



В пятницу, в роскошной обстановке Московского Городского Гольф Клуба названы лучшие компании отрасли. Профессиональная Премия «Крылья Бизнеса», которая проводилась в нашей стране впервые, собрала многочисленную армию компаний, работающих в различных сегментах деловой авиации, а международное участие сделало ее еще более значимой. В этот вечер свои награды получили представители компаний в 13 номинациях, которые охватывают все сферы деятельности в сегменте деловой авиации: от производителей бизнес-джетов и авиаперевозчиков до брокеров и сервисных предприятий. Всего было зарегистрировано 68 заявок от участников, среди которых компании из России, Ирландии, Литвы, Люксембурга, Польши, Словении, США, Чехии и Эстонии. BizavNews горд, что оказался в их числе и смог завоевать главный медийный трофей «Крыльев Бизнеса», который мы уже назвали «авиационным Оскаром».

Из интересного. Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в декабре и за весь 2016 год. Большинство сегментов рынка демонстрируют более низкий уровень запасов при уменьшении количества сделок купли-продажи в 2016 году по сравнению с 2015 годом.

А еще очень радует Honda Aircraft, которая за столь короткий период с начала ввода в строй поставила клиентам первые пятьдесят пять самолетов HondaJet. Из 55 самолетов, двадцать пять были поставлены в 2016 году. Позавидуешь таким темпам производства.



## Наилучшая схема гибридного самолета

Аэрокосмический центр Нидерландов и Делфтский технический университет занялись разработкой различных аэродинамических схем перспективных гибридных самолетов

стр. 18



## Вторичный рынок в застое

С 2005 года мировые запасы бизнес-джетов не опускались ниже 10%, что традиционно считается границей перехода от рынка покупателя к рынку продавца

стр. 19



## Частные пилоты поработают авиатаксистами

Минтранс планирует разрешить коммерческие перевозки на небольших воздушных судах без создания авиакомпании

стр. 20



## Блин – всему голова!

В прошлых кулинарных заметках мы уже обращались к истории Русской кухни. В преддверии масленичной недели мы поговорим, пожалуй, о самом древнем Русском блюде – о блинах

стр. 22

# Gulfstream G650



## Comlux приступил к эксплуатации SBJ

Компания Fly Comlux (входит в Comlux Group) ввела в эксплуатацию свой новый бизнес-джет SBJ (Sukhoi Business Jet), который после кастомизации на производственных мощностях Comlux America получил новый салон и дополнительные топливные баки. 10 февраля самолет выполнил первый рейс по маршруту Алма-Аты - Астана и обратно.

В компании не рассказывают о деталях интерьера, говоря лишь о том, что это одно из лучших решений дизайнеров Comlux America. Что же касается второго самолета SBJ, то в Fly Comlux не спешат раскрывать карты, ссылаясь на конфиденциальность информации. «Пока в нашем парке будет одно воздушное судно данного типа. Если клиент примет решение о

покупке нового самолета, то процесс кастомизации пройдет достаточно быстро, мы уже имеем опыт работы с этим типом», рассказал BizavNews глава Fly Comlux Андреа Занетто.

Напомним, что ранее самолет был внесен в сертификат эксплуатанта и получил символический бортовой номер 9N-SBJ. Позже ему был присвоен новый бортовой номер UP-SJ001, с которым он и эксплуатируется в настоящее время. Известно, что Comlux выступает в качестве управляющей компании, владельцем самолета является крупная казахская компания, а эксплуатировать лайнер будет казахское подразделение Comlux KZ.



Фото: Георгий Бовтик



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

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

## Поставки Bombardier скорректировались

Bombardier Business Aircraft (подразделение по производству деловых самолетов Bombardier Inc.) в 2016 году поставил заказчикам 163 деловых самолета, включая 24 Learjet 70/75, 62 Challenger 350, 26 Challenger 605/650 и 51 Global 5000/6000. Эти цифры на 18% ниже результатов, достигнутых годом ранее, когда канадский производитель передал 199 самолетов (32 Learjet, 68 Challenger 300/350, 25 Challenger 605, один Challenger 850 и 73 Global).

В 2017 году канадский производитель планирует выпустить 135 деловых самолетов, что отражает корректировку объемов производства бизнес-джетов семейства Learjet. Ожидается, что пик поставок самолетов семейств Challenger и Global вновь придется на третий и четвертый кварталы, однако разбивку по семействам в настоящее время предоставить не представляется возможным.

Что же касается поставок Learjet, то в настоящее время производитель имеет лишь 10 заказов. В 2016 году за первые девять месяцев удалось передать заказчикам лишь 13 машин и лишь четвертый квартал немного улучшил картину (11 самолетов). Тем не менее Bombardier скорректирует производство «малышей» Learjet, однако цифры не называет. В декабре производитель планировал передать в 2017 году 150 самолетов, но сейчас эта цифра уменьшилась до 135, и именно на 15 машин будет сокращено производство Learjet.

Любое дальнейшее сокращение делает сборку Learjet компании Bombardier в Вичите еще более нестабильной. После отмены программы Learjet 85 и последней поставки Learjet 60XR в 2015 году, Learjet 75 остается единственным самолетом, производящимся в Вичита.



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](http://a-group.aero)

LEARJET CHALLENGER GLOBAL

# БРОСАЯ ВЫЗОВ



[BUSINESSAIRCRAFT.BOMBARDIER.COM](http://BUSINESSAIRCRAFT.BOMBARDIER.COM)

**BOMBARDIER**

Bombardier, Learjet, Challenger and Global are trademarks of Bombardier Inc. or its subsidiaries. © 2016 Bombardier Inc. All rights reserved.

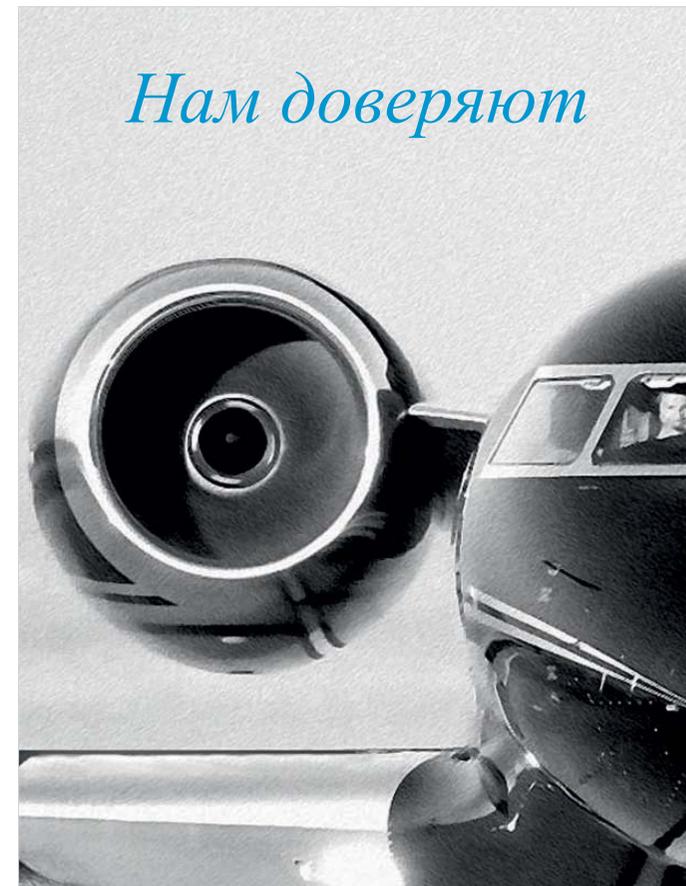
## TAG Aviation начинает четвертый C-Check на Falcon 7X

TAG Aviation в ближайшее время начнет четвертую плановую инспекцию C-Check на самолете Falcon 7X. C-Check является наиболее полной проверкой для Dassault Falcon 7X, которая проводится каждые восемь лет или 4000 циклов, в зависимости от того, что наступит раньше.

Знания, необходимые для инспекции C-Check, требуют обширной производственной координации между подразделениями TAG по техническому обслуживанию, инженерии, поддержке клиентов, запасных частей и приборного оборудования. В основе мероприятий ставится специальное планирование, чтобы быстро реагировать на требования операторов в ходе процесса этого масштабного капитального ремонта.

Первый C-Check компании TAG на этом типе самолета был завершен летом прошлого года и проведен совместно с значительным обновлением салона и кабины экипажа.

«Мы гордимся тем, что были заключены контракты на эти инспекции, которые позволили нам отточить навыки для будущих капитальных ремонтов на этом типе воздушного судна, и опираясь на опыт, полученный в ходе осуществления этих C-Check, мы сможем оптимизировать наш рабочий процесс и сократить время простоя», - сказал Филипп Рабье, вице-президент по техническому обслуживанию TAG Aviation Europe. «Эти важные работы по техобслуживанию добавили новую главу продвижению возможностей технического обслуживания TAG».



*Нам доверяют*



**SkyClean**

профессиональный  
авиационный  
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

## ASL начал летать в Лондон-Сити на Legacy 450

Компании ASL и JetNetherlands, работающие на рынке с осени 2014 года под брендом JetNet Alliance Group, получили одобрение авиационных властей лондонского London City Airport на начало полетов на бизнес-джете Embraer Legacy 450. ASL стал первым оператором в мире, который сможет выполнять полеты на Legacy 450 в данный аэропорт.

Напомним, что первым оператором Legacy 450 в Старом Свете стала люксембургская компания Smart Air SA, которая управляет самолетом от имени брюссельской ASL (JetNet Alliance Group). С февраля 2016 года самолет доступен для выполнения чартеров.

London City Airport расположен в районе Dockland

на территории большого Лондона всего в 10 км от Лондонского Сити. Это самый молодой аэропорт Лондона – его торжественно открыли в ноябре 1987 года. Из-за очень короткой ВПП и ограничений по шуму в аэропорт совершают рейсы только небольшие самолеты и бизнес-авиация. Рейсы из Лондон-Сити в основном отправляются в крупнейшие города Европы – Париж, Брюссель, Вену, Амстердам, Барселону. На аэропорт наложены строгие ограничения на уровень шумового воздействия от самолетов. С учетом параметров ВПП и крутой глиссады типы самолетов, которые может принимать London City Airport, ограничены. Также по экологическим причинам запрещено обслуживание вертолетов.



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

Rethink Convention. **EMBRAER**  
Executive Jets

[EmbraerExecutiveJets.com](http://EmbraerExecutiveJets.com)

## Global Jet Luxembourg стал оператором BBJ3

Global Jet Luxembourg (входит в Global Jet Concept) приступает к эксплуатации в интересах частного клиента нового бизнес-джета Boeing Business Jet BBJ3 (Boeing 737-97Y(ER)). Самолет был получен в конце 2015 года и отправлен в центр комплектации AMAC Aerospace (Базель) для установки интерьера и дополнительных топливных баков. 10 февраля новый самолет (LX-DIO) совершил свой первый полет по маршруту Базель - Люксембург - Эр-Рияд (King Khalid International Airport), где и будет базироваться.

Global Jet Concept была основана в 1999 году. За почти 18 лет работы компания приобрела внушительный опыт в управлении частными самолетами и в организации коммерческих перевозок и стала одной из крупнейших европейских авиакомпаний бизнес-авиации. Головные офисы Global Jet Concept находятся

в Женеве и в Люксембурге, а представительства располагаются в Париже, Монако и Москве. На сегодняшний день под управлением Global Jet Concept находится более 70 самолетов. Воздушный парк перевозчика состоит как из собственных воздушных судов, так и из самолетов частных владельцев, находящихся в управлении.

BBJ3 создан на базе пассажирской модели Boeing 737-900ER с увеличенной дальностью полета. BBJ3 может совершать беспосадочные перелеты Москва-Сиэтл или Москва-Сингапур. Имея салон длиной 32,66 м и шириной 3,53 м, BBJ3 по праву считается самым комфортабельным среди машин своего класса. Площадь салона составляет 104 кв. м, что на 35% больше, чем у BBJ1 и на 11% больше, чем у BBJ2.





**FBO RIGA**  
A part of Flight Consulting Group



**Ангарное хранение самолетов  
по разумной цене**

---

[www.riga.aero](http://www.riga.aero)

## Boutsen Aviation ставит рекорды

Компания Boutsen Aviation (Монако), специализирующаяся на предоставлении брокерских услуг по покупке и продаже частных самолетов, в 2016 году закрыла 15 сделок по продажам воздушных судов. В прошлом году самыми популярными моделями стали Gulfstream и Dassault. Так, в декабре 2016 года покупателям были переданы два Gulfstream G550 и два Falcon 7X. Также клиенты Boutsen Aviation получили Global 5000, Cessna Citation V Ultra, Piaggio Aerospace Avanti II, Challenger 300, Leonardo Helicopters AW109SP и Airbus Helicopters EC135P2+ Hermès. Большинство воздушных судов проходили предпродажное ТОиР у давнего партнера компании — Jet Aviation Basel.

Также в декабре прошлого года Boutsen Aviation заключила четыре новых эксклюзивных брокерских соглашений для G550, Global 5000, Global XRS и

Challenger 604. А уже в январе текущего года закрыли сделки по Hawker 800B, King Air C90A и King Air C90GTi. А вскоре клиент получит и очередной Challenger 300.

Boutsen Aviation всячески пытается сделать покупку бизнес-джета не только простой, но и приятной. В 2015 году компания открыла в Ницце эксклюзивный авиационный бутик для владельцев бизнес-джетов. «Клиенты нашего бутика могут не только выбрать для себя и своего самолета предметы интерьера, но и познакомиться с новыми разработками ведущих производителей, которые будут представлены в виде макетов. Здесь же Boutsen Design (входит в Boutsen Aviation) представляет свои новые концепты интерьеров для бизнес-джетов и вертолетов», - комментируют в Boutsen Design.



Фото: Дмитрий Петроченко

# Gulfstream

## SILK WAY BUSINESS AVIATION



Представляем совершенно новый

# G650

## «СИБИА-ТРЕЙНИНГ» начал обучение пилотов по уникальной программе

В феврале курганский авиационный учебный центр «СИБИА-ТРЕЙНИНГ» начал обучение по программе подготовки пилотов к выполнению полетов по уведомительному порядку использования воздушного пространства Российской Федерации.

«СИБИА-ТРЕЙНИНГ» — единственный АУЦ в стране, осуществляющий подготовку пилотов по данному курсу. При уведомительном порядке использования воздушного пространства полеты выполняются без получения диспетчерского разрешения. Такой порядок устанавливается в воздушном пространстве класса G, а пользователи воздушного пространства

только уведомляют соответствующие органы о своей деятельности и получают полетно-информационное обслуживание.

«В 2010 году Росавиацией была утверждена типовая программа подготовки пилотов по данной программе. Но за годы нормативная база в гражданской авиации изменилась, и специалистами центра был разработан и утвержден новый курс обучения, соответствующий всем нормативным актам воздушного законодательства», — говорит директор АУЦ «СИБИА-ТРЕЙНИНГ» Олег Лачинов.

Пройти обучение по программе могут обладатели свидетельств частного или коммерческого пилота, пилота планера, свободного аэростата или сверхлегкого воздушного судна. Продолжительность теоретического обучения — 3 учебных дня, включает в себя 16 часов лекционных и практических занятий и экзамены.

Многие из слушателей первого набора специально приехали в Курган на трехдневное обучение из других регионов. По итогам обучения 17 выпускников получили защищенные от подделок удостоверения о повышении квалификации и листы оценок.

«В России есть учебные центры с подобными программами, но все они ориентированы только на частных пилотов или пилотов сверхлегких воздушных судов. Я приехал в «СИБИА-ТРЕЙНИНГ», потому что только здесь есть курс для коммерческих пилотов», — говорит пилот авиакомпании «Скол» Роман Ярославский из Красноярска.

Второй набор на уникальный курс стартует уже в марте.



  
**FORTAERO**  
 Baltic Business / Universe in motion  
 Aviation Alliance

WWW.FORTAERO.COM

JET PRIVÉ AU PRIX  
 D'UN HÉLICO

ЧАСТНЫЙ САМОЛЁТ  
 ПО ЦЕНЕ ВЕРТОЛЁТА

400XT1 // \$5.5M

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



## PC-24 испытали в условиях холода

Второй летный прототип бизнес-джета PC-24 (HB-VXB) в начале февраля провел ряд испытательных полетов в канадском Икалуите. С 1 по 6 февраля HB-VXB тестировался, как в воздухе, так и на земле в экстремальных климатических условиях при температуре -30 градусов. В результате все системы самолета показали свою работоспособность в условиях сильных холодов. «Нареканий к работе систем не было, все работало как часы. Летно-технические характеристики самолета в условиях низких температур полностью соответствуют ранее заявленным», - сообщили в компании.

Икалуит располагается на юго-западе острова Баффинова Земля, на берегу Северного Ледовитого океана между бухтой Фробешера и горами Эверет, в зоне

вечной мерзлоты. Свои тесты в Икалуит проводят многие производители, включая Airbus и Bombardier.

Между тем, Pilatus Aircraft продолжает программу летных испытаний своего нового бизнес-джета PC-24. Как рассказали BizavNews в компании, два летных прототипа суммарно налетали более 1000 часов, выполнив более 600 рейсов. Pilatus Aircraft планирует выйти на финишную прямую в сертификации нового бизнес-джета PC-24 в начале 2017 года, когда приступит к полетам третий прототип самолета.

Ожидается, что уже в третьем квартале 2017 года компания получит долгожданный сертификат типа. На EBACE 2017 производитель продемонстрирует публике первый PC-24, оборудованный салоном.



**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

## В Пулково вводят новые стандарты выполнения полетов

Работу по переходу на новую систему QNH Федеральное агентство воздушного транспорта совместно с ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» (филиалом «Аэронавигация Северо-Запада») начали проводить с августа 2016 года. Со 2-го февраля 2017 года экипажи российских и иностранных воздушных судов, прибывающих и вылетающих из Санкт-Петербургского аэропорта «Пулково», перешли на новые для России стандарты выполнения полетов по системе QNH - полеты по атмосферному давлению, значения которого приведены к среднему уровню моря.

Полеты воздушных судов гражданской авиации практически во всем мире выполняются по одинаковой схеме. Взлет воздушное судно выполняет с установленным на барометрическом бортовом высотомере давлением аэродрома взлета, затем после набора заданной высоты экипаж переставляет

давление бортового барометрического высотомера с аэродромного на давление стандартной атмосферы QNE (1013.25 h Pa), единое для всех воздушных судов. Это обеспечивает возможность безопасного и надежного эшелонирования воздушных судов в вертикальной плоскости.

При приближении к аэродрому посадки экипаж на эшелоне перехода переставляет давление бортового барометрического высотомера со стандартного на давление аэродрома посадки и выполняет этап посадки.

Реализация этой простой схемы выполнения полета воздушного судна от взлета до посадки представлена в виде двух вариантов. Абсолютное большинство государств мира, на долю которых приходится практически 100% мирового объема операций взлета/по-

садки, в качестве аэродромного давления используют давление аэродрома, приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере (QNH).

У этих двух вариантов одной схемы выполнения полетов от взлета до посадки есть существенное отличие. Операции взлета/посадки с использованием аэродромного давления QNH более безопасны по сравнению с операциями взлета/посадки с аэродромным давлением QFE. Данное утверждение является следствием того факта, что в целом по аэродромам мира разность давлений QNH и QNE существенно меньше, чем разность давлений QFE и QNE для тех же самых аэродромов. Поэтому ошибки выставления на высотомере давления аэродрома или стандартной атмосферы, при полетах с использованием QNH, менее серьезно влияют на риск авиационных событий, чем ошибки выставления давления с использованием QFE.



## AW169 сертифицирован в США

Leonardo Helicopters сообщает о получении сертификата типа на свой новый двухдвигательный вертолет AW169 от авиационных властей США (Federal Aviation Administration). Производитель планирует передать первые машины американским клиентам уже в текущем году. Сейчас же на рынке эксплуатируется более 20-ти AW169 в различных конфигурациях.

В ноябре 2016 года производитель сертифицировал AW169 с увеличенной массой. Прибавка составила 200 кг и теперь максимальный взлетный вес равен 4,8 тонны. Клиенты, которые уже эксплуатируют AW169 с массой 4,6 тонны, могут модернизировать свои воздушные суда. AW169 с увеличенной массой получил большую дальность полета на 160 км (сейчас дальность составляет 920 км), чем, по мнению вертолетостроителя, воспользуются оффшорные операторы. Сейчас портфель заказов на новую машину превысил отметку в 150 единиц.

Программа AW169 анонсирована на выставке Farnborough International Airshow в июле 2010 года. AW169 является частью семейства вертолетов нового поколения Leonardo, которое также включает в себя AW139 и AW189. В AW169 кроме двух пилотов могут разместиться до 8-10 пассажиров в зависимости от конфигурации салона, или 2 носилок. Доступ в салон осуществляется через две большие сдвижные двери. AW169 разрабатывался в соответствии с последними стандартами сертификации FAA/EASA Part 29 и соответствует самым строгим требованиям безопасности. В конструкции применена ударопрочная структура кабины и салона, оболочка, защищающая от взрыва двигателей, а также предусмотрена возможность полета с одним неработающим двигателем. 15 июля 2015 года производитель получил сертификат EASA.

## Третий прототип Tiltrotor начал полеты

Третий прототип гражданского конвертоплана Leonardo Helicopters AW609 Tiltrotor, AC3, недавно начал летные испытания на заводе компании в Филадельфии. Вскоре он отправится в Маркетт, штат Мичиган, для проведения тестов при низкой температуре и в условиях обледенения. В то же время первый прототип AC1 был возвращен в Италию для модификации, а AC4 находится на стадии сборки в Филадельфии. Производство серийных конвертопланов планируется начать в 2018 году. Leonardo Helicopters также подтвердил намерение получить сертификат FAA для AW609 в следующем году.

AC3 несколько недель проходил наземные тесты и совсем недавно начал летные испытания, которые позволят проверить авионику и все системы воздушного судна. Во время первых полетов AC3 осуществлял зависания и маневрирование, а также полеты в районе аэропорта с посадкой с режима висения. Вскоре планируется начать полеты с применением короткого взлета и посадки и на высоту до 4000 футов.

По словам производителя, в настоящее время компания имеет текущие обязательства от клиентов на почти 60 конвертопланов AW609, в том числе три от Объединенного авиационного командования ОАЭ, а также соглашения с Bristow и Era на оффшорные и EMS версии. Но пока Leonardo Helicopters не раскрывает стоимость AW609 Tiltrotor.

Летные испытания AW609 возобновились в августе 2016 г. после приостановки из-за катастрофы AC2 в октябре 2015 года. По заявлению компании, конвертоплан будет иметь максимальную скорость 275 узлов, потолок 25000 футов, возможность висения без влияния земли на высоте 5000 футов и на 10000 футов с учетом влияния поверхности. Полезная нагрузка составит 2500 фунтов. С коротким взлетом воздушное судно сможет увеличить максимальную взлетную массу с 16800 фунтов до 18000 фунтов. Стандартная дальность составит 700 морских миль и 1100 миль с дополнительными топливными баками.



## Спутниковый мониторинг

«ЮТэйр-Вертолетные услуги» реализовало программу внедрения спутниковой системы мониторинга воздушных судов. Целью программы является мониторинг текущего состояния вертолетов, поиск и оперативная организация спасательной операции в случае возникновения происшествий, удовлетворение потребностей Заказчиков.

Системой спутникового мониторинга (трекерами) оснащены все воздушные суда «ЮТэйр-Вертолетные услуги», осуществляющие полеты в России и за рубежом. С помощью спутниковой системы GLONASS/GPS трекер позволяет контролировать местоположение вертолета и его скорость в пределах временного интервала близкого к времени on-line, а также отслеживать историю его перемещений. Кроме того, имеется возможность принимать и передавать информацию экипажам воздушных судов в виде коротких сообщений.

Использование спутниковой сети позволяет обеспечить альтернативный канал связи даже когда вертолет находится за пределами мобильной сети, в полярных и морских районах, имеющих неполное покрытие мобильного доступа. Контроль над выполнением полетов осуществляет Центр управления полетами «ЮТэйр-Вертолетные услуги».

«Анализируя мировые практики в международной гражданской авиации, мы планомерно внедряем современные решения в систему управления безопасностью полетов», – отметил генеральный директор «ЮТэйр-Вертолетные услуги» Андрей Ильменский. «Использование системы спутникового мониторинга воздушных судов позволяет нашему Центру управления полетами в режиме реального времени отслеживать состояние любого воздушного судна».

## В Европе открылась академия Bell Helicopter

14 февраля 2017 года в Валенсии (Испания) открылся учебный центр Bell Helicopter Training Academy (BTA) - Valencia, оборудованный компанией TRU Simulation + Training. На церемонии открытия был представлен уникальный комплексный тренажер вертолета Bell 429. Представители компании Jet Transfer – официального российского представителя Bell Helicopter, лично протестировали тренажер в работе.

«Это уникальный тренажер», - рассказал Александр Евдокимов, генеральный директор Jet Transfer. «По словам производителя, технологии, которые были применены, не имеют аналогов в мире. Больше всего мы рады за наших пилотов, эксплуатирующих Bell 429 в России. Теперь для прохождения тренинга им не обязательно лететь в США. Валенсия - прекрасный город, уютный и теплый. Для российских пилотов

будет работать специальная программа для комфортного посещения нашего нового центра».

Центр получил все необходимые разрешения европейские допуски для подготовки и переподготовки пилотов на вертолет Bell 429.

Bell Helicopter - производитель коммерческих и военных вертолетов, как пилотируемых, так и беспилотных, является лидером в этой индустрии. Компания - первопроходец в области производства конвертопланов. Bell Helicopter знаменита во всем мире благодаря своей высокопрофессиональной службе технической поддержки клиентов, инновациям и непревзойденному качеству. Сотрудники Bell обслуживают владельцев вертолетов более чем в 120 странах мира, включая Россию и СНГ.



## Общее собрание ОНАДА

Общее собрание Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации состоится 15 марта 2017 года. Место проведения: Москва, отель «Аэростар» (Ленинградский проспект, д. 37, к. 9). Начало регистрации в 13.30, начало работы собрания в 14.00. Право голоса на собрании имеет представитель организации-члена ОНАДА, уполномоченный действовать от лица организации (на основании Устава, доверенности и т.п.).



Повестка дня Общего собрания 15 марта 2017 года включает в себя следующие вопросы:

- прием новых членов и исключение членов, не выполнивших уставные требования;
- отчет Правления ОНАДА о работе за 2016 год;
- отчет Ревизионной комиссии ОНАДА;
- выборы руководящих и исполнительного органа ОНАДА: Президента ОНАДА, вице-президентов ОНАДА, членов Правления, Ревизионной комиссии, Исполнительного директора;
- утверждение плана мероприятий ОНАДА на 2017 год;
- утверждение «Положения о членских взносах ОНАДА на 2017 год»;
- утверждение бюджета и сметы расходов ОНАДА на 2017 год;
- разное.

## Flaris LAR-1 завершает наземные тесты

Польская инжиниринговая компания Metal Master находится в завершающей стадии наземных испытаний своего персонального джета Flaris LAR-1 и планирует поднять в воздух пятиместный самолет в начале второго квартала.

«Мы по-прежнему проводим испытания бортовых систем самолета под руководством польского органа гражданской авиации», - говорит основатель компании и менеджер проекта LAR-1 Рафал Ладзински. «Но все наземные тесты должны быть завершены к концу марта». Инженеры Metal Master недавно завершили финальные испытания прочности съемного крыла LAR-1, что считается одной из ключевых особенностей самолета, а испытания на избыточное давление в кабине почти закончены.

Представленный в 2013 году самолет считается единственным проектируемым за пределами США

одномоторным джетом, который соответствует требованиям правил Part 23. Его единственными соперниками в этом сегменте являются разрабатываемый Stratos 714 и Cirrus Vision SF50. Последний уже получил значительное преимущество, в декабре вступив в эксплуатацию и имея портфель заказов более 600 самолетов.

Metal Master планирует открыть прием заказов на LAR-1 стоимостью €1,6 млн. (\$1,7 млн.) после его первого полета. Полностью композитный самолет, который должен стать первым из семейства малых самолетов, разработанных компанией, первоначально получит одобрение польского Управления гражданской авиации по части S-1 как экспериментальное воздушное судно. Поставки планируется начать в 2018 году с версии, сертифицированной по европейскому стандарту CS-23, что случится два года спустя.



## НБАА – 70 лет

Национальная Ассоциация Деловой Aviации (НБАА) была сформирована в феврале 1947 году для координации деятельности на рынке деловой авиации в США. Она объединяет владельцев, обслуживающие компании, а также эксплуатантов воздушных судов деловой авиации. НБАА является некоммерческой организацией со штаб-квартирой в г. Вашингтон.

НБАА является промышленной ассоциацией, объединяющей компании, работающие в области деловой авиации или пользующиеся ее услугами. Ассоциация предоставляет более 100 продуктов и услуг в области деловой авиации, включая ежегодную конференцию НБАА. Ассоциация ставит своей целью создание благоприятного климата для развития деловой авиации в США и по всему миру. В настоящее время членами ассоциации являются более 8000 компаний. НБАА также активно работает и с национальными ассоциациями ряда крупнейших стран, среди которых: АВАА – Australian Business Aviation Association, АВАС – Associação Brasileira de Aviação Geral, АСВАА – Asian Business Aircraft Association, ВААСА – Business Aviation Association for Southern Africa, ВАОА – Business Aircraft Operators Association (India), ВВГА – British Business and General Aviation Association, СВАА – Canadian Business Aviation Association, ЕВАА – European Business Aviation Association, ЕВАА-France – European Business Aviation Council – France, ГВАА – German Business Aviation Association, ИВАА – Italian Business Aviation Association, JBAA – Japan Business Aviation Association, МЕВАА – Middle East Business Aviation Association, ОНАДА - Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Aviации.

В настоящее время НБАА возглавляет Эд Болен, избранный в 2004 году.

## Первые полсотни

По состоянию на 15 февраля 2017 года компания Honda Aircraft поставила клиентам первые пятьдесят пять самолетов HondaJet. Большая часть самолетов (52 борта) переданы заказчикам из США, два самолета отправились в Европу и один – в Мексику. Из 55 самолетов, двадцать пять были поставлены в 2016 году.

Honda Aircraft планирует нарастить производство своего бизнес-джета HA-420 HondaJet до 80 самолетов в год к середине 2019 года, сообщил президент и генеральный директор компании Мачимаса Фуджино. «К концу 2018 года финансового года, который у компании Honda заканчивается в марте 2019, мы хотели бы достичь полной производственной мощности на уровне около 80 самолетов», - сказал он.

11 июля 2016 года компания получила производственный сертификат FAA, разрешающий Honda произво-

дить, проводить летные испытания и выдавать свидетельства летной годности для серийных HondaJet при поставке клиентам. В настоящее время самолет сертифицирован FAA, EASA и мексиканскими властями. Также напомним, что в июле 2016 года группа компаний AIM OF EMPEROR была назначена эксклюзивным дистрибьютором продукции HondaJet Central Europe в России и странах СНГ.

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



## В Индию поставлен первый Falcon 8X

Компания Dassault Aviation в рамках проходящей в индийском Бангалоре выставки Aero India 2017 официально подтвердила факт передачи первого бизнес-джета Falcon 8X индийскому клиенту. Речь идет о самолете VT-FCN (с/п 410) 2016 года выпуска для частного клиента.

По словам старшего вице-президента компании Карлоса Брана, возрождение экономического роста в Индии существенно стимулирует рост деловой авиации. «Наш клиент – молодой индийский бизнесмен новой волны, которому немного меньше сорока. Он хочет успеть везде и при этом подчеркнуть свой статус. Мы видим, что в Индии налицо экономический прогресс и готовы продолжать гонку за нашим клиентом», - считает он. Впрочем, Бран сетует на ценовые войны, развязанные производителями. Основной упрек идет в адрес канадского Bombardier, однако давать более развернутые комментарии на эту тему топ-менеджер Dassault Falcon не стал.

Сейчас в Индии эксплуатируется 25 самолетов Dassault Falcon, а в Мумбаи построен крупнейший склад запасных частей. Крупнейший индийский оператор Taj Air авторизован французским производителем для выполнения ТОиР. Но не только Индия манит крупнейших производителей. По словам Брана, Таиланд, Филиппины и Индонезия также становятся перспективными рынками в Азии. И чтобы укрепить свои позиции в регионе, Dassault Falcon готовится к открытию нового сервисного центра в столице Малайзии Куала-Лумпур в конце этого года.

В настоящее время производитель уже поставил первые шесть самолетов 8X. Два самолета летают в США (N406EX и N8X), один в Индии (VT-FCN), один в Греции (SX-CGR), один в ОАЭ (A6-SMS) и один в регистре Бермуд (VQ-BFD).

## Вторая жизнь А310

Sabena Technics и Al Atheer Aviation заключили контракт на переоборудование и техническое обслуживание самолета Airbus A310-300 саудовского оператора. Речь идет о самолете 1987 года выпуска (HZ-NSA), который ранее принадлежал главе Брунея (в Al Atheer Aviation лайнер эксплуатируется с августа 2004 года).

Согласно контракту, Sabena Technics выполнит тяжелую форму ТО, а также полностью переоборудует пассажирский салон. В результате заказчик получит лайнер с новой спальней и салоном первого пассажира, а также ванной комнатой и модернизированной системой развлечения в полете. Как комментируют в Al Atheer Aviation, новый салон будет выполнен в традиционных арабских мотивах. Партнеры надеются

закончить работы через три месяца. Сейчас Al Atheer Aviation предлагает чартеры на самолетах Boeing 737-9FG(ER) (BBJ3) и Airbus A340-213

Sabena Technics является ведущим независимым поставщиком услуг MRO (техобслуживание, текущий и капитальный ремонт) для операторов гражданской и военной авиации. Концерн управляет такими брендами, как Sabena Technics, Sabena Technics Training, Barfield, и в то же время с выгодой для себя использует совместное предприятие Hydrex, которое специализируется на ремонте гидравлического оборудования. Своими успехами он обязан более чем 3000 сотрудникам, работающим на 18 городах по всему миру – в Европе, Северной и Южной Америке, Северной Африке и Азии.



## Quest сообщает о рекордном годе

Компания Quest Aircraft сообщает об весьма успешной работе в 2016 году. Согласно данным производителя, за минувшие 12 месяцев клиентам были переданы 36 одномоторных турбовинтовых самолетов Kodiak, включая юбилейный двухсотый, поставка которого состоялась в декабре.

Генеральный директор компании Роб Уэллс отметил, что поставки Kodiak увеличиваются последние три года. «Растущий спрос на Kodiak требует расширение на 25% производственных мощностей. В сентябре прошлого года мы закончили работы по расширению нашего завода, однако продолжим инвестиции в будущем, так как ожидаем увеличение спроса уже в ближайшее время. Параллельно мы продолжим увеличивать наше присутствие на международном уровне, получая дополнительные сертификаты типа на ключевых рынках. Универсальность, надежность и производительность Kodiak делают его хорошо подходящим для различных миссий, и мы ожидаем увидеть, как эти рынки продолжают расти».

К слову Kodiak постоянно совершенствуется. В 2014 году Quest сертифицировала новый интерьер и новое приборное оборудование (Garmin GFC 700 и интерьер Summit Executive). Также было получено разрешение FAA на увеличение максимального посадочного веса, на установку топливных баков TKS и дополнительных багажников KODIAK cargo pod. Дилерская сеть авиапроизводителя сегодня включает центры во многих регионах мира.

Десятиместный самолет, оснащенный двигателем Pratt & Whitney PT6, особенно ценится за «внедорожные» возможности. Он способен взлететь с максимальным взлетным весом 3286 кг после 300-метрового разбега и набирать высоту с вертикальной скоростью более 6,5 м/с.

## Greenpoint оборудует два BBJ787

Американская Greenpoint Technologies (входит в Zodiac Aerospace) подписала контракт на переоборудование двух «зеленых» самолетов Boeing 787 в VIP конфигурацию (речь идет о Boeing 787-8 и Boeing 787-9). Имена клиентов и даты окончания работ не разглашаются.

Напомним, что в середине 2014 года французская компания Zodiac Aerospace закончила юридическое оформление сделки по приобретению крупнейшего американского провайдера услуг по комплектации интерьеров и ТОиР бизнес-джетов Greenpoint Technologies.

Брет Нили, исполнительный вице-президент Zodiac Aerospace, говорит: «Одним из главных преимуществ Greenpoint перед конкурентами является наша хорошая предварительная подготовка. Когда самолет Boeing 787 только появился на рынке, он вызывал не-

мало опасений, как совершенно новая и неизвестная машина. Но Greenpoint вложил достаточно ресурсов для того, чтобы хорошо познакомиться с этой моделью, и в результате был полностью готов к работе к тому моменту, как первый заказчик обратился к нам с контрактом на создание интерьера для этого самолета».

Для Greenpoint Technologies – это не первый проект кастомизации 787. Компания уже передала две машины частным клиентам и работает над лайнером для главы Южной Кореи.

Greenpoint Technologies является сервисным центром Boeing Business Jets и существует выполнения под ключ внутренних доработок интерьеров. На сегодняшний день, Greenpoint создала ряд интерьеров различных моделей Боингов, включая 787, 747-8s, 737, 747, 757, 737, 727 и т.д.



## Чтобы никто не смог «стереть» самолет

В России появится первый центр, который будет разрабатывать системы защиты гражданской авиации от киберугроз. Работу над его концепцией уже начал один из подведомственных институтов минтранса. Это вопрос национальной безопасности, отметил замглавы Ространснадзора Владимир Черток.

Тему защиты транспорта от хакеров подняли не случайно - проблема зреет давно, причем одновременно с развитием технологий. Автомобили, поезда, суда напичканы электроникой, которую могут взломать в любой момент. Такая же опасность может подстергать и самолеты: они автоматизированы больше и давно стали настоящими летающими компьютерами.

Россия предложила создать Сеть, с помощью которой самолеты будут «общаться» друг с другом в небе.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) даже разработала рекомендации, как обеспечить кибербезопасность в небе. Многие считают, что лайнер - это замкнутая система, но он «общается» с другими самолетами, диспетчерами и пассажирами.

Эксперты выявили несколько уязвимостей самолетов. Первая - Интернет на борту. Многие авиакомпании предлагают пассажирам воспользоваться Wi-Fi, а в ряде самолетов в спинку сидений даже встроены мониторы. Все это является частью информационно-развлекательной системы самолета. И знающий пассажир может «взломать» систему для управления полетом, предупредил эксперт в области ИТ Станислав Фесенко. Самое безобидное, что может сделать хакер, - изменить высоту полета. Но даже это может привести к столкновению с другим самолетом. По-

этому эксперты настаивают на том, чтобы разорвать связь между развлекательными системами на борту и компьютером, который управляет полетом.

Вторая уязвимость - системы автоматического зависящего наблюдения, вещания (АЗН-В). Эта технология активно развивается и в России, и в других странах. Она позволяет пилотам в кабине самолета и авиадиспетчерам на наземном пункте «видеть» движение воздушных судов и получать аэронавигационную информацию. Она имеет ряд «дыр», считает главный конструктор радиоэлектронных систем Государственного научно-исследовательского института авиационных систем Эдуард Фальков. Например, из системы можно «стереть» самолет, его никто не будет видеть, что может создать угрозу столкновения. Либо, наоборот, можно сделать ви-

димось в небе несуществующего самолета и таким образом отвлечь внимание диспетчеров и экипажи судов, которые летят по тому же маршруту. И поэтому, настаивает Эдуард Фальков, нужно шифровать информацию о полетах и переговоры пилотов с диспетчерами.

Кроме того, Россия на международном уровне предлагала создать сеть авиационного Интернета, с помощью которой самолеты в небе будут «общаться» друг с другом. Это поможет в поиске пропавших бортов через записи информации других самолетов или потока данных, которые они передавали в момент исчезновения судна в центр организации воздушного движения.

*Источник: Российская газета*



*Фото: Дмитрий Петровиченко*

## Наилучшая схема гибридного самолета

Аэрокосмический центр Нидерландов и Делфтский технический университет занялись разработкой различных аэродинамических схем перспективных гибридных самолетов. Как сообщает Aviation Week, по итогам разработки исследовательские организации проведут моделирование и определят, которые лучше всего подходят для гибридных самолетов с точки зрения аэродинамических характеристик, продолжительности полета и топливной эффективности.

Конструкция гибридного самолета предполагает использование газотурбинной силовой установки в связке с генератором для выработки электричества,

которым питаются электромоторы с воздушными винтами или вентиляторами. В среднем, по разным оценкам, такая конструкция позволит создать летательный аппарат, на десять процентов потребляющий меньше топлива, чем сопоставимый по характеристикам обычный самолет. При этом использование электромоторов позволяет существенно пересмотреть их количество и места размещения.

Использование большого количества электромоторов или нетрадиционное их размещение приведет к необходимости пересмотреть аэродинамическую схему летательного аппарата. В рамках нового проекта нидерландские исследовательские организации

попытаются определить наиболее оптимальные аэродинамические схемы гибридных самолетов. Проект рассчитан на шесть лет. Финансирование работ ведется из общего фонда Евросоюза в рамках программы Clean Sky 2. В общей сложности на проект планируется потратить 5,18 миллиона евро.

Проект разработки аэродинамических схем гибридных самолетов получил название NOVAIR. По итогам разработки планируется создать несколько моделей новых летательных аппаратов и провести их летные испытания. Первый полет модели нового гибридного самолета запланирован на 2021 год.

В феврале прошлого года немецкий проектный институт Bauhaus Luftfahrt объявил о намерении к 2022 году провести испытания «более электрического самолета» с гибридной тягой. В испытаниях примет участие уменьшенная беспилотная модель самолета, а сами проверки будут проведены в рамках европейской программы Clean Sky 2, направленной на создание экологичной и экономичной гражданской авиации. Разработка ведется по проекту DISPURSAL по технологии «движущего фюзеляжа».

В перспективном «более электрическом самолете» будут использоваться два уменьшенных турбовентиляторных двигателя, которые будут не только отвечать за движение самолета, но также вырабатывать электричество для его бортовых систем и электрического вентиляторного двигателя в хвостовой части. Вклад этого двигателя в формирование общей тяги составит 23 процента. На перспективный самолет планируется установить реактивные двигатели с ультравысокой степенью двухконтурности.

*Источник: N+1*



## Вторичный рынок в застое

Консалтинговая компания JetNet выпустила отчет о состоянии вторичного рынка деловых самолетов и вертолетов в декабре и за весь 2016 год. Большинство сегментов рынка демонстрируют более низкий уровень запасов при уменьшении количества сделок купли-продажи в 2016 году по сравнению с 2015 годом. Доля выставленного на продажу флота во всех сегментах рынка, за исключением поршневых вертолетов, в декабре была ниже в годовом исчислении.

Время экспозиции бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов в декабре было меньше по сравнению с прошлым годом (на 9 и 22 дня соответственно). Тем

не менее, в течение прошлого года в сегменте бизнес-джетов зафиксировано снижение средней цены на 7,3%, и на столько же уменьшилось количество сделок купли-продажи. Сделок с турбовинтовыми самолетами было проведено на 0,2% больше при увеличении запрашиваемой цены на 0,9%.

Исторически так сложилось, что 2009 год стал пиковым годом с точки зрения количества выставленных на продажу бизнес-джетов (2782 самолетов или 16,3% от эксплуатируемого флота в декабре 2009 г.). С тех пор, наименьшее количество продающихся бизнес-джетов было в 2014 году (2202 или 11% от

флота). В следующем году наблюдалось увеличение (2359 или 11,5% от парка), но в 2016 году уровень опять пошел на спад (2315 или 11%).

С 2005 года мировые запасы бизнес-джетов не опускались ниже 10%, что традиционно считается границей перехода от рынка покупателя к рынку продавца. Эксперты JetNet считают, что для того чтобы мы увидели рынок продавца (ниже 10%) в 2017 году необходимо будет сокращение запасов на вторичном рынке на более чем 200 бизнес-джетов или аналогичное сокращение количества самолетов в эксплуатации.

Число сделок купли-продажи в 2016 г., в том числе в лизинг (зарегистрированных по состоянию на 30 января 2017 г.), снизилось до 2442 или на 7,3% по сравнению с 2015 годом, закончив шестилетний период роста. Возможно это признак того, что вторичный рынок меняет направление – растут запасы и снижается количество сделок.

Также эксперты JetNet зафиксировали сокращение сделок по всем сегментам бизнес-джетов. Всего в 2016 году по сравнению с 2015 годом совершено на 193 сделки меньше или на 7,3%. В тяжелом классе наблюдалось наибольшее снижение числа сделок, на 81 или 8,9%, затем следуют джеты среднего класса, на 56 или 8,2% меньше сделок.

«Восстановление бизнес-авиации в посткризисный период не вызывало восторг. Теперь, когда наступил 2017 год мы надеемся, что вторичный рынок США, наряду с улучшением мировой экономики, станет драйвером для продаж новых самолетов. Но на данный момент продолжает оставаться ситуация рынка покупателя», - говорят в JetNet.

Worldwide Trends				
December 2016	Business Aircraft		Helicopters	
	Jet	T/P	Turbine	Piston
In-Operation Fleet	21,140	15,030	21,605	9,925
For Sale	2,315	1,155	1,457	531
% of Fleet For Sale 2016	11.0%	7.7%	6.7%	5.4%
% of Fleet For Sale 2015	11.5%	8.4%	6.8%	5.4%
Change - % For Sale	<b>(0.5) pt</b>	<b>(0.7) pt</b>	<b>(0.1) pt</b>	n.c.
January to December 2016				
Full Sale Transactions *	2,442	1,288	1,219	889
Average Days on Market	306	284	442	358
Avg. Asking Prices -\$USD mil	\$6.292	\$1.308	\$1.153	\$210
Y-T-D January to December 2016 vs 2015				
% Change - Sale Transactions	<b>-7.3%</b>	0.2%	<b>-13.1%</b>	<b>-15.3%</b>
Change - Avg. Days on Market	<b>-9</b>	<b>-22</b>	<b>-22</b>	1
% Change - Avg. Asking Prices	<b>-7.3%</b>	0.9%	<b>-7.8%</b>	<b>-2.3%</b>

## Частные пилоты порботают авиатаксистами

В Минтрансе предлагают разрешить малой авиации оказывать услуги авиатакси и воздушных экскурсионных туров без создания авиакомпании. Для этого планируется в структуру гражданской авиации ввести новый сегмент коммерческого воздушного транспорта и создать для него свой свод Федеральных авиационных правил.

Как рассказал «Известиям» источник в авиационной отрасли, Министерство транспорта России совместно с экспертным сообществом в настоящее время обсуждают целесообразность подготовки нормативно-правовых актов, которые позволили бы ввести понятие нового сегмента авиации для компаний,

желающих оказывать услуги коммерческих перевозок пассажиров на малых воздушных судах. В транспортном ведомстве эту информацию подтвердили.

«Мы хотим создать правила регулирования деятельности авиатакси и воздушных экскурсионных туров. По сути, речь идет о том, чтобы вывести их как из-под большой коммерческой авиации, так и из-под авиации общего назначения, выделив в отдельный сегмент», - заявили «Известиям» в Минтрансе.

В настоящее время для выполнения любых коммерческих полетов, даже на легком самолете общего назначения, необходимо иметь сертификат эксплу-

атанта, как для большой авиакомпании, что представляется излишним требованием. Те же правила и для легких вертолетов. Поэтому такие услуги не получили широкого распространения и по своей стоимости доступны немногим. Создание более простых и понятных требований к организации и выполнению таких полетов может послужить толчком для роста этого сегмента авиационного бизнеса.

Для нового сегмента авиации в правовом поле будет определено место между авиацией общего назначения и большой коммерческой авиацией. Требования к оказанию услуг авиатакси и экскурсионных туров сделают жестче, чем для малой авиации, но значительно мягче, чем для магистральных авиакомпаний. Жестче они станут в той степени, в которой увеличивается мера ответственности за пассажиров. Новые правила в настоящее время уже разрабатываются.

Ключевое изменение - владельцев самолетов малой авиации, желающих выполнять коммерческие полеты, перестанут заставлять регистрировать авиакомпанию и получать сертификат эксплуатанта. Но останутся требования к соблюдению всех необходимых норм, направленных на обеспечение безопасности полетов. Государство сохранит контроль и за финансовой деятельностью перевозчиков. Как и для большой авиации должны остаться обязательными следующие основные документы: свидетельство летной годности на воздушное судно, действующее свидетельство коммерческого пилота, медицинский допуск, а также страховой полис на воздушное судно и на пассажиров.

В ближайшее время в Минтрансе планируют вынести на рассмотрение инициативы на комиссию по вопросам развития авиации общего назначения, а



Фото: Дмитрий Петроченко

также провести публичное обсуждение на площадке правительства.

Для введения новых правил необходимо будет внести изменения в Воздушный кодекс РФ, для чего потребуется пройти всю процедуру принятия федерального закона. Только после этого Минтранс сможет утвердить и ввести в действие новые Федеральные авиационные правила. В транспортном ведомстве рассчитывают, что весь этот процесс может быть завершен в течение года.

«По сути, мы говорим о разработке правил коммерческого использования авиации общего назначения. С точки зрения авиационного законодательства регулирование этого сегмента должно быть максимально простым. У тебя есть самолет, и ты хочешь на нем зарабатывать деньги - вот тебе понятные и четкие правила», - заявил главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Федор Борисов. «Но сейчас это не так и это не совсем правильно. Безусловно, надо решить эту коллизию раз и навсегда и разрешить подобный вид перевозок. Иначе малая авиация развиваться в принципе не сможет».

Член правления общественной организации пилотов и владельцев воздушных судов «АОПА-Россия» Александр Евдокимов рассказал «Известиям», что все пилоты малой авиации давно просят разрешить им выполнять коммерческие полеты.

«Это та коммерческая составляющая, которая поможет развитию малой авиации. Если коммерческие перевозки станут разрешены, то рынок этих услуг будет просто огромным, особенно в регионах, где мало хороших дорог. Очень многие пилоты хотели бы заниматься перевозкой пассажиров», - отметил Евдокимов.

По его данным, коммерческая стоимость часового полета на четырехместном легком самолете Cessna-182 составляет примерно 12 тыс. рублей. За это время самолет может преодолеть около 250 км. Таким образом, стоимость билета для каждого из трех пассажиров по маршруту, например, Москва - Владимир могла бы выйти не более 4 тыс. рублей.

По мнению Федора Борисова, новые правила следует применить не только к авиатокси и развлекательным

полетам, но и к авиационным работам, аэрофото-съемке и сельскохозяйственным работам. «Должен быть максимально упрощенный порядок работы для ведения этой деятельности. Речь идет о том, чтобы самолет авиации общего назначения на понятных основаниях выполнял авиационные работы, не требующие лицензирования», - добавил эксперт.

*Источник: Известия*



## Блин – всему голова!

В прошлых кулинарных заметках мы уже обращались к истории Русской кухни. В преддверии масленичной недели мы поговорим, пожалуй, о самом древнем Русском блюде – о блинах, тем более, что в этот период готовится и съедается годовой запас блинов.

Конечно, блины присутствуют не только в нашей кухне. Русские блины, французские (тонкие) блинчики, монгольский гамбир, украинский налистник, китайские блинчики, английские pancakes, индийская доса, эфиопская ынджера, мордовские блины и многие другие. Все они очень распространены среди народов, которые используют муку в приготовлении своих блюд, и в этом нет ничего удивительного.



Блины - это едва ли не самое экономное мучное блюдо, для которого требуется минимум муки при максимуме жидкости (воды, молока), поскольку для блинов используется весьма разжиженное тесто.

Блинчики со сладкой начинкой стали, чуть ли не первым блюдом, поданным в самолете. Вспоминая свое детство, а летал я довольно часто, улыбаясь стюардесса Аэрофлота всегда предлагала на завтрак омлет или блинчики. С тех пор мало что поменялось. Не так давно, совершая перелет Москва – Дубай, мне снова предложили те самые блинчики с яблоком. Вкус детства!

Но в чем же отличие Российского блина от иностранного? Давайте разбираться.

Основные различия заключаются в способах приготовления и подачи, начинках и формах. Начинка для блинов может быть разная: мясная, овощная, сырная, сладкая – на любой вкус.

Русские блины отличаются совершенно особой консистенцией, – они мягки, рыхлы, ноздреваты, пышны, легки, и при этом как бы полупрозрачны, с четко различимым рисунком многочисленных пор. Такие блины как губка впитывают в себя растопленное масло и сметану, отчего становятся сочными, лоснящимися и очень вкусными. За рубежом достаточно просто найти русские блины в меню местных кафе. Обычно название блины («blini», «bliny») используется без перевода именно для русских блинов, которые отличаются от традиционных местных вариантов этого блюда.

Французские блинчики (тонкие блинчики или просто блинчики) – это популярное блюдо европейской кухни – вид блинов, которые готовят на молоке без

дрожжевой закваски. Тонкие блинчики используются для приготовления пирогов, а также подаются с различными начинками.

Английские блины выпекают очень сладкими на практически сухой сковороде, без масла. В блины по-английски добавляют настолько большое количество сахара или сиропа, что они скорее напоминают тонкий бисквит.

Украинский налистник - это блинчики с начинкой; блюдо, которое изготавливается из пресного яичного жидкого теста на горячей сковороде, смазанной жиром. Налистниковые блины более тонкие, эластичные, почти безвкусные. Они нужны для удобной подачи начинки, и чтобы ее вкус ничем не затмевался.

Арабские блины – это, своего рода, сладкие блинчики с начинкой. Приготовление арабских блинчиков отличается от привычных нам рецептов. Дрожжевое тесто для них делается без яиц, масла, соли, а выпекается всего полчаса. Блинчики выпекаются только с одной стороны на абсолютно сухой сковороде без масла. Размер каждого блинчика не больше кофейного блюдца. Когда блинчики остывают, их наполняют сладкой начинкой и склеивают в виде кулёчка или вареника.

Американские блины – пухленькие американские блинчики, которые принято готовить на завтрак и подавать с кленовым сиропом. Они больше похожи на оладьи.

И все это многообразие блюд – блины!!!

Зачем нам эти знания? Все просто! Прилетая в Москву, экипаж или сервис-менеджер авиакомпании

делает заказ питания и заказывает блины. Но как мы с вами уже разобрались, слово блины (крейпс, панкек) может иметь разное по смыслу значение и подразумевать в себе совсем разные блюда.

Вот примеры из личного опыта.

Несколько лет назад наша компания начала обслуживать известную арабскую авиакомпанию, давно работающую на рынке бизнес авиации. На каждый свой полет они заказывали блины. При уточнении мы выяснили, что им нужны гречишные блины. Что может быть проще? Это стандартный, в нашем понимании, блин, средней толщины, небольшого диаметра, сделанный из гречишной муки. Когда пришел feedback, мы очень удивились тому, что пассажирам и экипажу понравилось все, кроме блинов. Как выяснилось, блины были не того размера. «Они должны быть меньше», – написала в комментариях стюардесса. На следующий рейс бортпроводница вновь заказывала гречишные блины. Мы связались с нашими коллегами в Дубае, чтобы выяснить, какие именно гречишные блины они подают на самолет. В этот раз мы были удивлены в двойне, так как диаметр данных блинов не должен был превышать пяти сантиметров. Оказалось, что их используют как подложку для подачи различных закусок – а-ля канапе на маленьком блинчике.

Пару недель назад я совершал перелет Калуга – Брауншвайг (Германия) с нашим постоянным клиентом. Рейс выполнялся на SSJ-100, на котором перевозили немецких специалистов одной известной автомобильной компании. Меню было не самое разнообразное, но в нем присутствовали блинчики с курицей. Когда начали разносить еду, пассажиры выбрали все, кроме блинов – их заказали только наши сооте-

чественники. Для многих европейцев панкейк – это сладкий десерт, который обычно подается с шоколадом после основного приема пищи. Обсудив данную ситуацию с коллегами, мы посоветовали бортпроводникам предлагать наше блюдо, блинчики с курицей, как «Чикен Роллс». К моему удивлению, блины разошлись очень быстро. Пассажиры очень удивились, почему это блюдо не предложили сразу. Таким образом, в меню Jet-Catering появилось новое блюдо «Чикен ролл Russian Style».

В меню нашей компании Jet Catering есть целый раздел, посвященный блинам. У нас вы можете попробовать блины с различными начинками, способами подачи, в холодном и горячем виде. Наш Шеф-повар постоянно добавляет в «Блинное меню» различные новые позиции, расширяя его и делая более интересным. Но неизменным остается наш хит – «Блинчики Кантри» – это, своего рода, визитная карточка нашей компании. Блинчики «Кантри» подаются в горячем виде. Рубленое мясо нежнейшей вырезки теленка (породы Black Angus) завернуто в блинчик-мешочек и завязано ошпаренным луком порей. Подается с двумя сырами – Блю чиз или Моцарелла. Предварительно, мясо маринуется и запекается в соусе. Только после этого, оно попадает в блинчик Кантри. Стоит отметить, что данный рецепт родился именно в Jet Catering, и вы можете попробовать его только у нас. Поэтому, я с удовольствием приглашаю всех желающих на блинчики «Кантри» на протяжении всей масленичной недели.

Желаем вам вкусной, широкой Масленицы!  
Кушайте с нами, кушайте сами.

*С Вами был ваш кулинарный гид, Панин Евгений.  
(Коммерческий директор Jet Catering)*



Jet  
CATERING

*Мы создаем шедевры*

*www.jet-catering.ru*

## Самолет недели

Оператор: *Coca-Cola*

Тип: *Gulfstream G280*

Год выпуска: *2014 г.*

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



Фото: *Дмитрий Петроченко*