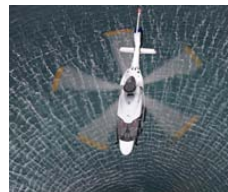




Дыхание московской выставки Jet Expo становится все ощутимее. Большинство производителей уже определились с самолетами, которые будут представлены на статической площадке во Внуково-3. На данном этапе уже понятно, что количество воздушных судов останется, как минимум, на уровне прошлого года. Ожидают нас и премьеры, причем достаточно интересные и даже неожиданные. В силу определенных причин мы пока не можем назвать самолеты, которые будут дебютировать в Москве, однако, поверьте, что ожидаются самые последние новинки. Параллельно продолжается работа и с экспонентами. В настоящее время свое участие подтвердили ряд крупных компаний, но впереди еще месяц, а это значит, что новостей с каждым днем будет все больше и больше.

А мы на этой неделе отправились в Ригу, где состоялся юбилейный, пятый по счету Балтийский Форум Деловой Авиации. Множество интересных встреч, отличный контент и несравнимая прибалтийская погода позволили с пользой провести время в латвийской столице. Подробный отчет мы опубликуем в ближайших выпусках нашего еженедельника.

Ну и напоследок. На этой неделе Комиссия при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения или малой авиации приняла ряд ключевых решений, направленных на упрощение процедуры сертификации воздушных судов. Участники рынка отмечают, что такого решения ждали давно, так как сертификация, проводимая ранее МАК, была очень сложным и дорогостоящим процессом. Теперь посмотрим насколько быстро инициативы чиновников будут реализованы на практике.



В H160 изменили конфигурацию

Airbus Helicopters объявила об утверждении окончательной аэродинамической и конструктивной конфигурации нового вертолета H160

стр. 21



Примерка перед покраской

Gulfstream Aerospace внедрил в процесс проектирования и реализации схем окраски самолета технологию объемной проекции

стр. 22



Flexjet пришел в Европу

Flexjet закрыл сделку по приобретению британского бизнес-оператора FlairJet, входящего в группу Marshall Aerospace

стр. 23



Сертификацию малой авиации упростят с 2017

Комиссия при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения или малой авиации приняла ряд ключевых решений, направленных на упрощение процедуры сертификации воздушных судов

стр. 24

Gulfstream G650



«РусДжет» становится еще более технологичным

В авиакомпании «РусДжет» внедрены в эксплуатацию автоматизированные системы «OpenSky-3» и «КОМПАС-2. Доходы» в составе подсистем:

- OpenSky/Ops - оперативное управление полетами,
- OpenSky/Ramp - контроль технологических графиков обслуживания рейсов,
- OpenSky/RampMobile - мобильный перрон,
- OpenSky/Data - нормативно-справочная информация,
- КОМПАС/Чартер - учет доходов от чартерных перевозок.

Разработчиком систем является АО «Региональный информационно-вычислительный центр «Пулково» (РИВЦ-Пулково) - старейшая организация нашей страны в сфере автоматизации авиатранспортных процессов. За последние 2-3 года были заключены десятки договоров на внедрение целого ряда программных продуктов, разработанных РИВЦ-

Пулково, в различных авиакомпаниях, аэропортах и агентствах по продаже авиаперевозок. Более того, это дало новый инновационный импульс для дальнейшего развития этих программных продуктов. Практика показала, что почти каждое новое внедрение - это или значительная качественная адаптация системы для конкретного объекта внедрения, или существенное развитие функционала внедряемой системы.

Парк российского бизнес оператора состоит из самолетов Embraer Legacy 600, SSJ100, Bombardier Challenger 300, Bombardier Challenger 850, Bombardier Challenger 601/604, Dassault Falcon 2000, Hawker 800XP и Як-42.

«РусДжет» стала третьей по счету авиакомпанией, использующей АС КОМПАС, после авиакомпаний «Россия» и авиапредприятия «Северсталь».



Фото: Дмитрий Петроченко



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

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

KlasJet увеличивает парк

Литовский бизнес-оператор KlasJet (входит в Avia Solutions Group) пополнил парк очередным бизнес-джетом. 8-местный Hawker 800XP (2000 год выпуска) получил регистрационный номер LY-KLA. Таким образом, в настоящее время парк оператора состоит из Bombardier CRJ200 (дальность полета 3700 км), Bombardier Challenger 850 (дальность полета 5200 км) и Hawker 800XP (дальность полета 4700 км). Самолеты компании базируются в Москве, Вильнюсе и других аэропортах Восточной Европы и стран СНГ. Сертификат эксплуатанта (АОС - Lithuanian CAA) компания получила в июле 2014 года.

KlasJet специализируется на услугах деловой авиации, включая управление воздушными судами и выполнение чартерных авиаперевозок. Будучи частью международного авиационного холдинга Avia Solutions Group, и обладая возможностями по обеспечению сертифицированной технической поддержки

(EASA Part-145) и поддержания летной годности ВС (EASA Part-M), KlasJet является доверенным партнером владельцев частных самолетов. Доступ к широкой сети клиентов и партнеров KlasJet позволяет владельцам бизнес-джетов повысить эффективность своего авиапарка, а также значительно сократить расходы на его эксплуатацию и техническое обслуживание.

Все услуги и операции KlasJet поддерживаются Avia Solutions Group, компанией, объединяющей более 20 дочерних предприятий, с операциями в 40 точках по всему миру, чьи акции котируются на Варшавской фондовой бирже.

Avia Solutions Group – это авиационный холдинг, который совместно с своими дочерними компаниями предоставляет интегрированные авиационные услуги, соответствующие самым высоким стандартам.





FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКС УСЛУГ

ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ПРОДАЖ

+7 (495) 981 38 26

Шереметьево & Пулково

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

a-group.aero

Bell 429 на полозьях придет во Францию

Bell Helicopter в скором времени сможет возобновить продажи обоих вариантов своего среднего двухдвигательного вертолета Bell 429 – с колесным и полозковым шасси. Ранее по решению суда, который прошел в марте 2015 года, версия с полозковым шасси не могла продаваться на территории Франции, и американский производитель продавал в стране только модель с колесным шасси (WLG).

В своем мартовском решении парижский апелляционный суд отменил предыдущее постановление о том, что серийный Bell 429 не нарушал на патент Airbus Helicopters на конструкцию подобного шасси у вертолетов H120 и H130. В результате, маркетинговые материалы Bell для 429, в том числе на веб-сайте, уточняли, что во Франции доступен только вариант WLG.

Тем не менее, журналисты Flightglobal заметили, что

американский вертолетостроитель начал удалять подобные заявления и снова активно продвигает во Франции обе модели. Хотя решение суда по-прежнему действует, американский производитель считает, что к настоящему времени действие патента истекло, и ограничения утратили силу.

Этот спор порой приводит к фарсу. В прошлом году Bell 429 был продемонстрирован на яхт-шоу в Монако. Но чтобы не рисковать пролетом над территорией Франции, вертолет вылетел из Италии и совершил посадку на яхту в международных водах и завершил последний этап своего путешествия по морю.

Тем не менее, в Airbus Helicopters говорят, что решение суда относительно нарушения патента на шасси продолжается до сих пор. Спор по поводу шасси длится с 2008 году и решался в судах на двух континентах.



Нам доверяют



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

National Legacy - новый оператор Lineage 1000

Флагман бразильского производителя Embraer – Lineage 1000 – получил нового эксплуатанта. Им стала компания National Legacy, подконтрольная Al Habtoor Group из ОАЭ. Самолет зарегистрирован в Сан-Марино и получил бортовой номер T7-SBH. 19-местный бизнес-джет, будет выполнять полеты в интересах арабской компании. Первоначально самолет 2016 года выпуска был зарегистрирован на острове Мэн, как M-SBAN и «записан» на Flemming House.

Напомним, крупнейшая строительная компания Al Habtoor Group основана в начале 70-х годов. На сегодняшний день общее количество сотрудников превышает сорок тысяч человек. Самые известные проекты компании – терминал имени шейха Рашида в международном аэропорту Дубай и знаменитая дубайская «парусная» гостиница Бурдж Аль-Араб. Помимо крупного строительства, компания активно

ведет развитие своей деятельности и в других направлениях, таких как страхование, гостиничный бизнес, на рынке недвижимости, внедряет свои проекты в сфере образования.

В настоящее время на рынок поставлено около 30 Lineage 1000 в VIP и корпоративной конфигурациях. На NBAA-2013 бразильский авиапроизводитель представил обновленный Lineage 1000E, который получил большую дальность полета, а также усовершенствованный интерьер пассажирского салона и обновленный кокпит. Рост дальности полета на 200 миль (с 4400 до 4600) стал возможен после работы по снижению веса самолета. Производитель смог снизить массу более чем на 500 фунтов путем переработки носовой части фюзеляжа и удаления неиспользуемых дверей и 12-13 неиспользуемых иллюминаторов, которые раньше закрывались шкафами, а также оптимизации силового набора фюзеляжа.




DO WHAT SEEMS IMPOSSIBLE. THEN DO MORE OF IT.

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets



EmbraerExecutiveJets.com

Разнонаправленные результаты

ВВА Aviation Plc (ВВА), один из крупнейших в мире провайдеров ТОиР и обслуживания бизнес-джетов, опубликовал финансовые результаты работы в первом полугодии. Это первые итоги работы после приобретения в феврале 2016 года Landmark Aviation. Согласно данным компании, в первом полугодии результаты по регионам получились разнонаправленными. Так доходы от операций в США выросли на чисто символические 0,2%, при этом в Европе доходы упали на 0,8%.

В настоящее время Signature Flight Support по-прежнему генерирует 93% операционной прибыли компании и ее (Signature Flight Support) выручка в первом полугодии выросла на 3,6%, в то время, как доходы от услуг ТОиР (ВВА Aviation) сократились на

14%. В ВВА уверены, что эти финансовые показатели не критичны, так как процесс консолидации компании еще не закончен.

Напомним, что в феврале 2016 года ВВА закрыла сделку по 100% приобретению Landmark Aviation. Активы Landmark Aviation оценены в \$2,065 млрд. В том же месяце акционеры ВВА официально одобрили достигнутые договоренности и подписали все необходимые документы.

После этого ВВА Aviation Plc., безусловно, стал самым крупным игроком на рынке деловой авиации. Ранее, ВВА уже приобрел главного конкурента Landmark Aviation – Signature Flight Support, которому, впрочем, сохранили бренд.





FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

ЦЕНТР БИЗНЕС-АВИАЦИИ В РИГЕ




ЛУЧШИЙ FBO В ЕВРОПЕ
ОБЛАДАТЕЛЬ ПРЕМИИ
«SAPPHIRE PEGASUS AWARD»

www.riga.aero

Для тоскующих по «золотой эре» 1930-х годов

Британская Astralis Club анонсировала на прошлой неделе свой новый проект – эксклюзивные перелеты для Boeing 747-400. По мнению идейного вдохновителя и по совместительству главы компании Тони Инстона, воздушное путешествие за последние десятилетия утратило свой особый лоск, бесконечные очереди и задержки превращает полет из точки А в точку Б в «сущий кошмар».

«А были времена, которые мы с ностальгией называем «золотой эрой» 30-50 годов прошлого века, когда воздушное путешествие было нечто больше, чем просто перелет. Ведь как приятно общаться в небольшой компании единомышленников, наслаждаясь на высоте 10 километров прекрасными видами из иллюминаторов и пятизвездочным сервисом».

И вот Astralis Club попытается реанимировать ту эпоху. Для этих целей компания закрыла сделку по приобретению самолета Boeing 747-400 (компания не раскрывает детали сделки, а также провайдера по кастомизации), который должен получить новый интерьер. В Astralis Club говорят лишь о том, что самолет превратится в частный клуб с несколькими холлами, баром и ресторанами. «Все остальное будет соответствовать современному бизнес-джету VVIP класса».

В интерьере будут присутствовать мотивы лучших океанских лайнеров 30-х годов прошлого столетия. Самолет, который получит имя Galaxy Jets, первоначально свяжет Лондон с Дубаем и Нью-Йорком. Пассажироместимость джамбо составит всего 50 человек.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION

 A blue and white Gulfstream G650 aircraft with "AZERBAIJAN" written on the side, parked on a tarmac.

Представляем совершенно новый

G650

MNG Jet начинает полеты на Citation Mustang

Турецкий провайдер услуг деловой авиации MNG Jet приступил к эксплуатации нового типа воздушного судна – Cessna Citation Mustang. Самолет 2010 года выпуска принадлежит частному владельцу из Турции, однако доступен для выполнения чартерных перелетов. Борт TC-DOU был приобретен в Италии и имеет компоновку 1 пилот + 5 пассажиров. Это первый самолет Cessna в парке MNG.

Сейчас компания работает с семью типами воздушных судов и планирует расширить линейку до 10 типов. Помимо национального регистра, в настоящее время MNG Jet одобрена авиационными властями Объединенных Арабских Эмиратов, Ирака, Туркменистана, Арубы, Бермудских островов, Каймановых островов и EASA.

Также сейчас MNG Jet единственный в Турции авторизованный центр по обслуживанию двигателей GE CF34-3, установленных на самолетах семейства Bombardier Challenger (самый распространенный самолет в стране). В соответствии с соглашением с GE, компания выполняет полный спектр работ на двигателях, включая замену силовой установки и ее компонентов. Аналогичный проект реализуется и с компанией Honeywell.

MNG Jet является частью холдинга MNG Holding, который работает в разных отраслях: финансах, туризме, строительстве, энергетике, масс-медиа, карго-перевозках и авиации. Авиационный сектор холдинга MNG стал развиваться с 1996 года, когда были основаны грузовые авиалинии MNG Airlines.




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@NEXTANTBAA.COM
+372 630 00 10



Gulfstream покажет на Jet Expo 2016 три самолета

В рамках ежегодной московской выставки Jet Expo 2016 американский производитель Gulfstream Aerospace продемонстрирует три бизнес-джета – G650, G450 и G280.

За последние семь лет парк бизнес-джетов Gulfstream в России и странах СНГ вырос более чем в шесть раз. На сегодняшний день клиентами из России эксплуатируется около 70-ти самолетов компании, а всего в регионе СНГ (включая РФ) летает порядка 90 бизнес-джетов Gulfstream. В 2007 году эти цифры составляли 8 и 11 соответственно. Для поддержки растущего флота в России и странах СНГ, компания Gulfstream сформировала пул запчастей на сумму более \$120 млн. в трех местах.

Как отмечают эксперты, наибольшей популярностью среди российских заказчиков по-прежнему пользуют-

ся ультрадальний G650. По неофициальным данным, только за прошлый год российские клиенты и компании, аффилированные с ними, получили около десяти самолетов данного типа. В самой компании неоднократно подчеркивали, что в России есть рынок и для бизнес-джетов другого класса, который стремительно развивается. И как яркий пример этого тренда – первые поставки суперсреднего G280.

Также в Gulfstream Aerospace планируют расширить услуги по технической поддержке самолетов, включая младшие модели. Основным партнером производителя в Москве является российское подразделение Jet Aviation, которое наращивает объемы выполняемых работ и перечень услуг. Впрочем, в Gulfstream не исключают и возможность расширения как партнеров, так и городов, где будут доступны услуги по ТОиР.



Jetexpo International BizAv Show

**МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА
ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ**

8-10 сентября 2016

Москва



Организатор выставки



Vnukovo-3

www.jetexpo.ru

Любовь к животным

Британский бизнес-оператор Magnus Aviation опубликовал отчет, согласно которому в течение первого полугодия текущего года в Европе было выполнено 11960 рейсов деловой авиации, где помимо пассажиров путешествовали домашние животные. Это составляет 4% от всех выполненных рейсов, в то время как в прошлом году эта цифра составляла лишь 2%. При этом, на долю Великобритании пришлось 1580 таких рейсов.

По оценке аналитиков компании, в период с июня по сентябрь ожидается 219000 рейсов, из которых 8760 будут выполнены с домашними любимцами на борту (1155 из Великобритании). В Magnus Aviation констатируют, что все больше и больше владельцев бизнес-

джетов и клиентов бизнес-операторов берут с собой питомцев на отдых за границу. По данным государственной ветеринарной службы Великобритании, в 2015 году было выдано 127657 паспортов животных и с 2011 года эта цифра выросла на 287%.

Джеймс Армстронг, руководитель коммерческого направления Magnus Aviation считает, что доля таких клиентов и в дальнейшем будет расти. Однако среди желающих путешествовать с домашними животными нужно проводить своего рода просветительскую работу, так как законодательство многих стран отличается друг от друга и путешествие с животными может быть омрачено еще не начавшись – то есть в аэропорту прибытия.



НИКА
РОССИЯ



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

Премия Jet24 «Брокер года 2016» открывает прием заявок

Компания Jet24 вновь организует первую в индустрии бизнес-авиации Премию, посвященную лучшим в индустрии деловой авиации.

Сама церемония и уже ставшая легендарной вечеринка в честь профессионалов индустрии вновь состоится в одном из ночных клубов Москвы в пятницу 9 сентября. На церемонию будут приглашены ведущие брокерские компании России, операторы, авиапроизводители и представители центров деловой авиации.

Главные номинации Премии: «Брокерская компания года» и «Брокер года». Помимо главных номинаций в Премии учреждены специальные призы за организацию самого экзотического и сложного рейса, за самую находчивую и клиентоориентированную работу, за вклад в развитие индустрии бизнес-авиации.

В 2016м году организаторы вводят дополнительные номинации: Оператор года и Открытие года. Лучший оператор в индустрии деловой авиации будет выбран

путем голосования среди представителей брокерских компаний. Самый яркий запуск или перезапуск года будет определен коллегией жюри компании Jet24.

Победителей ожидают ценные призы, дипломы, а также почетные титулы «Лучших» в своих категориях до новой Премии Jet24.

Специальным комитетом будет производиться отбор кандидатов по результатам их работы в минувшем году. Претенденты на победу в основных номинациях будут определяться отборочным комитетом. Свободными для участия всех желающих брокеров и компаний станут номинации: «Самый экзотический рейс года» и «Самый находчивый и клиентоориентированный брокер года». Претенденты на победу в данных номинациях могут направить свои заявки на рассмотрение отборочного комитета по адресу: jet24awards@jet24.ru



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



ПРИ УЧАСТИИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ МЕДИАПАРТНЕР



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



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

Bosch выбирает Challenger 650

Группа компаний Bosch приступила к эксплуатации нового бизнес-джета Bombardier Challenger 650 (HB-JSF). Самолет поставлен на баланс дочерней компании Robert Bosch GmbH.

Напомним, что Bombardier закончил модернизацию популярного семейства Challenger двумя обновленными версиями популярных джетов – Challenger 350, который пришел на смену Challenger 300, и Challenger 650, который сменил Challenger 605.

Основное отличие нового Challenger 650 от предыдущей модели Challenger 605 «кроется» в пассажирском салоне. Как и в случае с Challenger 350, партнером в разработке нового салона выступил NetJets. Развлекательная система получила 24 дюймовый монитор в переборке в качестве стандартного оборудо-

ования, а также систему воспроизведения контента высокой четкости. Bombardier также установил в салоне новые, более широкие кресла с полноразмерными подголовниками. Камбуз обновился на 70%, и его оборудование может обслужить одновременно до 12 пассажиров.

Других особенностей также достаточно. Challenger 650 получил новую авионику, обновленный салон и более мощные двигатели. Самолет получил авионику Rockwell Collins Pro Line 21, которая включена в архитектуру комплекса бортового оборудования Bombardier Vision. Среди новой функциональности – мультирежимный погодный радар и система синтетического обзора, данные с которой отображаются на коллиматорном индикаторе Head-Up Display. Новый джет также получил более мощные двигатели

GE Aviation CF34-3B, имеющие взлетную тягу 9220 фунтов (4200 кг), что на 5% больше по сравнению с базовой версией. Это позволяет самолету пропорционально увеличить полезную нагрузку при взлете с коротких взлетно-посадочных полос. При этом дальность по сравнению с 605-й моделью не изменилась и составляет 4000 миль (7400 км). Обновления повысили цену по сравнению с Challenger 605 на \$500 тысяч до \$32,35 млн. Стартовым заказчиком стала компания NetJets.

Группа компаний Bosch является ведущим мировым поставщиком технологий и услуг. Деятельность Группы компаний Bosch ведется по четырем бизнес-направлениям: решения для мобильности, промышленные технологии, потребительские товары, строительные технологии и энергетика.



Piper ограничит производство M600

По словам исполнительного директора Piper Aircraft Саймона Калдекотта, компания отойдет от практики интенсивного внедрения продуктов и станет строго ограничивать производство своих новых самолетов. Поставки новейшего шестиместного, одномоторного турбовинтового M600 по-прежнему будут играть важную роль для роста производителя, но не за счет чрезмерного расширения производственной программы.

«Мы будем сдерживать производство новых M600. В отличие от предыдущих новых моделей, которых в первый год было выпущено большое количество, с M600 такого не будет. Так что делайте ваши заказы в ближайшее время. Мы уже распродали все слоты на этот год и принимаем заказы на 2017», - говорит Калдекотт.

Piper планирует поддерживать производство M600 на уровне 35 самолетов в год. Производство предыдущих новых моделей, таких как Meridian и Matrix, компания быстро наращивала. Производитель сертифицировал Meridian в 2000 году и в следующем 2001 поставил 98 самолетов. Matrix получил сертификат в 2008 году, в том же году Piper выпустил 101 воздушное судно. В обоих случаях, во второй год производства выпуск резко упал, по меньшей мере на 70%.

«Люди хотят получить самолет сразу», - признает Калдекотт. «Но вам придется подождать, так что делайте свои заказы сейчас. Я не собираюсь делать «безумный» поступок и выпускать много самолетов в первый год и потом сокращать выпуск. Я хочу хорошее устойчивое производство».




PILATUS

PILATUS PC-12
ПО ОСОБОЙ ЦЕНЕ

NESTEROV AVIATION

Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12

sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

Bell 525 пострадал от лопастей

Специалисты, расследующие катастрофу опытного вертолета Bell 525, произошедшую 6 июля, считают, что лопасти несущего винта ударили по носовой части и хвостовой балке машины во время высокоскоростных испытаний на отказ двигателя, пишет Flightglobal.

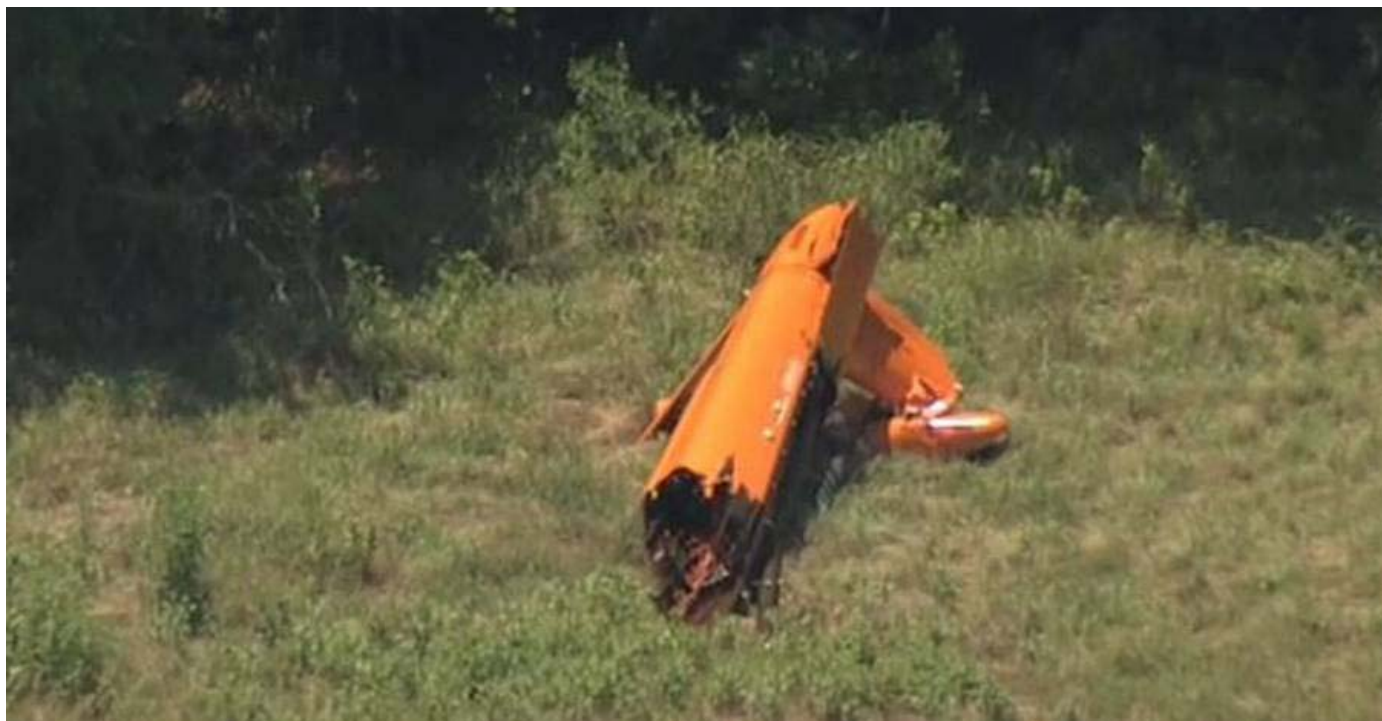
По данным портала Flightradar24, в момент аварии суперсредний вертолет летел с максимально допустимой скоростью. По данным сайта, в момент катастрофы скорость вертолета равнялась примерно 200 узлам (370 км/ч).

Источники из Национального совета по безопасности на транспорте США (NTSB) говорят, что они

увидели признаки ударов лопастей винта по носовой части и хвостовой балке. В момент катастрофы вертолет выполнял имитацию отказа одного двигателя. Данные регистраторов вертолета указывают на то, что обороты несущего винта также значительно снизились. И по словам NTSB, некоторые из пяти лопастей несущего винта могли отклониться от плоскости вращения и задеть элементы конструкции.

Тем не менее, агентство отказывается указывать на какую-либо определенную причину аварии.

Летные испытания оставшихся двух прототипов Bell 525 пока заморожены, хотя производитель продолжает наземные сертификационные тесты.



14 октября 2016 года, Санкт-Петербург

Шестая конференция по воздушному праву



Темы дискуссионных панелей

**Президентская библиотека
имени Б.Н. Ельцина**

10.00-11.15 МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО
В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

11.45-13.00 АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
В СОВРЕМЕННЫХ РЕАЛИЯХ

14.30-15.30 ОТВЕТСТВЕННОСТЬ
ВОЗДУШНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА

15.30-16.30 АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ АВИАЦИОННОГО
ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЛИЗИНГА

17.00-18.00 ГРАЖДАНСКОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
БЕСПИЛОТНЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Оргкомитет:

+7 800 500-17-66 доб. 4

+7 812 961-61-96

conf@aerohelp.com

сайт конференции - www.airlaw.ru

AW609 возобновил полеты

3 августа компания Leonardo-Finmeccanica возобновила летные испытания гражданского конвертоплана AW609 Tiltrotor. Полеты первого летного экземпляра будут проводиться как в вертолетном режиме, так и в конфигурации самолета.



Испытания будут проходить в Арлингтоне, штат Техас, но также в ближайшее время компания планирует начать полеты на AW609 в Филадельфии, а в конечном итоге продолжить тесты в Италии. Третий прототип, который собран в Италии и там же прошедший наземные тесты, в настоящее время находится на пути в Филадельфию.

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 начале мая на третьем опытном экземпляре AW609 AC3 прошел наземный прогон двигателей. Четвертый прототип AC4 сейчас собирается в Филадельфии и начнет тесты в 2017. Сертификации первого коммерческого конвертоплана ожидается в 2018 году. В настоящее время портфель заказов на конвертоплан включает почти 60 машин.

Silvercrest полностью переделают

Компания Safran подтвердила, что сейчас идет процесс пересмотра графика опытно-конструкторских работ на двигателе Silvercrest, предназначенного для деловых самолетов. Двигателестроитель рассчитывает получить полностью переработанный силовой агрегат в следующем году.

Главный исполнительный директор компании Филипп Петитколлен, выступая на пресс-конференции по итогам первого полугодия, сказал, что необходимо пройти три фазы для «восстановления» программы.

Во-первых, производитель должен был «понять проблему» и определить отдельные вопросы, которые не были учтены в спецификации. В результате этой работы к концу 2015 года конструкция двигателя была заморожена и теперь Safran перешел к фазе проверки расчетов, которая в настоящее время практически завершена.

Первый опытный двигатель, который получит не-

обходимые изменения, должен быть в полностью собран к концу ноября. Летные испытания на борту летающей лаборатории компании Snecma – модифицированном Gulfstream GII – должны начаться в 2017 году, а сертификат планируется получить в 2018 году.

По словам Филиппа Петитколлена, никаких изменений в графике нет и все находится под контролем.

Тем не менее, Dassault уже пришлось отложить ввод в строй бизнес-джета Falcon 5X из-за проблем именно с этой силовой установкой. СМИ рассказывали о нескольких проблемах, включая деформацию кожуха силовой установки, обнаруженную во время высокотемпературных испытаний. Такая проблема могла привести к тому, что производительность двигателя окажется ниже той, которая была обещана производителю Falcon 5X. Сейчас французский производитель планирует первый полет 5X на 2017 год, а первую поставку – не ранее 2020 года.



Израиль нашел деньги на борт № 1

Парламент Израиля одобрил выделение \$100 млн из бюджета на приобретение воздушного судна, предназначенного для перевозки премьер-министра страны. Все детали контракта засекречены, хотя известно, что работы начнутся в самое ближайшее время. Источники в парламенте утверждают, что уже определен тип самолета и центр кастомизации.

Известно, что лайнер будет не роскошным, а выполнен в достаточно консервативном стиле, однако системы безопасности, которые будут применяться на самолете, созданы израильскими специалистами и не имеют аналогов в мире.

Кстати, бюджет на приобретение самолета был утвержден только с третьей попытки. Препятствием стали «финансовые ограничения» и публичная критика. Израиль планирует использовать новый самолет для замены «классических» лайнеров национального перевозчика страны (EL AL), которые брались в аренду для официальных визитов.

Напомним, что ранее Военно-политический совет министров утвердил рекомендации государственной комиссии относительно закупки нового самолета, на котором будут путешествовать государственные лидеры. Однако эти рекомендации подверглись публичной критике. «Новый самолет, который будет обслуживать исключительно президента и премьер-министра Израиля, обойдется в 400 миллионов шекелей, а его ежегодное содержание будет стоить еще 30 миллионов», - говорилось в сообщении ведомства, что не понравилось широкой общественности.

Поддержка в Рио

Dassault Falcon Jet (североамериканская «дочка» Dassault Aviation) в период проведения XXXI Олимпийских Игр в Рио-де-Жанейро, которые стартовали 5 августа, окажет операторам бизнес-джетов Falcon любую техническую поддержку, говорится в официальном сообщении компании.

«Летние Олимпийские игры, впрочем, как и другое спортивное мероприятие такого масштаба, привлекает огромное количество зрителей, среди которых и клиенты Dassault Falcon Jet. На этот период мы создали специальный командный центр, который будет работать круглосуточно, а также команду AOG», - комментирует Джефф Чик, вице-президент по обслуживанию клиентов Dassault Falcon Jet.

Dassault Falcon прогнозирует в период проведения турнира интенсивное движение самолетов. Большинство операторов воспользовалось специальной сервисной программой доступной через Falcon Customer Portal – «Дайте нам знать, прежде чем

отправитесь в путь» (Let Us Know Before You Go), которая помогает службе поддержки предвидеть маршруты полетов и гарантировать техническое обеспечение в случае необходимости.

В сервисном центре компании, который располагается в Сорокабе (неподалеку от Сан-Паулу) расширили ассортимент запасных частей стоимостью свыше \$4 млн. Сервисный центр работает, практически, со всеми регистрами, включая FAA, EASA, ANAC и др. Также увеличен и штат сотрудников.

XXXI Игры – первые Олимпийские игры, проходящие в Южной Америке, вторые в Латинской Америке после Олимпийских игр 1968 года в Мехико и первые с 2000 года, проходящие в южном полушарии. На Олимпиаде разыгрывается рекордное количество комплектов медалей (306) и ожидается участие рекордного числа стран (207), в том числе впервые Косово и Южного Судана.



Dexter будет летать из Раменского

На прошлой неделе ЗАО «Авиа Менеджмент Груп», работающее на рынке под брендом Dexter, подписало договор об авиационном обслуживании с аэропортом «Раменское». Соглашение о сотрудничестве дает возможность выполнять заказные рейсы из нового аэропорта.

Перелеты из четвертого московского аэропорта позволяют оптимизировать финансовые затраты для клиентов деловой авиации. Ранее авиакомпания Dexter приходилось осуществлять перегоны самолетов из «Раменское» в другие порты московского авиаузла. С новыми возможностями Dexter сможет значительно снизить стоимость рейса по сравнению с вылетом из других аэропортов Москвы, комментируют в компании.

Компания Dexter является первым в России воздушным такси, которое выполняет экспресс-перелеты на расстояние до 2000 км между любыми городами России, где есть действующие аэропорты.

Компания основана в декабре 2004 г. и базируется в аэропорте «Раменское» с собственной линейной станцией технического обслуживания.

На сегодняшний день в эксплуатации 10 современных восьмиместных турбовинтовых Pilatus PC-12 (2008, Швейцария) вместимостью до 8 человек.

Международный аэропорт «Раменское» («Жуковский») открыт как для классических, так и для низкобюджетных авиаперевозок. Кроме того, аэропорт специализируется на грузовых и чартерных перевозках. На данный момент открыт первый терминал аэропорта.

Интересное предложение

Компания Textron Aviation запустила программу «Peace of Mind», которая предназначена для облегченного перехода на новые турбовинтовые самолеты Cessna Caravan и Beechcraft King Air. Программа предусматривает бесплатное участие в программах Textron ProParts до двух лет или до 400 часов (поддержка по запчастям) и ProTech (сервисное обслуживание), а также в программе P&W ESpecially по техническому обслуживанию двигателя для новых турбовинтовых King Air и Caravan, приобретенных с 25 июля 2016 года по 30 сентября 2016 года с поставкой до конца года.

«Мы всегда ищем возможность упростить вступление в ряды владельцев наших турбопропеллеров. Программа Peace of Mind за счет всесторонней поддержки от компаний-производителей сводит на нет всю неопределенность затрат по техническому обслуживанию», – заявила Крия Шортт, старший вице-президент по продажам и маркетингу Textron Aviation. «Клиенты, которые захотят одновременно с Peace of Mind участвовать в нашей программе ProOwnership,

получат поддержку в части других вопросов, возникающих у владельцев, например, обучение, поддержка пилотов, страхование, налоги и многое другое. Ни одна другая компания на рынке не может похвастаться подобным комплексным пакетом предложений послепродажной поддержки клиентов, который предлагаем мы».

Программы ProParts и ProTech, часть ведущей в отрасли программы поддержки клиентов ProAdvantage, разработаны для того, чтобы снизить эксплуатационные расходы и сделать их более предсказуемыми, одновременно с этим продляя жизнь воздушного судна за счет всестороннего технического обслуживания. ProParts и ProTech создают мощное решение для поддержки наших клиентов King Air и Caravan, повышая их опыт эксплуатации и владения самолетом. Программа ESpecially от Pratt & Уитни – программа технического обслуживания мирового класса, которая обеспечивает бесплатное обслуживание двигателя на срок до двух лет или первые 400 часов, а также по льготной ставке до первого капитального ремонта.



Медицина тянет вниз

Royal Jet (входит в Abu Dhabi Aviation Group) по итогам первого полугодия текущего года снизил доход на рекордные 27%, до \$50,78 млн., говорится в финансовом отчете группы. Главная причина - существенный спад в сегменте медицинской эвакуации из-за последних изменений в регулировании, которые были инициированы министерством здравоохранения эмирата Абу-Даби. Чистая же прибыль компании упала на 28%, до \$1,18 млн., из-за новой ценовой политики компании в отношении клиентов, предпочитающих оператора в качестве управляющей компании.

Несмотря на это оператор продолжает программу модернизации парка. В марте Royal Jet получил новый бизнес-джет BBJ1 (A6-RJU) в так называемом «зеленом» варианте. Сейчас самолет находится в центр кастомизации Lufthansa Technik в Гамбург, где помимо нового интерьера получит и дополнительные топливные баки.

О планах модернизации парка Royal Jet говорили долго. В декабре прошлого года все точки были расставлены. Как рассказал журналистам Патрик Гордон, назначенный главой компании в октябре 2014 года, после ухода «бессменного» руководителя Шейна О'Хара, Royal Jet в 2016 году получит два новых самолета BBJ в «зеленом» варианте (в июне 2015 года оператор получил кредит на сумму \$ 116,8 млн. от Union National Bank для финансирования сделки по приобретению двух BBJ), в результате чего парк будет увеличен до 13 бортов. Оба самолета будут отправлены в центры комплектации Lufthansa Technik. Передача первого полностью укомплектованного джета ожидается в октябре - декабре 2016 года, второй самолет будет готов двумя месяцами позже. Всего же в парке Royal Jet (с учетом двух новых самолетов) будет эксплуатироваться восемь BBJ.

Мобильная кооперация

Британский стартап Stratajet и бельгийско-голландский оператор ASL-JetNetherlands анонсируют соглашение, по которому чартерные рейсы компании будут доступны для бронирования через платформу Stratajet.

Stratajet разрабатывался в течение последних четырех лет. По словам разработчиков, им удалось усовершенствовать алгоритм, который обеспечивает точность 100% в режиме реального времени. По сути, система предназначена для расчета реальной стоимости так называемого «частично пустого перегона», вычисляя чистую разницу в стоимости запроса нового рейса и какого-либо пустого перегона по данному маршруту.

По словам генерального директора, Stratajet Джонни Никола, это означает, что потребитель платит меньше, и оператор получает большую прибыль. Stratajet привлек исследовательскую группу, чтобы убедить-

ся, что система выдает последнюю актуальную информацию обо всех сопутствующих расходах, как, например, аэропортовые сборы и плата за стоянку. Компания планирует зарабатывать на комиссии с каждого забронированного рейса – клиенты будут платить 5% комиссии от стоимости рейса. В марте текущего года Stratajet привлек \$8 млн. инвестиций от крупных венчурных компаний Octopus Ventures, Playfair Capital и JamJar Investments для финансирования разработки мобильных приложений для клиентов, которые пользуются услугами платформы онлайн-бронирования деловых самолетов в режиме реального времени. За неполные два года Stratajet суммарно привлекла \$14 млн.

ASL-JetNetherlands является одним из ключевых альянсов в Бенилюкс с суммарным парком в 30 самолетов (от Pilatus PC-12 до Dassault Falcon 200LXS), включая первый в Европе чартерный Legacy 450.



Без контрактов не остался

Несмотря на достаточно «вялый» период, швейцарский провайдер услуг по ТОиР и комплектации интерьеров бизнес-джетов AMAC Aerospace продолжает наращивать портфель заказов. Как рассказали BizavNews в компании, за минувший месяц удалось подписать новые контракты на кастомизацию и техническое обслуживание, а также передать клиентам пять самолетов, на которых закончены работы.

После работ по техническому обслуживанию (C-check) AMAC Aerospace передал заказчикам два самолета Gulfstream G450, Airbus Corporate Jet ACJ319, Airbus A320 (после технического обслуживания и установки VIP интерьера) и еще одного ACJ320, контракт на который был заключен два года назад. ACJ320 получил новый, нестандартный салон на 26 мест, буквально напичканный современными системами связи и развлечений (SATCOM, CMS – cabin management system и т.д.). По заказу клиента в салон были установлены два туалета, 10 новых персональных кресел и четыре VIP дивана и спальни. Для отделки салона была заказана эксклюзивная мебель и ковры ручной работы.

Также провайдер заключил два контракта на обслуживание самолетов BBJ. Ожидается, что оба борта (принадлежат частным клиентам из ОАЭ и Саудовской Аравии) будут переданы заказчикам в конце августа.

В прошлом месяце AMAC Aerospace передал заказчику B747-8i VVIP после первого ежегодного профилактического осмотра (кастомизация этого самолета была произведена силами AMAC Aerospace в 2015 году). По аналогичной схеме владельцам были переданы Boeing 777-200 (Aviation Link) и ACJ340 (Airbus 340-600), принадлежащий правительству Азербайджана.

Южнокорейский флагман

Korean Air Business Jet (бизнес-подразделение южнокорейского перевозчика Korean Air) получила с завода производителя новый бизнес-джет Gulfstream G650ER (в будущем самолету будет присвоен регистрационный номер HL8068). В компании не комментируют будет ли новое воздушное судно доступно для чартерных перелетов.

В ноябре 2012 года руководители компании решили всерьез начать работу по выходу на международный рынок бизнес-перевозок, начав с мониторинга стратегически важных рынков – Китая, России, Японии, Гонконга и родного южнокорейского. Экономическая ситуация, сложившаяся сегодня в Южной Корее, по мнению менеджмента Korean Air, имеет все предпосылки для запуска нового проекта. Бизнес-план дочки перевозчика – Korean Air Business Jet – в настоящее время только формируется. Однако уже

сейчас понятно, что если задуманное реализуется, национальный перевозчик сможет примерить лавры и главного бизнес-оператора страны. Тема самолетного парка прорабатывается компанией достаточно скрупулезно. Известно, что это будут ультрадальние самолеты класса BBJ, Gulfstream G650 и Bombardier Global с просторными салонами, выполненными в национальных корейских мотивах с суперсовременной «начинкой», позволяющей активно работать во время полета. Известно, что сейчас Korean Air ведет переговоры с рядом известных дизайн-ателье. Однако и в настоящее время пассажирам доступны ничуть не уступающие по комфорту 16-местный (плюс четыре спальни) BBJ1, способный находиться в воздухе до 12 часов и 13-местный Global XRS. Все самолеты 2010 года выпуска. В дополнение к самолетному парку Korean Air скоро предоставит своим пассажирам и новый Sikorsky S76C+.



Перспективы использования вертолетов в золотодобывающей отрасли

Область применения вертолетов достаточно велика. Без вертолетов сейчас не обходится ни одна экстренная служба: МЧС, полиция, медицина. Вертолеты нашли широкое применение в промышленности, строительстве, сельском хозяйстве. Однако, бывает, что использование вертолета остается недооцененным или его используют не в полной мере. Например, золотодобывающая отрасль.

Большинство горнорудных предприятий соглашаются, что вертолет в отрасли – лучшее средство передвижения в сложных климатических условиях севера, где дорожно-транспортное сообщение между рудниками осложнено или отсутствует в принципе. Использование вертолета в золотодобывающей отрасли дает ряд преимуществ. Во-первых, помогает осуществлять управленческий контроль. На вертолете удобно совершать вылеты с целью проверок и контроля производственных процессов, патрулирования месторождений предприятия, полигонов добычи и подъездных путей.

Во-вторых, вертолет помогает оперативно решать возникающие задачи: срочная доставка оборудования и запасных частей, срочная переброска персонала, медицинская эвакуация, экстренные вылеты на места аварий и поломок техники. На вертолете можно совершенно безопасно перевозить ценный груз, без остановок, без прогнозируемого пути следования и непредвиденных ситуаций. Перелет совершается напрямую из точки А в точку назначения со скоростью 200 км/ч.

Использование вертолета обеспечивает рост показателей добычи, за счет отсутствия простоя техники и высоких темпов геологоразведки.

Экономический эффект заметен даже при неболь-



ших расчетах. Для примера возьмем компанию с головным офисом и 4-мя участками рудников, находящимся друг от друга в 200 км. За день при скорости 200 км/ч для облета 2 рудников и возврата в точку головного офиса потребуется 4 летных часа, не считая простоя вертолета в точках. Если пользоваться арендованным вертолетом Ми-8. То в день будет выходить порядка 640 000 рублей. При том, что ВС используется 2-3 раза в неделю в сезон (апрель-ноябрь), получается 61 миллионов рублей в год!

На вертолете Robinson R66 данный объем работ будет обходиться в 120 000 рублей в день. Разница в стоимости летного часа в 5 раз! По опыту работы золотодобывающих предприятий понятно, что легкий

вертолет полностью не заменит грузовой Ми-8, но точно известно, что 70% задач выполнит. Отсюда следующий расчет: 120 000 рублей (4 ч. Robinson R66) x 2 дня в неделю x 32 недели = 7 680 000 рублей в год (за сезон). Если при этом для отдельных задач использовать Ми-8, например 1 раз в неделю (это 20.5 миллионов), получаем чистой экономии 33 280 000 рублей.

Через 2,5 года вертолет Robinson R66 полностью окупается. Выгода очевидна.

Применение вертолетов по техническим и экономическим соображениям скорее становится необходимостью. С каждым днем перспективность их использования только растет.

В H160 изменили конфигурацию

Airbus Helicopters объявила об утверждении окончательной аэродинамической и конструктивной конфигурации нового вертолета H160. С момента первого полета в июне прошлого года два опытных прототипа вертолета налетали около 250 часов. Относительно первоначального варианта в обновленной конфигурации видоизменились капоты и воздухозаборники, а также конструкция вала несущего винта.

«Благодаря более 200 часам летных тестов, а также

с достижением этого формального этапа программы, мы смогли подтвердить несколько ключевых элементов конструкции и даже улучшить некоторые из них», - сказал Бернард Фужарски, старший вице-президент, отвечающий за программу H160. «В настоящее время вертолет допущен ко всем режимам полетов, и мы уверены, что наше следующее поколение вертолетов установит новые стандарты для пассажиров и экипажей».

В ходе летно-испытательной кампании H160 про-

демонстрировал исключительно низкий уровень вибрации наряду с уровнем стабильности как на самолете. Изменение конструкции вала несущего винта стало ключом к снижению уровня вибраций в новом вертолете. Инженеры протестировали три вала различной длины и в конечном итоге остановились на промежуточном варианте. При этом не применялись никакие дополнительные демпфирующие системы. «Мы ориентировались в этом вопросе на H155, но H160 лучше его по вибронегруженности. И удивительно то, что уровень вибраций не зависит от режима полета», - говорит Фужарски. «Уровень вибраций был одной из ключевых задач с момента запуска программы, и наблюдаемые результаты дают нам уверенность, что H160 установит новые стандарты комфорта во всех видах миссий, от спасательных и пассажирских полетов до частной и деловой авиации».

В следующих этапах летных испытаний основное внимание будет уделено высокотемпературным тестам, а затем будет продолжено тестирования производительности двигателей Aggano, которые сейчас установлены на обоих прототипах. Также к концу года продолжатся испытания при низких температурах. Третий прототип присоединится к программе летных испытаний в следующем году.

H160 относится к категории 5,5-6 тонн (12000-13000 фунтов). Разработанный с чистого листа H160 имеет лопасти несущего винта с технологией Blue Edge для более тихой работы, наклонный хвостовой винт типа фенестрон, авионику Helionix, установленную на EC145 T2 и EC175. Другие новшества включают полностью композитный планер, стабилизатор бипланного типа для повышения эффективности несущего винта и электрическое шасси.



Примерка перед покраской

Gulfstream Aerospace объявила о том, что Центр внутренней отделки в Саванне внедрил в процесс проектирования и реализации схем окраски самолета технологию объемной проекции, что обеспечило расширенный выбор вариантов и повышение качества проектирования.

Инженеры Gulfstream помогли разработать программное обеспечение, которое проектирует на самолет многомерную схему окраски с учетом того, как изогнутые поверхности самолета могут исказить изображение. Этот процесс исключает этап двухмерного проектирования, позволяя техникам отказаться от печати на поверхности самолета проекции с использованием плоской схемы.

«Добавление 3D технологии в наш и без того современный процесс окраски обеспечивает ряд преимуществ для заказчиков», — сказал старший вице-президент направления международных продаж и маркетинга Gulfstream Скотт Нил (Scott Neal). «С помощью этого программного обеспечения дизайнеры могут одним нажатием кнопки вносить изменения в схему окраски в режиме реального времени. Им не нужно гадать, как будет выглядеть плоский рисунок, наложенный на кривые поверхности самолета. Они получают трехмерное пространственное представление и видят, как все будет выглядеть на самом деле. Это гарантирует, что они будут удовлетворены окончательным результатом».

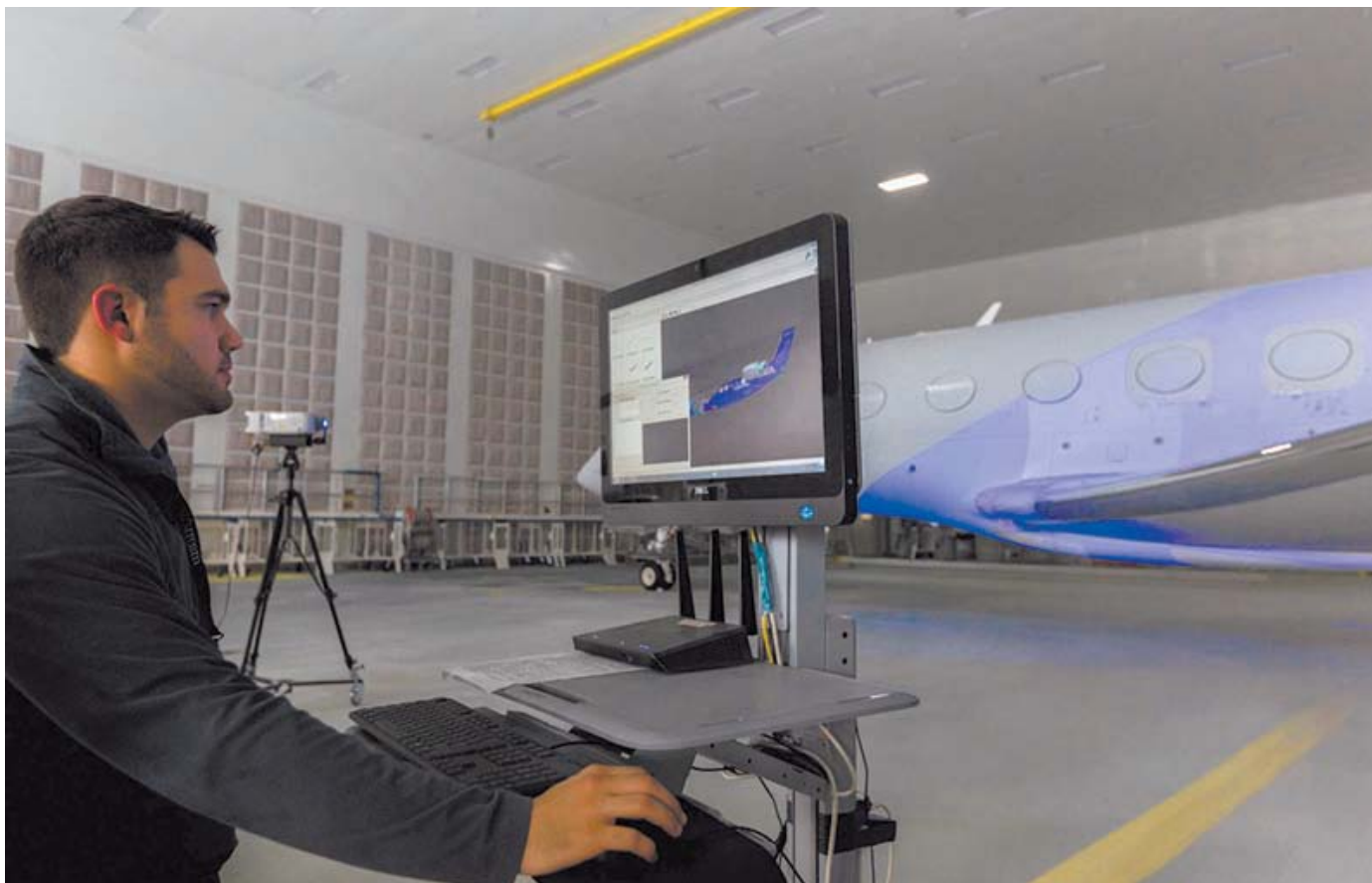
Кроме того, технология объемной проекции повышает точность окраски.

Программное обеспечение основано на коммерческой программе 3D-проектирования ProjectionWorks

компании Delta Sigma, которая первоначально использовалась для отображения мест расположения заклепок и других крепежных деталей при производстве самолетов. Инженеры Gulfstream помогли адаптировать эту программу для объемной разметки экстерьера самолета. Программное обеспечение определяет, как нужно отформатировать каждое

изображение, чтобы оно правильно отображалось на трехмерной поверхности.

«Эта система создает единую картину дизайна для всех участников процесса окраски», — пояснил Скотт Нил. «Она исключает работу вслепую и гарантирует, что мы поставим заказчику именно тот самолет, о котором он мечтал».



Flexjet пришел в Европу

Американский долевого оператор Flexjet последовательно реализует свои планы по экспансии на международные рынки. В мае текущего года в рамках EBACE 2016 представители компании официально подтвердили ранее появившуюся информацию о приобретении европейского оператора с действующим сертификатом эксплуатанта. И вот на этой неделе стало известно, что Flexjet закрыл сделку по покупке британского бизнес-оператора FlairJet, входящего в группу Marshall Aerospace.

Первоначально основу европейского парка Flexjet составят восемь Nextant 400XTi, которые достались по наследству от FlairJet. Но и это не самое глав-

ное – Flexjet получил долгожданный европейский АОС, который позволит ему выполнять рейсы по Европе. Самолеты компании будут базироваться в Birmingham Airport, но несколько позже количество баз увеличится.

Рэй Джонс, управляющий директор Flexjet, пообещал, что сохранит весь персонал компании и действующие контракты на управление воздушными судами. «FlairJet будет продолжать работать на чартерном рынке и в интересах частных владельцев, но под брендом Flexjet»

Европейская деятельность Flexjet будет осущест-

вляться под тщательным надзором Раймонда Джонса, имеющего за плечами богатый опыт работы в Bombardier и знакомого с компанией в период, когда Flexjet принадлежала канадскому авиапроизводителю.

Основная задача Flexjet в Европе следующая: в связи с тем, что оператор получает ультрадальние бизнес-джеты Bombardier Global и Gulfstream G450, и ростом спроса на трансконтинентальные перелеты, топ-менеджмент оператора считал, что перелеты внутри Европы должны быть такими же простыми и доступными, как и в Штатах. Понятно, что тяжелым самолетам в небольшие европейские города «путь заказан», а вот Nextant 400XTi с лихвой компенсирует этот пробел. В Flexjet обещают, что долевые программы будут аналогичны американским.

Таким образом, американцы имеют все шансы достаточно хорошо закрепиться в Европе. Судите сами, месяц назад Flexjet анонсировал новую программу для клиентов «Global Access», которая наравне с долевыми продуктами компании предлагает заказчикам путешествовать на большие расстояния. В программе «Global Access» предусмотрена только почасовая ставка, которая в зависимости от дальности полета снижается. «Чем больше клиент находится в воздухе, тем меньше он платит за перелет», – комментируют в Flexjet.

В тестовом режиме «Global Access» была опробована еще летам прошлого года. После анализа откликов клиентов и коррекции программа официально стартовала. Сейчас руководство компании официально признало успешным этот проект. Таким образом, уже в недалекой перспективе американцы смогут «очень удачно летать, не только по трансатлантическим направлениям, но и внутри Европы».



Фото: Дмитрий Петроченко

Сертификацию малой авиации упростят с 2017 года

Комиссия при президенте РФ по вопросам развития авиации общего назначения или малой авиации приняла ряд ключевых решений, направленных на упрощение процедуры сертификации воздушных судов, пишут Известия. Участники рынка отмечают, что такого решения ждали давно, так как сертификация, проводимая ранее Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), была очень сложным и дорогостоящим процессом. Реализация запланированных мер позволит сформировать единую систему нормативного правового регулирования с учетом интересов гражданской авиации и авиации общего назначения (АОН), отмечается в протоколе заседания комиссии.

Напомним, что до 2015 года полномочия по сертификации находились в компетенции МАКа, но постановлением правительства были переданы федеральным органам исполнительной власти. Сейчас комиссия при президенте намерена устранить лишние трудности как при получении сертификата типа - сертификации типовой конструкции (образца авиатехники), так и в процессе получения сертификата летной годности.

Ожидается, что будет отменена сертификация для разработчиков легких, сверхлегких воздушных судов, включая беспилотные воздушные суда с максимальной взлетной массой до 30 кг. Этим вопросом займутся Минтранс, Минпромторг и Минэкономразвития. Работа должна быть выполнена к июлю 2017 года. К этому же сроку в российское законодательство будут внесены все необходимые изменения, благодаря которым исчезнет мешающая работе проблема с дублированием функций по сертификации и лицензированию, которые возникают в отношении трех видов деятельности - разработки, производства и ремонта воздушных судов.

Согласно протоколу заседания, до мая следующего года будет предусмотрено также упрощение процедур сертификации типовой конструкции в случаях сертификации легких воздушных судов без привлечения центров по сертификации, а также при выдаче дополнительных сертификатов типа легких воздушных судов. При этом к марту будущего года будет определен порядок выдачи сертификата летной годности на основании сертификатов типа, в том числе без проведения дополнительных процедур.

Напомним, что сегодня в России по ряду оценок малая авиация насчитывает не больше 10 тыс. единиц воздушных судов. Многие успешные люди, которым надоела суетливая городская жизнь и бесконечные пробки, решили отказаться от автомобиля и летать на дачу или в загородный дом на персональном самолете. Также брать в аренду самолеты предпочитают многие известные фирмы. Они арендуют их для командировок и путешествий.

Президент и председатель правления Межрегиональной общественной организации пилотов и граждан - владельцев воздушных судов (РАОПА) Владимир Тюрин сообщил «Известиям», что сертификация типа, которую раньше проводил МАК, очень сложный и дорогостоящий процесс, который могут позволить себе далеко не все производители. «Этот процесс требует как упрощения, так и, наверное, поддержки со стороны государства для тех производителей, которые не могут себе это позволить, - это стоит сотни тысяч долларов», - отметил он.

Ряд производителей вынуждены сертифицировать свои воздушные суда как единичные экземпляры, даже если производят какие-то микропартии.

«Это тоже не просто и дорого, но получить сертифи-

кат типа они просто не могут себе позволить», - подчеркнул собеседник «Известий».

Не менее сложным в России является и процесс получения сертификата летной годности, который может занять до полугода и стоить 100-200 тыс. рублей, говорит Владимир Тюрин. Он выдается на воздушные суда, которые уже имеют сертификат типа, что позволяет его сравнить с техпаспортом на автомобиль.

По мнению главы РАОПА, упрощение сертификации типа позволит развиваться местному российскому производителю воздушных судов, а облегчение процедуры получения сертификата летной годности позволит развиваться рынку и облегчить ввоз таких воздушных судов из-за границы. Сейчас, по разным оценкам, производство самолетов для малой авиации в России составляет до сотни штук в год, вертолеты для авиации общего назначения в России не производятся.

По словам генерального директора «Финам-Аэро» Сергея Ахапкина, Федеральные авиационные правила давно пора менять, поскольку они не дают развиваться малой авиации. Он подчеркнул, что улучшение законодательства по данному направлению в отрасли давно ждут и добиваются. «Чтобы получить российский сертификат типа надо было пройти огонь, воду и медные трубы в такой организации, как МАК, который вообще по идее не должен был этим заниматься, но занимался», - сказал он.

Тем не менее, по мнению экспертов отрасли, несмотря на то что упрощение сертификации будет стимулировать развитие отечественного авиапроизводства, бурного развития не произойдет, пока малая и сверхлегкая авиация не станет массовой.

Самолет недели

Оператор: **Business Aero** (самолет эксплуатируется и интересах ВТБ)

Тип: **Туполев Ту-204-300**

Год выпуска: **1993 г.**

Место съемки: **август 2016, Москва, Внуково (VKO / UUWW) , Россия**



Фото: Дмитрий Петрович