент BBJ Дэвид Лонгридж не скрывает, что успех программы Gulfstream G650 стал для американского производителя сигналом для форсирования программы ультрадальней версии нового семейства MAX.

«Мы видим, что программа G650 имеет феноменальный успех, за три года коллеги из Gulfstream поставили более 170 самолетов. Но мы готовы принять вызов и начать конкурировать в ультрадальнем классе в нише 12500+ километров. В 90-е годы прошлого столетия актуальными были рейсы на дальность 9000 км. Но время идет, и мы идем вместе с ним, оперативно реагируя на запросы наших клиентов», - комментирует г-н Лонгридж.

Boeing еще предстоит подтвердить окончательные

характеристики BBJ Max 7, но точно известно, что дальность «семерки будет в районе 7000 морских миль (12960 км). Это на 800 миль дальше, чем у BBJ Max 8, поставки которого начнутся в 2018 году. Относительно цен производитель сообщает, что самолет в «зеленой» конфигурации обойдется заказчику в \$100 млн. Поставки BBJ Max 7 запланированы на 2022 год, то есть через четыре года после начала поставок «восьмерок» и через два года после поставок BBJ Max 9. Как отмечает Лонгридж, в настоящее время Boeing уже продал 14 самолетов семейства BBJ Max и ожидается, что именно Max 7 будет самым популярным и продолжит славную историю своего предшественника BBJ1.

Проект BBJ MAX был анонсирован в ноябре 2012 года в рамках ежегодной выставки NBAA 2012. Первым Boeing Business Jets презентовал широкой публике самолет BBJ MAX 8. Этот самолет создан

на основе новейшего 737 MAX. Новый лайнер станет первым самолетом семейства BBJ MAX, которое получит все преимущества новых, более эффективных двигателей LEAP-1B производства CFM International и законцовок «двойное перо», разработанных компанией Boeing. Новые двигатели и законцовки помогут сократить расход топлива на 13% и 1,5% соответственно. На практике такие характеристики позволят достичь дальности полета в 6325 морских миль (11713 км), что более чем на 14% превышает показатели самых передовых современных моделей BBJ2. Компания планирует начать поставки бизнес-лайнеров семейства 737 MAX с середины 2018 года. Основой новой линейки станет модель, созданная на базе Boeing 737-800 (MAX 8). В 2019 году на рынок выйдет модель Boeing 737-900 (MAX 9), и только годом позже появится аналог 700-й модели, которая в настоящее время является наиболее популярной среди заказчиков.



Surf Air нацелился на Европу

Американский долевого оператор Surf Air анонсирует свой выход на европейский чартерный рынок уже осенью этого года. Партнером компании выступит TAG Aviation UK, которая и будет предоставлять самолеты для чартеров.

В настоящее время типы воздушных судов еще не определены, однако «ценники» для клиентов уже известны. Так, ежемесячные платежи для европейцев составят £2500 (\$3235) при возможности осуществлять любое количество перелетов по маршрутной сетке Surf Air без уплаты каких-либо дополнительных сборов, комментируют в компании. На первом этапе география полетов будет не столь обширной и будет включать перелеты из лондонского Лутона в Канны, Женеву и Цюрих (ежедневно),

а по выходным – на Ибицу. В следующем году партнеры планируют запустить рейсы в Дублин, Париж и Амстердам. Однако за эти направления придется доплатить £750 (\$970) в одну сторону.

Surf Air достаточно молодой игрок на американском рынке деловой авиации. Компания базируется в Санта Монике и обслуживает западное побережье Штатов. Основа бизнес-модели компании – фиксированная ежемесячная ставка в программе Surf Air – «All-You-Can-Fly». За \$1750 клиент получает возможность выполнять неопределенное количество рейсов в зоне обслуживания. И хотя география полетов в настоящее время не столь велика (Санта Барбара, Лос-Анжелес и Сан-Франциско), Surf Air смогла увеличить количество членов с 250 до 900.



PILATUS

PILATUS PC-12NG
обновленная модель 2016 года

528 км/ч	3417 км
Максимальная скорость	Максимальная дальность

NESTEROV AVIATION

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

Qatar Executive заказал еще три G650ER

Катарский оператор Qatar Executive (входит в Qatar Airways Group) в первый день работы Farnborough International Airshow объявил о заказе трех новых бизнес-джетов Gulfstream G650ER. Поставки запланированы на 2017, 2018 и 2019 годы. Выступая на церемонии подписания соглашения, исполнительный директор Qatar Airways Акбар Аль Бакер сказал: «Когда все самолеты поступят в эксплуатацию мы станем крупнейшим оператором G650 в мире».

Аль Бейкер также подтвердил, что Qatar Executive постепенно выведет из эксплуатации свой флот крупноразмерных бизнес-джетов Bombardier, состоящий сейчас из четырех Global 5000 и одного XRS. «А три наших Challenger 605 будут сконфигурированы для работы в воздушной скорой помощи», - говорит он. «Большой салон этого бизнес-джета имеет

идеальный размер для медицинской эвакуации, а дальность (4000 миль) достаточна для полета из Дохи в Лондон, который является очень популярным маршрутом».

Новый контракт является частью соглашения, подписанного в мае 2015 года между двумя компаниями. В первоначальном соглашении фигурируют 20 самолетов G500, G600 и G650, однако уже в мае 2015 года этот контракт был увеличен до тридцати машин. Сейчас Qatar Executive уже эксплуатирует три G650.

До последнего момента парк Qatar Executive, состоял исключительно из самолетов канадского авиапроизводителя Bombardier (два Global 5000 Vision, два Global 5000, один Global XRS и три Challenger 605).



Фото: Дмитрий Петроченко

Jetexpo International BizAv Show

**МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ**

8-10 сентября 2016

Москва



Организатор выставки



Vnukovo-3

www.jetexpo.ru

Honda сертифицировала завод

Honda Aircraft получила сертификат на производство легкого бизнес-джета HondaJet HA-420 от Федерального авиационного управления США (FAA). Одобрение позволяет производителю нарастить темп производства самолетов, а также проводить летные испытания, выдачу свидетельств летной годности и поставку серийных самолетов клиентам на основе единого документа, а не оформлять в FAA каждое воздушное судно отдельно.



«Это большое достижение нашей компании как производителя самолетов, и это также является очень важным этапом для наращивания производства», - сказал президент и генеральный директор Honda Aircraft Мичимаса Фуджино.

8 июля на торжественной церемонии на заводе компании в Гринсборо руководитель дирекции малых воздушных судов FAA в Центральном регионе Мелвин Джонсон передал сертификат на производство Honda Aircraft главе Honda Aircraft.

Данное одобрение получено через шесть месяцев после сертификации самолета в FAA. Также производитель уже получил европейский и мексиканский сертификат типа и на конец первого квартала поставил пять самолетов HondaJet.

Grand Caravan EX получил подкрыльвые узлы подвески

Компания Cessna на выставке в Фанрборо представила новую модификацию турбовинтового самолета Grand Caravan EX, которая получила подкрыльвые узлы подвески. Данная модификация недавно получила одобрение в США. Подкрыльвые узлы подвески расширяют универсальность самолета и могут найти различные сферы применения, такие как подвеска дополнительных топливных баков, грузовых контейнеров, сельскохозяйственного оборудования, а также вооружений.

«Очень важно, что мы продолжаем предлагать индивидуальные решения для удовлетворения потребностей наших специализированных операторов», - говорит Том Хэммур, президент оборонного подразделения компании Textron Aviation. «Подкрыльвые узлы подвески укрепляют легендарную универсальность Grand Caravan EX, добавив еще больше гибкости этой платформе. Caravan эксплуатируется во

многих специальных миссиях во всем мире, и подобные самолеты составляют большой процент нашего глобального флота данного семейства».

Имея просторный салон, полезную нагрузку более 1560 кг, большую грузовую дверь и способность приземляться на коротких, неподготовленных участках, Grand Caravan EX хорошо подходит для широкого спектра миссий. Grand Caravan EX был введен в строй в 2013 году как модификация версии Grand Caravan, который начал эксплуатироваться в 1990 году. Обновленный самолет получил двигатель Pratt & Whitney Canada PT6A-140, который на 38% увеличил скороподъемность, и хорошо зарекомендовал себя в условиях высокогорья и жаркого климата.

С момента появления в 1984 году Cessna поставила более 2500 самолетов семейства Caravan. Мировой флот налетал более 13 миллионов часов.



R44 получил Garmin G500H

Компания Robinson Helicopter объявила, что бортовое оборудование Garmin G500H теперь доступна на новых вертолетах R44 Raven II и R44 Cadet.



Ранее доступное только на вертолетах R66, бортовое оборудование G500H включает в себя основной пилотажный дисплей (PFD) и многофункциональный дисплей (MFD). На двух экранах устройства отображаются пилотажные приборы, движущаяся карта и информация о воздушной обстановке. Функция отображения воздушной обстановки и земной поверхности в виде синтезированной картинки (HSVT) с выводом графических данных на экран и рассчитанная для применения на вертолетах, доступна в качестве опции. Данная картинка выводится на Основной пилотажный дисплей. Аэронавигационные карты для полета по приборам от компании Garmin (FliteCharts) или от компании Jeppesen (Chartview) доступны в качестве опции для отображения на Многофункциональном дисплее.

Система G500H устанавливается в центральной части новой специально разработанной приборной панели, причем все обязательные традиционные приборы располагаются по периметру вокруг дисплея. При заказе устройства G500H обязательно также установить навигатор Garmin GTN серии 650 или 750, который размещается под основным пилотажным и многофункциональным дисплеями в пределах легкой доступности с обоих передних кресел.

Поставлен первый H175 VIP

Airbus Helicopters поставила первый вертолет H175 в VIP версии. Поставка VIP-версии осуществлена неназванному клиенту, который будет эксплуатировать его в Европе для полетов на яхту. H175 имеет полностью персонализированный VVIP-салон, разработанный дизайнерской студией Pegasus Design, и вмещает семь пассажиров.

«Первая поставка новой версии H175 является важной вехой для нашей компании и для всей программы H175. Вертолет расширяет свой эксплуатационный потенциал на совершенно новый сегмент», - говорит Гийом Фори, президент Airbus Helicopters. «VIP-вариант также стал хорошей новостью для рынка частной и деловой авиации, как как полет на вертолете стал как никогда близок к опыту перемещения на бизнес-джете».

Вертолет имеет уникальную компоновку салона с двумя отдельными зонами: в передней части обеспечивается атмосфера гостиной с клубными креслами на четырех пассажиров и камбуз, а в задней части



салона расположен диван, на котором с комфортом разместятся три пассажира.

В дополнение к эксклюзивному салону и изысканной отделке VIP-версия H175 предлагает также некоторые отличительные элементы. К ним относятся: распашная дверь, которая оптимизирует пространство внутри кабины, трехступенчатая подножка с электрическим приводом, электрохромотические окна и декоративная подсветка. Пассажиры могут также пользоваться в полете спутниковой связью, развлекательной системой с ЖК-экранами, на которые может транслироваться карта полета и изображения с носовой и хвостовой камер. Кроме того, эффективная звукоизоляция позволяет пассажирам общаться без гарнитуры.

H175 VIP вмещает от шести до восьми пассажиров, а корпоративная версия – от девяти до двенадцати человек. Все версии обеспечивают хорошую плавность полета на всех скоростях и климат-контроля салона. Новая версия находится в верхнем сегменте продуктовой линейки Airbus Helicopters для деловой и частной авиации.

Сертификация AW609 задерживается

После долгого простоя из-за катастрофы, вертолетное подразделение Leonardo готово возобновить летные испытания своего гражданского конвертоплана AW609 Tiltrotor. Выступая на выставке в Фарнборо, исполнительный вице-президент Leonardo по стратегии, развитию рынков и бизнеса Джованни Соккадато сказал, что компания готова перезапустить испытания. Он не дал точного срока возобновления летных испытаний, но сказал, что наземные испытания уже начались в Италии.

В начале мая компания Leonardo объявила, что третий опытный экземпляр AW609 AC3 прошел наземный прогон двигателей и готовится к отправке в США, где должен был присоединиться к прототипам AC1 и AC4 в программе летных испытаний. Тем не менее, спустя несколько дней несколько итальянских СМИ сообщили, что итальянские прокуроры конфисковали конвертоплан в качестве улики в расследовании.

По сообщению компании, этот прототип уже освобожден, и будет переправлен в США «к концу сентября». «Мы сотрудничаем с Федеральной авиационной администрацией США по возобновлению испытательных мероприятий», - говорит Джованни Соккадато.

Напомним, что 30 октября 2015 года потерпел катастрофу второй прототип AW609 с бортовым номером N604AG. В том полете воздушное судно проводило сертификационные тесты на максимальную скорость в пикировании. В аварии погибли два летчика-испытателя. В промежуточном докладе говорится, что второй прототип AW609 разбился из-за неконтролируемых колебаний по крену, которые возникли во время третьего испытания на пикирование и достижения воздушной скорости 293 узлов (542 км/ч).

EASA сертифицировала S-76D VIP

В рамках Farnborough International Airshow европейское агентство авиационной безопасности (EASA) валидировало сертификат типа на вертолет Sikorsky S-76D VIP. Таким образом, американский производитель сможет поставлять вертолеты европейским заказчикам. В компании также анонсируют и первую поставку вертолета в текущем году, но не называют имя первого клиента.

«Сегодняшнее одобрение европейскими авиационными властями является важной вехой в многолетней истории сотрудничества нашей компании с европейскими клиентами. Мы уверены, что за первыми поставками этих вертолетов последует множество заказов на S-76D VIP, как это обычно и происходит на традиционных для частной авиации рынках. Надеемся, что наше сотрудничество с новыми европейскими заказчиками окажется долговременным», - комментируют в Sikorsky Aircraft.

S-76D — самая новая модификация семейства вертолетов S-76, первые поставки которых начались еще в 1979 г. Новый вариант имеет максимальный взлетный вес 5300 кг. Главными его отличиями от предыдущих модификаций семейства являются новые двигатели Pratt & Whitney Canada PW210S, интегрированный комплекс авионики Thales TopDeck и композитные лопасти несущего винта. Удобство посадки и высадки пассажиров обеспечивается наличием широкого дверного проема и электрофицированного трапа на борту воздушного судна. Низкий уровень производимых силовыми агрегатами шумов обеспечивает надлежащий уровень комфорта при использовании вертолета как роскошного средства передвижения, так и для эксплуатации службами скорой медицинской помощи, спасения и другими организациями. В пассажирской версии салон летательного аппарата способен вместить до 12 удобных кресел.



Появилась DC Aviation Switzerland

Швейцарская Jet-Link AG/Heli-Link AG, дочерняя компания DC Aviation, получила новое название – DC Aviation Switzerland AG. Группа компаний DC Aviation приобрела этого оператора деловой авиации в 2013 году.

«Преобразование в DC Aviation Switzerland полностью соответствует нашему стремлению к дальнейшему развитию бренда DC Aviation. Кроме того, этот логичный шаг является четким и ясным сигналом швейцарскому рынку. «В усиленном присутствии на рынке» заложена основа широкого спектра предоставляемых услуг и обеспечение стратегии динамичного роста DC Aviation как в Восточной и Западной Европе, так и на Ближнем Востоке. Таким образом группа компаний находится в состоянии полной готовности к любым сценариям развития на мировых рынках как в настоящее время так и в будущем», – комментирует Михаэль Кун, генеральный директор группы компаний DC Aviation.

Jet-Link была основана в 1990 году и первоначально занималась вертолетными перевозками. В 1997 году компания вышла на рынок чартерных услуг. По состоянию на май 2016 года компания эксплуатирует два самолета Falcon 7X и один Bombardier Learjet 45, а также вертолеты преимущественно Airbus Helicopters, включая EC155 в VIP-конфигурации.

В настоящее время в DC Aviation GmbH, штаб-квартира которой располагается в Штутгарте, работают свыше 330 сотрудников. Располагая несколькими филиалами в Дубае, Цюрихе, на Мальте и в Москве, DC Aviation постоянно расширяет свое присутствие на международном рынке. Компания была образована в 2007 году из бывшей DaimlerChrysler Aviation, филиала компании DaimlerChrysler AG, основанной в 1998 г.

Очередной китайский ACJ

China Energy Company Limited (Китайская энергетическая компания «Хуасинь») приступила к эксплуатации своего нового бизнес-джета ACJ319 (ранее принадлежал Aviation Link). Оператором самолета выступает давний партнер энергетиков Hong Kong Jet (входит в группу Deer Jet).

Китайская энергетическая компания «Хуасинь» (CHINA CEFC ENERGY COMPANY LIMITED, CEFC. «Хуа» означает Китай, а «Синь» - честность. В основе духа китайского народа лежит честность) представляет собой частное предприятие коллективной собственности, занимающееся энергетической деятельностью и финансовыми услугами.

ACJ319 с бортовым номером VP-CIA был выпущен в 2010 году и имеет стандартную 19-местную компоновку. До 2016 года лайнер эксплуатировался в саудовской Aviation Link (Aviation Link - крупнейший оператор бизнес-авиации в Саудовской Аравии. В

управлении Aviation Link находятся около 20 самолетов, принадлежащих клиентам из Саудовской Аравии). Известно, что пассажирский салон разделен на несколько зон: гостиная, которая является идеальным местом, как для отдыха, так и для проведения переговоров, а также просторная спальная комната со встроенной душевой.

В последние два года Deer Jet демонстрирует высокие темпы развития. Для оптимизации своей сети компания учредила дочерние предприятия Deer Jet (Beijing), Deer Jet (Shanghai) и Hong Kong Jet и сотрудничает с Gulfstream и Dassault Aviation для повышения качества технического обслуживания. Кроме того, компания также создала систему Honor Aviation Support и открыла восемь комплексов бизнес-авиации по всему Китаю. В 2015 году принадлежащая Deer Jet доля внутреннего рынка возросла до 70%, а процент международных часов налета превысил 50%.



Аварийность снизилась

В первой половине этого года с бизнес-джетами по всему миру не произошло ни одного авиационного происшествия со смертельным исходом, так же, как и в аналогичном периоде прошлого года.



Согласно исследованию AIN, с зарегистрированными в США бизнес-джетами с начала текущего года произошло три инцидента без жертв, по сравнению с 11-ю в первом полугодии 2015 года. Все три аварии этого года произошли с частными самолетами летевшими в соответствии с правилами Part 91. При этом, с бизнес-джетами вне США в этом году было зафиксировано только одно происшествие, по сравнению с четырьмя нелетальными авариями в прошлом.

В сегменте деловых турбовинтовых самолетов в мире произошло меньше катастроф, чем годом ранее. Одиннадцать человек погибли в результате происшествий с тремя американскими турбопропами, по сравнению с 20 погибшими в пяти авариях в том же периоде прошлого года. Из них, на коммерческие чартеры по Part 135 приходится на девять погибших и двое на аварию с государственным самолетом.

Несмотря на то, что в первой половине 2016 года с турбовинтовыми самолетами, зарегистрированными вне США, произошло шесть катастроф по сравнению с четырьмя в прошлом году, число погибших упало до с 22 до 19 человек.

АСС начинает работать с индийскими клиентами

Компания Associated Air Center (AAC) получила одобрение на выполнение работ по ТОиР, включая кастомизацию, от авиационных властей Индии (Director General of Civil Aviation). Сертификат DGCA 145 (аналог Part 145) позволит американской компании работать с самолетами, зарегистрированными в этой стране. В Associated Air Center (AAC) сообщают и о получении первых контрактов.

Сейчас в Индии зарегистрирован 121 бизнес-джет, что делает страну крупным эксплуатантом деловых самолетов в регионе. Практически равные доли на рынке имеют Gulfstream, Dassault и Embraer. В портфолио услуг Associated Air Center есть готовые решения, практически для всех типов воздушных судов, однако основную ставку в компании делают на VVIP лайнеры.

Производственные мощности компании в Далласе позволяют выполнить работы практически любой сложности. Это стало возможным после открытия в 2012 году нового дизайн-центра. По мнению экспертов AAC, в течение трех лет объем рынка комплектации новых широкофюзеляжных лайнеров может составить от 35 до 40 машин. Количество узкофюзеляжных бизнес-джетов (включая самолеты с вторичного рынка) может достичь пятидесяти бортов за этот же период (за счет списания еще «свежих» самолетов).

Associated Air Center входит в группу StandardAero, которая в свою очередь является частью международной корпорации Dubai Aerospace Enterprises (международный лизинг, ТОиР, аэропортовая деятельность).



Ми-38 получит новые возможности

Российский средний многоцелевой вертолет Ми-38 выполнил первый полет в рамках дополнительных испытаний, которые проводятся с целью расширения возможностей применения. Это увеличит круг выполняемых задач Ми-38 и позволит использовать этот вертолет в том числе и для перевозки пассажиров.

На Московском вертолетном заводе им. М.Л. Миля холдинга «Вертолеты России» стартовали дополнительные сертификационные испытания вертолета Ми-38 в целях расширения условий его эксплуатации. Ожидается, что в ходе испытаний будет поэтапно увеличен ресурс, выполнен ряд дополнительных программ и получены одобрения главных изменений к Сертификату типа: увеличены взлетная масса и скорость полета, разрешены полеты в условиях обледенения и при экстремально низких и высоких температурах воздуха.

В дальнейших планах «Вертолетов России» - проведение дополнительных сертификационных испытаний с целью расширения условий применения, а также получение дополнений к Сертификату типа, подтверждающих, в том числе, летную годность специализированных модификаций вертолета.

Следующим этапом работ будет разработка пассажирского и оффшорного варианта Ми-38 и его сертификация по категории «А», которая предусматривает реализацию самых жестких требований АП-29 в части перевозки пассажиров.

Вертолет Ми-38 обладает высокими летно-техническими характеристиками, прогрессивной и надежной конструкцией вертолетных систем, интегрированным бортовым оборудованием. Основные элементы конструкции фюзеляжа выполнены из



алюминиевых сплавов, отдельные узлы и детали - из стали, титана и композиционных материалов. Экономичные двигатели, передовая несущая система и высокая энерговооруженность обеспечивают эффективную работу вертолета в широком диапазоне условий эксплуатации, а бортовое оборудование позволяет выполнять полеты на вертолете днем и ночью в различных климатических условиях.

Пассажирский вариант вертолета Ми-38 предназначен для перевозки 29 пассажиров в сопровождении одного бортпроводника. Комплекс пассажирского и бытового оборудования обеспечивает уровень

экономического класса перевозок. Ключевой критерий, реализованный при создании вертолета Ми-38 - обеспечение максимального уровня безопасности выполнения полетов. Компоновка фюзеляжа, размеры и количество аварийных выходов, возможность экстренной эвакуации через большие окна, энергопоглощающие кресла и шасси, возможность работы главного редуктора без масла в течение получаса, трехкратное резервирование гидросистемы управления вертолетом и неразрушаемая при ударе топливная система обеспечивают выполнение самых жестких требований международных авиационных стандартов по безопасности.

На бизнес-джете через Северный Полюс

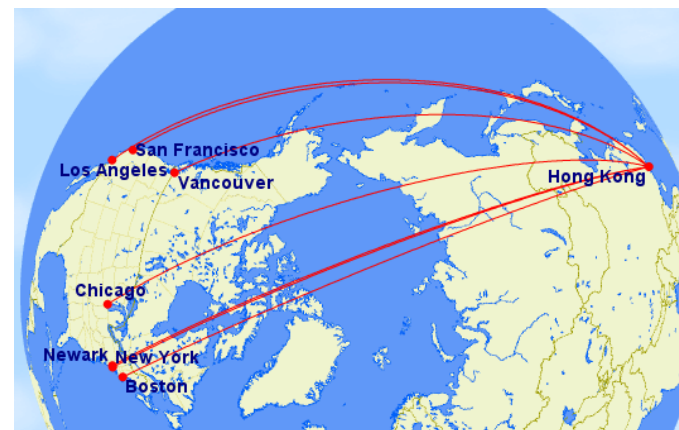
Компания EVO Jet Services, провайдер авиационной поддержки, впервые смогла получить одобрение и обеспечить планирование полета бизнес-джета через Северный Полюс. Первым самолетом, который пролетел по полярному маршруту 3 по правилам Part 91 (полеты частных воздушных судов), стал Gulfstream G650ER. В начале прошлого месяца бизнес-джет совершил полет из Stewart International Airport (Нью-Йорк) в Пекин, Китай. Время полета составило 12 часов 8 минут.

«Несмотря на то, что в течение 15 лет EVO поддерживает коммерческие авиакомпании при полетах по полярным маршрутам, до сих пор этот маршрут, который экономит много времени, никогда не был востребован операторами бизнес-авиации», - го-

ворят в компании. Но в прошлом году для получения одобрения на такой полет с EVO Jet Services начал работать неназванный оператор самолетов Gulfstream.

«Самая большая проблема в такой работе всегда стоит в выборе подходящих запасных аэродромов», - говорит директор EVO Jet Services Крис Картрайт. «EVO имеет давние соглашения на обслуживание и заправку во всех российских, китайских, монгольских и канадских аэропортах. И мы регулярно проводим проверки в них».

Чтобы гарантировать получение в России, Китае и Монголии разрешения на маршрут, который обычно рассматривается как коммерческий, перед поле-



том G650ER, который выполнен в прошлом месяце, специалисты EVO провели с оператором тренировки. «Органы гражданской авиации в этих странах предпочитают перенаправлять вас, когда вы запрашиваете полярный маршрут для полета по Part 91», - сказал Картрайт. «Причиной этого является сочетание озабоченности по поводу выбора запасных аэродромов и привычка направлять рейсы по более традиционным северным маршрутам. Репетиция нужна была для доказательства, что мы можем получить разрешение на полярный маршрут. После того, как мы успешно провели подготовку, осталось просто дождаться от оператора следующего полета в Пекин».

Компания предполагает возобновление интереса к таким рейсам, так как современные бизнес-джеты имеют большую дальность полета и некоторые пары городов отлично соединяются полярными маршрутами. «Мы сейчас ведем переговоры с некоторыми операторами G650 и G650ER, чтобы создать пул пользователей полярных маршрутов», - заключает Картрайт. «Мы очень рады возможности работать с этими самолетами, чтобы в будущем извлекать выгоду на таких маршрутах».



ГСС презентовал концепт SportJet by Sukhoi

На Международном авиасалоне «Фарнборо» 2016 года, АО «Гражданские самолеты Сухого» представило концепцию нового самолета, предназначенного для перевозок профессиональных спортивных команд, Sportjet by Sukhoi. Пассажирский самолет планируется к выпуску и сертификации в 2018 году.

Sportjet by Sukhoi будет третьим продуктом в линейке ГСС наряду с концепциями Sukhoi Superjet 100 и Sukhoi Business Jet, расширяя рынки сбыта и возможности продвижения. По мнению экспертов ГСС,

рынок авиаперевозок в области спорта в настоящее время превышает 600 миллионов долларов США в год.

Концепция основана на опыте и технологии Sukhoi Superjet 100 и дополнена инновационными медицинскими и ИТ-решениями, разработанными в сотрудничестве со спортивными врачами, экспертами и менеджерами. Она дает преимущества домашнего поля в воздухе, позволяя спортсменам отдыхать и восстанавливаться, находясь на борту.

Sportjet by Sukhoi основан на научно-практических исследованиях в области спорта, таких как влияние перелетов, смены часовых поясов, гипоксии, обезвоживания, стресса и аэрофобии на организм профессиональных спортсменов, занимающихся различными видами спорта.

Среди потенциальных заказчиков Sportjet by Sukhoi — национальные спортивные федерации, профессиональные спортивные клубы, частные лица и компании. Sportjet by Sukhoi обеспечит индивидуализированные версии самолетов для профессиональных команд в таких видах спорта, как футбол, хоккей, баскетбол и регби, а также решение для заказчиков из бизнес-авиации, подчеркивающих свою связь со спортом и уделяющих особое внимание вопросам здоровья. Самолет может быть легко индивидуализирован в зависимости от потребностей клиента.

Евгений Андраников, старший вице-президент по коммерции компании ГСС:

«В большом спорте, где доли секунды и сантиметры имеют решающее значение, важна каждая деталь, влияющая форму спортсмена. Сегодня, чтобы достичь наилучших результатов, нужны новые технологии и подходы, в том числе те, которые повышают качество перелета и, следовательно, физические данные и моральное состояние спортсменов. Мы уверены, что перелеты профессиональных спортивных команд на SportJet в конечном итоге станут неотъемлемой частью рынка авиаперевозок».

Салон Sportjet by Sukhoi будет разделен на 4 функциональные зоны: зона перелета основного состава,



продолжение ►

зона восстановления, зона для тренерского состава и зона административного персонала.

В зоне перелета основного состава одним из важных «ноу-хау» станут пассажирские SMART-кресла, которые позволят не только комфортно отдыхать, в том числе в практически полностью горизонтальном положении, но и вести постоянный мониторинг за состоянием организма. Благодаря интегрированным биомедицинским гаджетам, не покидая кресло можно будет следить за обезвоживанием, гипоксией, стрессом, пульсом и другими показателями, своевременно предпринимая меры по их коррекции.

Дополнением к креслам атлетов станет аэробраслет – первое в мире диагностическое устройство, на-

деваемое на время полета. Браслет позволит вести мониторинг функционального состояния атлета с перманентным определением индивидуального индекса аэроадаптации. SMART-кресла и аэробраслет снабжены функцией беспроводной передачи данных на центральный монитор научного специалиста группы сопровождения и мобильные устройства спортсменов.

Зона восстановления призвана стать спортивно-медицинским центром на борту. Внутри диагностической капсулы AeroScan будет производиться комплексная диагностика основных физиологических показателей организма спортсмена, а также будет возможность провести тренировку и разминку во время полета. Здесь же будет находиться уникаль-

ная система для физиотерапевтических процедур с помощью которой можно осуществлять процедуры криотерапии, миостимуляции, прессолимфодренажа, массажа, а также использована для транспортировки травмированных атлетов.

Самолет будет оснащен также другими устройствами и технологиями, которые сделают перелеты еще более комфортными и позволят с пользой использовать время, проводимое на борту. Среди них – технологии, определяющие уровень гидратации организма, адаптивное освещение, снижающее эффект джетлага, мультимедиа-система «Be Ready To Win» с мотивационными программами, видео-анализом матчей и теоретической подготовки команд.



Не до жиру

Эксперты лидера рынка делового туризма ГК «Аэро-клуб» проанализировали данные о деловых поездках российских и зарубежных корпораций за последние три года и выяснили, как изменились предпочтения бизнес-туристов с началом кризиса.

Данные показали, что в 2015 году спад деловой активности также привел и к сокращению количества командировок в ряде отраслей, в частности, в фармацевтической и FMCG. Однако в первой половине 2016 ситуация стабилизировалась, и рынки продемонстрировали некоторое оживление. В некоторых сферах, например, ИТ, количество деловых поездок выросло втрое по сравнению с прошлым годом.

При этом аналитики отмечают, что сотрудники ИТ-компаний путешествуют за рубеж значительно чаще представителей других сфер бизнеса.

Исходя из анализа бронирований авиабилетов деловых путешественников за последние три года, почти во всех отраслях существенно вырос интерес к США. И хотя в 2015 году было отмечено снижение числа перелетов по некоторым американским направлениям, в первой половине 2016 года спрос восстановился и превысил объемы 2014 года. Несмотря на непростую ситуацию на мировой политической арене среди бизнес-путешественников остались наиболее востребованы такие центры деловой активности, как Лон-

дон, Франкфурт и Нью-Йорк. Интересно, что спрос на поездки в Париж и Алматы за время кризиса, напротив, сократился.

Среди внутренних направлений уверенно лидируют Москва и Санкт-Петербург, при этом в северную столицу больше всего перелетов совершают представители FMCG-сектора. Другими популярными среди бизнес-туристов городами в первой половине 2016 стали Сочи и Новосибирск, при этом спрос на деловые поездки в эти города по сравнению с прошлым годом вырос на 100% и 50% соответственно. Деловая активность Новосибирска в большей степени обеспечивалась интересом со стороны фармакологических компаний, тогда как Сочи - представителями FMCG-сектора. Также растет количество командировок в Екатеринбург - в 2016 году рост составил 26%. За кризисные годы значительно сократился объем перелетов в Ростов-на-Дону. Город практически исчез из числа востребованных направлений среди сотрудников финансовых, юридических и консультационных компаний после 2014 года. В этих же отраслях деловые туристы сократили поездки в Красноярск и Краснодар. Стоит отметить, что деловая активность Ростова-на-Дону обеспечивает стабильный приток сотрудников FMCG-компаний, число командировок которых остается стабильным в течение трех лет. Больше всего командировок по внутренним направлениям приходится на фармацевтическую отрасль, а также компании, работающие с медицинским оборудованием.

В связи со сложной экономической ситуацией многие компании были вынуждены оптимизировать свои расходы, в том числе на деловые поезд-



продолжение ►

ки. Например, FMCG-компании были вынуждены сократить количество перелетов бизнес-классом по международным направлениям на 11%, по внутренним - на 33%. Фармацевтическая отрасль и компании, занимающиеся медицинским оборудованием, снизили объемы перелетов бизнес-классом по международным направлениям на 14%, однако сокращать объемы билетов повышенного класса обслуживания при перелетах по России не стали. В первой половине 2016 FMCG-компании возобновили объемы перелетов бизнес-классом, тогда как в фармацевтической отрасли дорогие тарифы остаются непопулярными.

Кризис также неоднозначно сказался на ценовой политике авиакомпаний в отношении эконом- и бизнес-классов. Исходя из анализа стоимости перелетов за последние три года, темпы роста цен на авиабилеты экономического класса в 2016 году продемонстрировали некоторое замедление по сравнению с прошлым годом. Средний чек на перелеты за рубеж в экономклассе в первой половине 2015 вырос на 22%, тогда как в 2016 рост составил 17%. Стоимость внутренних перелетов с 2014 ежегодно растет примерно на 10%. Перелеты бизнес-классом в этом году, наоборот, существенно подорожали по сравнению с 2015. Так, если в 2015 деловые путешественники отправлялись за рубеж бизнес-классом в среднем за 115 тыс. рублей, то в 2016 средний чек составляет 147 тысяч. При этом самые дорогие билеты по средней цене 163 тысячи рублей бронируют представители ИТ-компаний. Это связано прежде всего со значительным количеством дальнемагистральных перелетов, например, в США. Как показало исследование, наибольшим спросом билеты бизнес-класса пользуются у представителей финансовых и юридических компаний, а также сотрудников компаний, оказывающих консультационные услуги. Доля

перевозок с повышенным классом обслуживания в этих компаниях составляет 34% от числа всех перелетов, тогда как в сфере FMCG лишь 12% перелетов приходится на бизнес-класс. В ИТ-секторе лишь в 5% случаев сотрудники путешествуют бизнес-классом, а в фармацевтической отрасли - в 8%.

Кризис существенно отразился на структуре оказываемых услуг деловым путешественникам. Аналитики ГК «Аэроclub» констатируют, что в первой половине 2015 года на 9% упал спрос на отели за рубежом, на 12% сократились продажи авиабилетов,

объем проданных ж/д билетов снизился на 22%. Введение двусторонних экономических санкций не могло не сказаться на отношениях с зарубежными партнерами - в 2015 году на 39% сократился спрос на оформление как выездных виз, так и приглашений в Россию. Также снизилась востребованность страховых полисов. В 2016 году спрос восстановился практически на все услуги, оказываемые компанией. Однако на такие услуги, как оформление страховых полисов или ВИП-обслуживание, падение спроса продолжилось и в первой половине 2016 года составило 25%.



ACS и Ed Force One пролетели вокруг Земли

В течение последних четырех месяцев легендарная рок-группа Iron Maiden гастролировала по миру со своим концертным туром The Book of Souls на, возможно, самом крутом транспортном средстве – модифицированном Джамбо Джете, за штурвалом которого в качестве командира воздушного судна находился солист группы, Брюс Дикинсон. Боинг 747 завершил свой последний перелет в Гетеборг 16 июня.

В конце прошлого года в Air Charter Service поступил необычный запрос: клиенту требовался модифи-

цированный Боинг 747-400 на срок четыре месяца, чтобы выполнить 48 перелетов с 22 тоннами груза на борту на каждом перелете и с солистом Iron Maiden за рычагами. Запрос был первым шагом на пути воссоздания Ed Force One (Борт номер один Эда), названный так в честь талисмана группы Эдди, чей маниакальный образ гордо украсил хвост самолета.

У Iron Maiden имелся опыт организации кругосветных туров на предыдущих версиях Ed Force One. Однако, в прошлом группа использовала меньших

размеров Боинг 757, которому далеко до размеров нынешнего самолета. Пользуясь авиационными связями Брюса Дикинсона, Iron Maiden выбрали идеальный самолет. Но авиакомпания, Air Atlanta, решила, что им самостоятельно не справиться со столь сложным проектом. Поэтому они пригласили Air Charter Service включиться в проект и заняться решением всех логистических вопросов.

Тур представлял настоящий вызов для всех вовлеченных сторон. Начав активную работу с менеджментом группы, первым делом ACS собрала команду опытных сотрудников для взаимодействия с авиакомпанией, Air Atlanta, для того, чтобы обеспечить все для 48 перелетов в 21 стране, из которых состоял маршрут турне. ACS взяла на себя ответственность за получение всех разрешений на пролеты и посадки, заправку самолета топливом и работу с хендлинговыми агентами. Выполнение такого объема работ для чартерных рейсов очень сильно отличается от обеспечения регулярных пассажирских рейсов, выполняющих посадку в одном и том же аэропорту ежедневно. В каждом пункте турне ACS была вынуждена иметь дело как минимум с тремя компаниями – грузовым хендлинговым агентом по обработке 22 тонн сценического оборудования, агентом ВПП-терминала для обслуживания самой группы и всей команды тура и пассажирским терминалом для всех остальных пассажиров на борту. Мэтт Пертон, Директор ACS по групповым пассажирским перевозкам, комментирует: «Мы должны были взаимодействовать с более чем 100 разными хендлинговыми агентами и 300 поставщиками различных услуг за те четыре месяца, пока мы участвовали в этом проекте».



продолжение ►

Пока ACS занималась всеми организационными моментами тура, самолет проходил подготовку в аэропорту Шарджи, ОАЭ. Менеджмент группы договорился о размещении на фюзеляже полного названия тура и группы, а на хвосте – эмблемы Iron Maiden. Кресла в салоне были заменены на более удобные. Воссозданный Ed Force One прибыл в Кардифф 17 февраля. На борту самолета не было ничего, поэтому следующим серьезным заданием для ACS стал поход по магазинам, чтобы купить почти 10 тонн припасов для обеспечения пассажиров всем необходимым на время перелетов в следующие четыре месяца.

Мэтт Пертон, рассказывает: «Для нашей команды не было больших или малых задач во время этого тура. Мы разливали вино из бутылок в графины на борту, распаковывали сэндвичи, чтобы пропустить их через рентген на пунктах контроля в аэропортах, получали срочный доступ на борт самолет во время стоянки, чтобы забрать оставленную футбольную экипировку группы, организовывали фотосъемку самолета в воздухе во время пролета над Столовой



горой. Один из наших сотрудников всегда был рядом, чтобы помочь».

Фронтмен группы, фанат авиации, Брюс Дикинсон, начал летать за штурвалом в 1993 году и очень хотел управлять самолетом сам на всех перелетах. Он работал пилотом в уже не существующей британской чартерной авиакомпании Astraeus и основал Cardiff Aviation Ltd. в 2012 году. Мэтт Пертон, продолжает: «Брюс обожал красоваться на фоне самолета группы при любой возможности. Например, он проводил экскурсионный тур для экипажа Air Force One (Борт номер один, на котором летает Президент США), когда оба самолета стояли рядом в Чикаго. Также он пилотировал самолет в Paine Field, где находится штаб-квартира компании Боинг, в рамках празднования 100-летнего юбилея производителя. Там он также провел тур для нескольких счастливиц. Его интересы безграничны. Наш вылет из Перта, Австралия задержался на полтора часа, т.к. Брюс занимался осмотром самого большого самолета в мире – Антонов АН-225. Очень часто, прямо выйдя со сцены, первый вопрос, который он задавал, был – «Сколько топлива мы завтра запрашиваем?».

«Однако это не было безоблачным плаванием. Например, в Сантьяго-де-Чили, когда самолет уже был закрыт на ночь и все отдыхали в своих отелях, происходила его буксировка на другую стоянку. Во время движения произошло столкновение Боинга с буксиром. В результате несчастного случая получили ранения двое сотрудников аэропорта, а у воздушного судна были повреждены два двигателя и шасси. Внезапно мы оказались в ситуации, когда Ed Force One не смог выполнять полеты. Но шоу должно было продолжаться так или иначе. В течение нескольких часов менеджмент Iron Maiden, Air Atlanta, Rock-It Cargo и ACS разработали совместный план срочных

действий. Он включал альтернативный пассажирский чартер и билеты на регулярный рейс для доставки группы и команды тура к следующему месту концерта в Аргентине. Также была организована наземная доставка на грузовиках 20-ти тонн сценического оборудования через опасный горный перевал в Андах через границу в Кордобу. Для продолжения турне по Аргентине и Бразилии срочно требовалось организовать альтернативный транспорт. Два новых двигателя и другие запчасти, техники с инструментами и оборудованием были срочно доставлены из Европы. В течение 10 дней Ed Force One был готов продолжить свой путь. И мы, конечно же, были очень рады узнать, что пострадавшие сотрудники аэропорта уже в порядке».

Перевозка группы, всей их команды и оборудования на Боинге 747 по всему миру по тем местам, где группа никогда ранее не выступала, стало прецедентом: никто никогда не пытался выполнить такую задачу прежде. ACS идеально отработала с Iron Maiden все аспекты турне, чтобы соблюсти график концертов и требования коллектива группы.

И сейчас, после 50 концертов на шести континентах, участие ACS в проекте подошло к концу, и мы прощаемся с возрожденным Ed Force One. Мэтт Пертон, завершает: «Это был один из самых сложных туров, и он прошел гладко, за исключением происшествия в Чили. Мы хотим поблагодарить Iron Maiden, Air Atlanta и всех наших партнеров, принявших участие в проекте. Для нас было большой честью являться частью великой команды, которая позволила миллионам фанатов по всем миру вновь увидеть своих идолов».

Брюс и его группа продолжают тур в Европе, завершение которого планируется 4 августа в Германии.

Самолет недели

Оператор: *Falcon Aviation Service*

Тип: *Embraer Legacy 650*

Год выпуска: *2014 г.*

Место съемки: *июнь 2016, Geneva - Cointrin (GVA / LSGG), Switzerland*



Фото: *Дмитрий Петроченко*