



На этой неделе основное внимание авиационной общественности было приковано к Детроиту, где прошли очередные вертолетные смотрины под названием Heli-Expo. Десятки вертолетов на статической площадке, анонсы и презентации, жаркие дискуссии и интересные мероприятия – все это сопровождало гостей и участников выставки в течении трех дней. В ближайшем номере еженедельника BizavWeek мы подведем итоги Heli-Expo и расскажем о наиболее ярких моментах.

Из интересного. 6 марта Pilatus Aircraft впервые поднял в воздух третий летный прототип своего первого бизнес-джета PC-24. Самолет взлетел с заводского аэродрома Vuochs и выполнил полет над Швейцарией продолжительностью 2 часа 5 минут. Первый летный прототип (PO1) поднялся в воздух в мае 2015 года, второй (PO2) – в ноябре того же года. С тех пор обе машины суммарно налетали 1350 часов, в том числе в различных климатических зонах. Сертификация машины намечена на четвертый квартал текущего года.

А их коллеги из Bombardier объявили начале летных испытаний второго опытного экземпляра Global 7000. Самолет FTV2 совершил свой первый полет в субботу, 4 марта. Это событие подтверждает успешное продвижение программы новейших бизнес-джетов Global 7000 и Global 8000. FTV2, названный «The Powerhouse», предназначен для тестирования систем самолета, в том числе двигателей, электрических и механических систем. Полет выполнен на заводе компании в Торонто, и в течение его самолет поднялся на высоту 43000 футов (13106 метров).



АОПА-Россия опасается необъективности

Заявление Росавиации о возможных причинах катастрофы на Алтае – это попытка давления на МАК и распространение домыслов о причинах авиационного происшествия

стр. 17



Lycoming отремонтируют в России

«Хелипорты России» инвестируют в развитие инфраструктуры технического обслуживания двигателей для малой авиации

стр. 18



Уверенный рост российского трафика

В феврале в Европе выполнено на 0,9% больше рейсов бизнес-авиации, по сравнению с февралем 2016 года, причем трафик из России вырос на 10%

стр. 19



Global'ный подход

Для людей, которые знают, чего они хотят и к чему стремятся, компания Global Jet – это именно то, что им нужно и на чем они смогут остановиться

стр. 20

Gulfstream G650



Европейской ассоциации деловой авиации – 40 лет!

Уважаемые коллеги!

В этом году исполняется 40 лет Европейской ассоциации деловой авиации ЕВАА. Это событие отмечается в марте 2017 года, в период проведения ежегодного собрания членов ассоциации в Брюсселе. За время своего существования Ассоциация прошла яркий путь, став важной и весомой организацией, объединяющей всю отрасль деловой авиации в Европе и создав важнейшую бизнес-площадку в Женеве – ежегодную выставку EBACE.

От лица Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации, всех российских коллег по отрасли и от себя лично я хочу поздравить ЕВАА с этой датой и пожелать дальнейшего развития, новых успехов, интересных проектов!

Нельзя переоценить вклад Ассоциации в развитие деловой авиации, и я надеюсь, что верные партнеры и добрые друзья будут рядом с ЕВАА и в следующие 40 лет!

С сердечными поздравлениями из России,
Исполнительный директор ОНАДА
Анна Серезкина



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

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



На должность коммерческого директора А-Групп назначен Сергей Рыжов

1 марта 2017 года на должности коммерческого директора ГК А-Групп, управляющей инфраструктурами деловой авиации в международных аэропортах Шереметьево (Москва) и Пулково (Санкт-Петербург), официально утвержден С.А. Рыжов.

Сергей Андреевич Рыжов присоединился к команде А-Групп в конце 2016 года, и за это время добился значительных результатов, среди которых – существенное увеличение рейсов, выполняемых через



Терминал А Международного аэропорта Шереметьево. В обязанности нового руководителя входит стратегическое планирование коммерческой деятельности и развитие бизнеса группы компаний, расширение клиентской базы и увеличение объемов продаж.

Комментируя свое назначение, С.А. Рыжов отмечает: «Это большая честь – стать частью такой великолепной команды профессионалов. На сегодняшний день А-Групп – это самые современные FBO, и мне очень интересно вложить свои силы в дальнейшее развитие компании. Мы поставили перед собой крайне амбициозную задачу: в ближайшее время предложить рынку уникальный продукт, который изменит рынок бизнес-авиации в России.»

Сергей Андреевич окончил МГТУ ГА в 1998 году по специальности «Экономика и управление на транспорте», и в 2000 году, защитив диссертацию, он получил ученую степень кандидат экономических наук. Ранее, в 1996 году Сергей начал свою карьеру в авиакомпании «Трансаэро». Более пяти лет он возглавлял Службу авиационного маркетинга и коммерции в Международном аэропорту Шереметьево. До начала работы в А-Групп, в течение полутора лет С.А. Рыжов занимал должность коммерческого директора в Международном аэропорту Жуковский.

За годы работы в отрасли Сергей Андреевич накопил значительный опыт. Он хорошо известен в отрасли Гражданской авиации как авторитетный профессионал, энергичный и эффективный руководитель.

Компания А-Групп – ведущий игрок в сфере бизнес-авиации России. Инфраструктура компании располагается на базе крупнейших международных аэропортов России: Шереметьево в Москве и Пулково в Санкт-Петербурге.

A GROUP
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

LEARJET CHALLENGER GLOBAL

БРОСАЯ ВЫЗОВ



BUSINESSAIRCRAFT.BOMBARDIER.COM

BOMBARDIER

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

Российско-ирландские контакты

21 февраля 2017 года представительная делегация авиакомпании «Меридиан» под руководством генерального директора Владимира Лапинского провела встречу с авиационными властями Ирландии (Irish Aviation Authority).

Как рассказали BizavNews в компании, целью встречи стало предоставление информации об авиакомпании, итогах работы за 2016 год, ее успехах и достижениях. Особое внимание было уделено результатам эксплуатации воздушного судна Challenger 605 EI-TAT, для которого Ирландия является страной регистрации. Также в «Меридиан» уделили большое внимание рассказу об эффективно работающей в компании системе управления безопасностью полетов, ее интегрированности с СМК, о многочисленных методиках управления рисками и достигнутых в этой области результатах.

Инициатором данной встречи выступила авиакомпания «Меридиан». Представленные «Меридиан» результаты работы по управлению безопасностью полетов и повышению качества получили со стороны авиационных властей Ирландии высочайшую оценку.

Напомним, что «Меридиан» располагает Сертификатом коммерческого эксплуатанта (АОС), Свидетельством эксплуатанта авиации общего назначения и сертификатом IS-BAO. На выбор клиента предлагаются широкий выбор регистрации и организации эксплуатации воздушного судна: российский, швейцарский, ирландский, бермудский и другие реестры, поддержание летной годности (САМО), собственный OPS, ну и конечно же, полный пакет под менеджмента воздушных судов.



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

GAS German Aviation Service получает IS-BAH

Крупнейший провайдер услуг по обслуживанию рейсов деловой авиации в Германии GAS German Aviation Service сертифицировал первый из своих FBO по стандарту IS-BAH (Standard for Business Aircraft Handling), учрежденного Международным Советом деловой авиации (IBAC). Сертификат получила мюнхенский центр MAS Munich Aviation Service.

Как комментирует глава GAS German Aviation Service Андреас Беккер, MAS Munich Aviation Service стал первым FBO в сети GAS German Aviation Service, работа по остальным объектам уже началась, и вскоре все десять FBO будут сертифицированы по стандартам IS-BAH.

«Это одобрение демонстрирует, что наш FBO в Мюнхене имеет четкие обязательства по безопасности бизнес-авиации на земле и выходит за рамки того, что требуется по обязательным документам», - комментирует Беккер.

Стандарт IS-BAH разработан как добровольный свод правил, включающий наилучший опыт работы наземных провайдеров деловой авиации, и является совместной программой IBAC и Национальной ассоциации воздушного транспорта США (NATA). Данный стандарт включает систему менеджмента безопасности во всех аспектах деятельности FBO и базируется на структуре более раннего стандарта IS-BAO для операторов деловых самолетов. С момента подачи заявки на сертификацию прошло всего шесть месяцев, в период которых оценивалась инфраструктура комплекса с помощью аудита менеджмента безопасности. Стандарт запущен на выставке EBACE-2014.

В настоящее время GAS German Aviation Service управляет авиационными комплексами по обслуживанию рейсов деловой авиации в Штутгарте, Мюнхене, Лейпциге, Гамбурге, Франкфурте, Дюссельдорфе, Кельне и Берлине.



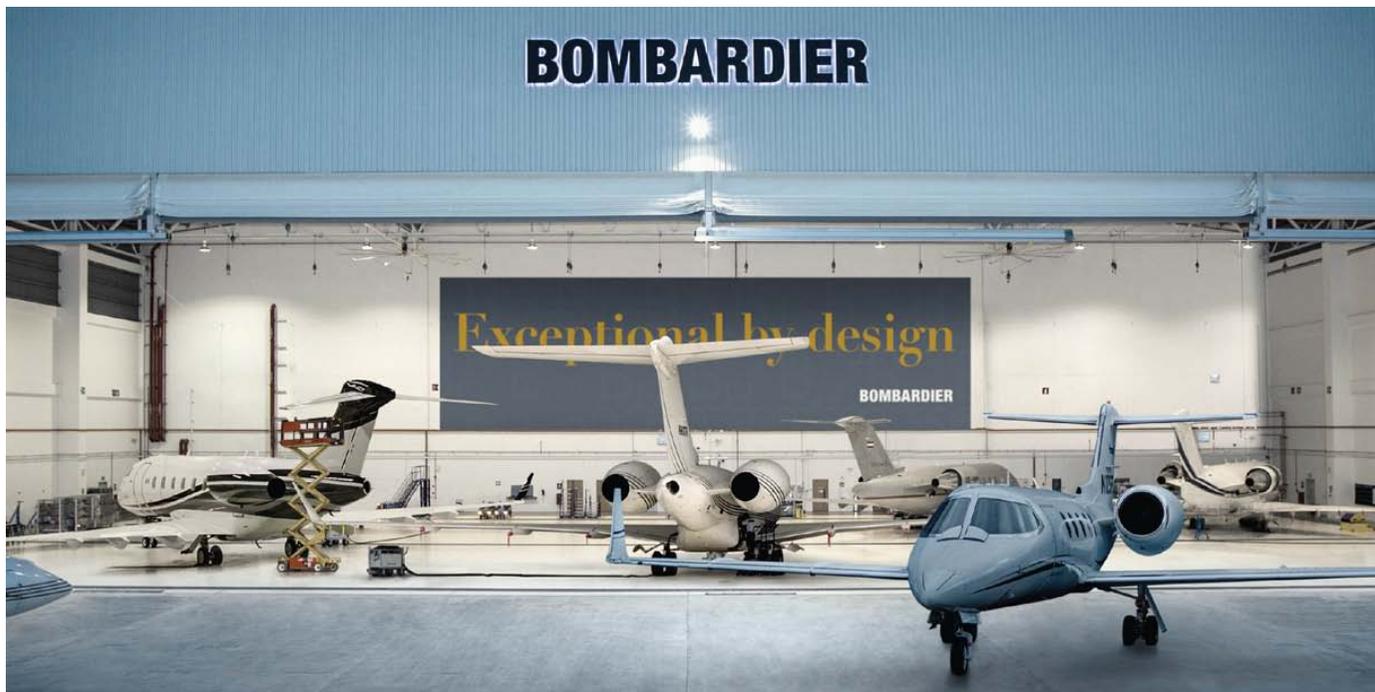
Bombardier открыла в Европе пять линейных станций

Компания Bombardier объявила о расширении сети технических станций в Европе. Канадский производитель добавил пять новых центров линейного технического обслуживания – в Линц, Австрия, Ницца и Канны во Франции, Милан и Ольвия (Сардиния) в Италии. Они присоединяются к девяти существующим станциям, уполномоченным предоставлять плановое и внеплановое обслуживание и услуги AOG самолетам Bombardier Business Aircraft семейств Learjet, Challenger и Global. Все 14 европейских центров связаны с круглосуточной клиентской службой реагирования компании Bombardier и канадской группой поддержки клиентов производителя.

«Это расширение является неотъемлемой частью нашей общей стратегии повышения заводской под-

держки европейских операторов, в том числе открытие нашего нового центра по тяжелому обслуживанию в лондонском аэропорту Биггин Хилл», - сказал Жан-Кристоф Галлахер, вице-президент и генеральный менеджер по работе с клиентами Bombardier Business Aircraft.

Во всемирной сети сервисной поддержки Bombardier работает около 1000 техников и инженеров. К настоящему времени сеть выполнила около 45000 техобслуживаний. По всему миру Bombardier имеет 17 мобильных команд технической поддержки, обученных и оснащенных для обслуживания всех трех семейств бизнес-джетов канадского производителя. Кроме того, Bombardier имеет около 50 авторизованных сервисных центров по всему миру.



FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

Ангарное хранение самолетов
по разумной цене

www.riga.aero

ACS заключила почти 12500 контрактов за год

Лидер мировой чартерной авиации, компания Air Charter Service, сообщила о заключении почти 12 500 контрактов в 2016 году, что является абсолютным рекордом в истории компании.

Комментируя данное достижение, Генеральный директор ACS, Джастин Боуман, отметил: «Всего мы заключили 12 462 контракта в 2016, в среднем более 34 в каждый календарный день года, на 11% больше, чем в 2015. При этом часто один контракт включает несколько полетных сегментов».

«Мы организовали несколько очень интересных чартеров за последние 12 месяцев. Пожалуй, самый запоминающийся это тур Iron Maiden. Он состоял из 48 перелетов в течение 4 месяцев на полностью модифицированном Boeing 747, прозванном Ed Force

One (Борт номер один Эда). Еще один необычный чартер – отправка с нашим индивидуальным курьером пары обуви из отеля в Нью-Йорке, где их забыл владелец, в Индонезию!»

«Мы демонстрируем выдающийся рост в последние 5 лет – в 2011 году мы реализовали 6 500 контрактов. Сейчас мы почти удвоили этот показатель. Это результат усердной работы нашей глобальной команды по всему миру».

«В ближайшее время мы ожидаем заключение аудиторов по нашему последнему финансовому году, завершившемуся 31 января 2017. Однако уже сейчас можно сказать, что этот год стал очередным рекордным периодом с точки зрения финансовых показателей».



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION



Представляем совершенно новый

G650

Pilatus поднял в воздух третий прототип

6 марта Pilatus Aircraft впервые поднял в воздух третий летный прототип своего первого бизнес-джета PC-24. Самолет взлетел с заводского аэродрома Vuochs и выполнил полет над Швейцарией продолжительностью 2 часа 5 минут. Таким образом, швейцарский производитель вплотную приблизился к завершению сертификационных испытаний. Первый летный прототип (PO1) поднялся в воздух в мае 2015 года, второй (PO2) – в ноябре того же года. С тех пор обе машины суммарно налетали 1350 часов, в том числе в различных климатических зонах.

Сертификация машины намечена на четвертый квартал текущего года, после чего сразу же начнутся поставки первой партии самолетов (84 машины), которые были законтрактованы в 2014 году. Третий летный прототип будет оснащен эксклюзивным ин-

терьером «Zermatt» и продемонстрируется на женеvской выставке EBACE в мае. Возможно, что на EBACE Pilatus Aircraft вновь откроет окно заявок на самолеты, которые будут доступны заказчикам после 2019 года. Сейчас Pilatus Aircraft обеспечен производством PC-24 на три года.

Напомним, что на EBACE-2014 Pilatus Aircraft открыла прием заказов на PC-24 стоимостью \$8,9 млн. По сообщению производителя, в течение первых двух дней работы выставки портфель заказов пополнился на 84 самолета. Таким образом, все слоты на поставку PC-24, запланированные между началом поставок в 2017 году и до конца 2019, были проданы. Продажи осуществлялись на основе обязательных договоров и невозмещаемых депозитов, и все заказчики бизнес-джета взяли на себя такие обязательства.




PILATUS

PILATUS PC-12NG
обновленная модель 2016 года

528 км/ч	3417 км
Максимальная скорость	Максимальная дальность

NESTEROV AVIATION
Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12
sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

Новые сертификаты Citation Sovereign+ и Latitude

Американская компания Textron Inc. сообщает о получении сертификатов FAA и EASA на выполнение посадок по крутой глиссаде для двух бизнес-джетов среднего класса Citation Sovereign+ и Citation Latitude. Теперь оба самолета могут заходить на посадку под углом 6,65°, что существенно расширяет географию полетов и позволяет летать в так называемые сложные аэропорты.

По словам Роба Шолла, старшего вице-президента по продажам и маркетингу, теперь владельцам и операторам Citation Sovereign+ и Citation Latitude доступны наиболее популярные аэропорты, как для бизнеса, так и для отдыха. С новыми сертификатами самолеты могут выполнять рейсы в London City Airport и Лугано, также в Джидду (Саудовская Аравия) или канадский Сент-Джонс.

Для европейских владельцев эта новость безусловно приятная. Теперь полеты Citation Sovereign+ и Citation Latitude в финансовый центр Лондона станут закономерностью. 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.

«Citation Sovereign+ и Citation Latitude уникальные самолеты для полетов, как на дальние расстояния, так и для использования аэропортов с небольшими взлетно-посадочными полосами. Кроме этого стоит отметить, что расположение London City Airport наиболее привлекательно для бизнеса, так как аэропорт находится в центральной части британской столицы. Имея возможность заходить на посадку с крутой глиссадой в сложных аэропортах, при одновременном соблюдении норм по шуму, бизнес-джеты Citation Sovereign+ и Citation Latitude являются наиболее гибкими деловыми самолетами», - комментируют в компании.



Heliatica сертифицировала HeliSAS

Представители российской компании HELIATICA и американской Genesys Aerosystems объявили на крупнейшей международной выставке вертолетной индустрии HeliExpo 2017 об успешном завершении валидации Авиационным регистром Российской Федерации дополнительного сертификата типа (supplemental type certificate или STC) на установку автопилотов HeliSAS для вертолетов Robinson R44 и R66, вертолетов Airbus Helicopters семейства H125 (модели AS350B, BA, D, B1, B2 и B3) и семейства H130 (модели EC130 B4 и T2). Данное одобрение позволяет дорабатывать уже находящиеся в эксплуатации вертолеты Robinson и Airbus Helicopters, зарегистрированные в реестре Федерального агентства воздушного транспорта РФ.

«Мы крайне рады завершению этого большого проекта, теперь у российских покупателей есть неограниченный доступ к нашим технологиям», - комментирует Джейми Ластер, директор по продажам и маркетингу Genesys Aerosystems. «Успешное завершение этого проекта стало возможным благодаря нашему тесному сотрудничеству с компанией HELIATICA, которую мы выбрали дистрибьютером в 2015 году и которая проявила себя как фантастический партнер».

«Российский вертолетный парк насчитывает 476 вертолетов Robinson и 213 вертолетов Airbus Helicopters, и мы рассчитываем на большой спрос на решения от Genesys Aerosystems», - говорит Татьяна Душенкова, генеральный директор компании HELIATICA.

HELIATICA также объявила об успешном завершении первого проекта по установке автопилота HeliSAS на вертолет Airbus Helicopters H130, принадлежащий российскому собственнику.

HELIATICA оснастит два Ми-8 медицинскими модулями

Российская компания HELIATICA и австрийская Air Ambulance Technology GmbH, крупнейший международный производитель медицинских модулей для вертолетов и самолетов санитарной авиации, в ходе выставки вертолетной индустрии HeliExpo 2017 подписали контракт на поставку медицинских модулей для оказания интенсивной помощи в полете. Это оборудование будет установлено на два находящихся в производстве вертолета Ми-8МТВ для российского заказчика.

Модули укомплектованы диэлектрическим медицинским полом со встроенными направляющими для установки профессионального медицинского оборудования, местом для размещения лежащего пациента и оказания ему интенсивной помощи в полете, кислородными станциями, дефибриллятором-монитором, отсосом-аспиратором, аппаратом искусственной вентиляции легких, стойками для крепления медицинского оборудования. В настоящий момент ведется работа по одобрению данного

медицинского комплекса российскими авиационными властями для установки на Ми-8МТВ.

Российская компания HELIATICA с декабря 2014 года является эксклюзивным представителем компании Air Ambulance Technology на территории Азербайджана, Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизстана, Молдавии, России, Таджикистана и Узбекистана.

«За последние три года компания HELIATICA сертифицировала в России и установила несколько медицинских модулей интенсивной помощи в полете фирмы Air Ambulance Technology на вертолеты западного производства, такие как Airbus Helicopters H125, H135 и H145. Но это первый наш проект по интеграции австрийского медмодуля на вертолет Ми-8МТВ, при этом установка будет произведена в ходе серийного производства», - комментирует Татьяна Душенкова, генеральный директор HELIATICA.



Milestone делает крупный заказ

Компания Milestone Aviation Group (входит в GE Capital Aviation Services (GECAS)), которая специализируется на лизинге вертолетов, в рамках выставки Heli-Expo 2017 подписала контракт на приобретение вертолетов Airbus Helicopters H145, H135 и H175, оснащенных преимущественно в медицинской конфигурации. Сумма сделки составит 200 млн евро, а поставки начнутся в середине 2017 года. Текущий парк вертолетов Milestone включает более 60 вертолетов Airbus Helicopters, в том числе H130, H135, H145, H155, H175 и H225. В 2016 году Milestone приобрела десять вертолетов Airbus Helicopters H145.

Напомним, что в конце 2014 года один из лидеров авиационного лизинга, GE Capital Aviation Services (GECAS) расширил свой бизнес за счет вертолетного направления. Американская компания объявила о своем намерении приобрести все активы Milestone Aviation Group, специализирующейся на лизинге вертолетной техники. Сумма сделки составила 1,775 млрд долл.

По словам президента GECAS Кита Шерина, приобретение Milestone позволило «диверсифицировать бизнес и пустить капитал в оборот с хорошей отдачей», а также «углубить экспертизу в ключевых для нас отраслях: авиации и нефтегазовом секторе».

Согласно GE, финансирование сделок с вертолетами — быстрорастущий сегмент. В настоящее время базирующаяся в Ирландии Milestone — крупнейший вертолетный лизингодатель, в портфеле которого 168 вертолетов совокупной стоимостью \$2,8 млрд., а также контракты и опционы на средние и тяжелые вертолеты на \$3 млрд. Услугами компании пользуются три десятка операторов, преимущественно занятых в обслуживании шельфовых работ, поисково-спасательных операциях и медицинской эвакуации.

Поставлен первый Bell 505 Jet Ranger X

Американская компания Bell Helicopter (входит в Textron Inc) в рамках прошедшей в Детройте выставки Heli-Expo 2017 передала клиенту первый Bell 505 Jet Ranger X (заводской номер 003). Счастливым обладателем первой машины стал Скотт Уршель, владелец Pylon Aviation, базирующейся в городе Чандлер.

Bell имеет более 450 писем о намерениях на Jet Ranger X и находится в процессе перевода их в твердые заказы. По словам генерального директора производителя Митча Снайдера, Bell в этом году планирует выпустить около 50 новых 505, а базовая стоимость вертолета будет находиться в районе \$1 млн. В канад-

ском подразделении Bell более 100 сотрудников из 900 работает в программе 505.

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



Piaggio предлагает EVO для медиков

Piaggio Aerospace в рамках австралийской выставки Avalon (Australian International Airshow and Aerospace & Defence Exposition) анонсировала проект своего турбовинтового Avanti EVO для операторов медицинской эвакуации. Впрочем, главное отличие медицинского EVO кроется в наличии более широкой двери и низкого клиринса, что позволит осуществлять погрузку/выгрузку пациентов в любых условиях. Все остальное – это стандартный EVO. Будущие операторы медицинского турбопропа могут самостоятельно выбрать модуль, которым оснастят самолет либо воспользоваться возможностями Piaggio Aerospace.



Проект семиместного Avanti EVO стоимостью \$7,4 млн. был запущен в мае 2014 года как обновление двухдвигательного Avanti II. EVO получил ряд существенных изменений по сравнению с предшественником Avanti II, которые направлены на повышение эффективности, снижение эксплуатационных расходов, обеспечение более высокого уровня комфорта для пассажиров. В число нововведений входят законцовки крыльев, мотогондолы нового дизайна и передние крылья другой формы, которые увеличивают скороподъемность на 10% и крейсерскую дальность полета на 3% (до 1770 морских миль).

FAI отправила на пенсию последний Learjet 35A

Немецкая авиакомпания FAI rent-a-jet AG (входит в FAI Aviation Group) вывела из эксплуатации последний самолет Learjet 35A. В конце февраля Learjet 35A с регистрационным номером D-COKE торжественно был передан в аэропорту Нюрнберга (Albrecht Duerer International Airport) новому владельцу – мексиканской компании Jet Rescue Air Ambulance. В церемонии передачи лично присутствовал основатель и глава FAI Зигфрид Эккманн. С 2001 года четыре самолета Learjet 35A в общей сложности облетели земной шар 450 раз, проведя в воздухе суммарно 38000 часов.

Сейчас парк компании включает в себя преимущественно самолеты канадского авиапроизводителя Bombardier: два Learjet 55, одиннадцать Learjet 60, пять Challenger 604 и три Global Express. Также опе-

ратор эксплуатирует один Premier 1 и King Air 350. Ожидается, что вскоре к флоту присоединится еще один Challenger 604 и один Global.

В ближайшее время FAI также передаст на аутсорсинг оставшиеся два Learjet 55, заменив их Learjet 60, и будет работать в медицинском сегменте только с двумя моделями самолетов (Learjet 60 и Challenger 604).

По итогам 2016 года (финансовый отчет будет опубликован позже) группа ожидает получить доходы на уровне €90 млн., €45 млн. из которых придется на рейсы по медицинской эвакуации. На долю менеджмента воздушных судов придется порядка €25 млн., остальное распределится между ТОиР, чартерными рейсами и доходами от эксплуатации FBO.



Abu Dhabi Amiri Flight получает первый Boeing 787-9 (BBJ)

Abu Dhabi Amiri Flight (осуществляет перевозку первых лиц ОАЭ) в течении двух недель получит первый Boeing 787-9 (BBJ). В конце прошлой недели самолет (A6-PFE) выполнил свой первый полет и после серии испытаний будет отправлен в центр кастомизации компании Greenpoint Technologies (входит в Zodiac Aerospace). Новый самолет станет вторым Дримлайнером в правительственном парке ОАЭ. Два года назад компания начала эксплуатацию Boeing 787-8 (BBJ).

«Одним из главных преимуществ Greenpoint перед конкурентами является хорошая предварительная подготовка. Когда самолет Boeing 787 только появился на рынке, он вызывал немало 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 с контрактом на создание интерьера для этого самолета», - комментируют в Abu Dhabi Amiri Flight.

Для Greenpoint Technologies – это не первый проект кастомизации Дримлайнеров. Компания уже передала две машины частным клиентам и работает над лайнером для главы Южной Кореи. Все работы осуществляются на собственных производственных мощностях в городе Киркланд (штат Вашингтон).

«Boeing 787 называют Dreamliner – лайнером мечты, а VVIP BBJ 787 поистине заслужил звание DreamJet. Дальность полета нового самолета бизнес-класса составляет 16000 км. Он способен без остановки лететь на протяжении 17,5 часа при числе Маха 0,85», - отметили в компании.

История BBJ Dreamliner началась в ноябре 2013 года, когда Boeing выкатила из цеха окончательной сборки в Сиэтле первый самолет Boeing 787 в VIP-конфигурации, предназначенный как раз для Abu Dhabi Amiri Flight (бортовой номер A6-PFC). В настоящее время портфель заказов на BBJ787 состоит из 15 самолетов, шесть из которых поставлены клиентам и четыре находятся в эксплуатации.



Volkswagen пересел на Falcon 8X

Компания Volkswagen Air Service (авиационное подразделение автомобильного концерна Volkswagen AG) приступила к эксплуатации своего нового флагмана – Dassault Falcon 8X (D-AGBA), который ей был передан в последних числах февраля. Компания Volkswagen Air Service, базирующаяся в аэропорту Брауншвейг-Вольфсбург, – один из крупнейших корпоративных эксплуатантов в мире. Самолеты компании базируются, помимо «родного» аэропорта в Брауншвейг-Вольфсбург, по всему миру, включая и

Москву. Ее флот состоит только из самолетов европейских производителей: Dassault Falcon 7X/900 и Airbus ACJ319.

Между тем, источник BizavNews в Dassault Falcon рассказал, что 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). Напом-

ним, что первый 8X был поставлен в октябре 2016 года и сейчас к передаче заказчикам готовы более 10 машин.

Будучи производным от Falcon 7X, 19-местный бизнес-джет получил удлиненный на 1 м, 13-метровый салон и дальность, увеличенную на 925 км – 11945 км. Таким образом, он стал самым длинным и дальнобойным бизнес-джетом французского производителя. Программа 8X была представлена на салоне деловой авиации EBACE-2014 в Женеве в мае 2014 года, вскоре после анонса программы двухдвигательного Falcon 5X. Бизнес-джет оснащается усовершенствованной версией двигателей Pratt и Whitney Canada PW307D (тяга на 5% больше по сравнению с PW307A у Falcon 7X). 8X оснащен переработанным сверхэффективным крылом от Falcon 7X. Конструкция крыла была модернизирована, чтобы свести к минимуму общее сопротивление самолета на крейсерской скорости и снизить вес на 600 фунтов. Также крыло получило оптимизированный профиль и законцовки. Эти улучшения значительно увеличили подъемную силу, и соответственно улучшили аэродинамическое качество самолета. Также самолет стал менее стабильным, и это хорошо для аэродинамики, так как горизонтальный стабилизатор с меньшим углом атаки также является источником сопротивления. Однако относительная нестабильность легко компенсируется компьютерной системой управления.

8X способен взлетать и приземляться на ВПП длиной 6000 футов (1829 м) и имеет посадочную скорость 106 узлов/197 км/час (у Falcon 7X – 104 узла). Как Falcon 7X, новый самолет способен выполнять крутые заходы с углом до 6 градусов, что позволит ему приземляться в сложных аэропортах.



Взлетел второй Global 7000

Компания Bombardier Business Aircraft объявила о начале летных испытаний второго опытного экземпляра Global 7000. Самолет FTV2 совершил свой первый полет в субботу, 4 марта. Это событие подтверждает успешное продвижение программы новейших бизнес-джетов Global 7000 и Global 8000.

FTV2, названный «The Powerhouse», предназначен для тестирования систем самолета, в том числе двигателей, электрических и механических систем. Все эти системы были первоначально проверены в первом полете, который продолжался 4 часа 28 минут. Данный полет выполнен на заводе компании в Торонто, в течение которого самолет поднялся на высоту 43000 футов (13106 метров).

«Успешный полет первого опытного экземпляра (FTV1) в ноябре 2016 года открыл путь к уверенному полету FTV2 в прошлые выходные», - сказал Мишель Уеллетт, старший вице-президент по программе Global 7000 и Global 8000. «Мы ориентированы на выполнение графика тестов и сертификации и продемонстрируем нашу способность добиваться результатов».

«Теперь у нас есть прототип для тестирования систем самолета. Данные, полученные с помощью FTV2, дополняют результаты, которые мы уже получили на испытательных стендах, в том числе на стенде интегрированных систем и от летных испытаний FTV1», - сказал Франсуа Каза, вице-президент по разработке продуктов и главный инженер Bombardier. «Мы на верном пути в нашей тестовой программе и очень довольны прогрессом и характеристиками наших прототипов».

В программе летных испытаний примут участие пять прототипов. Bombardier планирует передать

первый самолет заказчику уже во второй половине 2018 года. Как отмечают аналитики, производитель имеет более 200 заказов на самолеты семейства Global, большая часть которых приходится на 7000. Стоимость самолета в ценах 2016 года составляет \$ 72,5 млн.

Анонс программы семейства ультрадальних бизнес-джетов Global 7000 и 8000 состоялся в сентябре 2010

года. Global 7000 и 8000 имеют одинаковые двигатели GE Passport 20 тягой 16500 фунтов. Global 7000 по размерам больше своего собрата и имеет расчетную дальность 7300 морских миль (10 пассажиров, экипаж из четырех человек и скорость 0,85 Маха). Более короткий Global 8000 будет летать на дальность 7900 миль при тех же условиях, но с восемью пассажирами.



Объявлена программа II семинара ОНАДА «Безопасность полетов. Безопасность авиатопливообеспечения»

20-21 марта в Москве, в отеле «Аэростар» состоится II ежегодный практический семинар ОНАДА, посвященный вопросам безопасности в деловой авиации. Мероприятие проходит при поддержке и участии Bombardier Business Aircraft и AIR TOTAL.

В этом году тематика семинара расширена, и будет охватывать не только вопросы безопасности полетов, как в прошлом году, но и аспекты безопасности топливообеспечения. Помимо этого, и ряд тем, относящихся к безопасности полетов, впервые будет освещен в новом ракурсе.

Так, слушателям будет представлен доклад, посвященный историческим аспектам безопасности полетов с правовой точки зрения, а также доклад по теме орнитологического обеспечения полетов. Ранее, эта тема не освещалась на мероприятиях, ориентированных на представителей деловой авиации.

Важным событием станет участие в семинаре директора программы IS-BAH Международного совета деловой авиации IBAC Терри Йоманса. Впервые в России на мероприятии Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации будет представлен обзор международного стандарта наземного обслуживания (International Standard for Business Aircraft Handling, IS-BAH). Сейчас ряд российских операторов уже умеют регистрацию IS-BAO. Стандарт для наземного обслуживания, разработанный IBAC стал логичным продолжением.

В семинаре примут участие в качестве докладчиков и представители МГТУ ГА – ведущего учебного заведения в сфере гражданской авиации. Университет будет представлен сразу двумя подразделениями: кафедрой безопасности полетов и жизнедеятельности и кафедрой авиатопливообеспечения и ремонта летательных аппаратов.

Мы надеемся на высокий интерес к семинару в среде профессионалов деловой авиации. Вопросы, касающиеся безопасности, в любых аспектах, являются крайне важными и требуют ежедневного внимания. К участию мы приглашаем представителей операторов деловой авиации, компаний наземного обслуживания и организационного обеспечения полетов, ФБО, аэропортов, членов экипажей, сервисные компании.

Участие в семинаре бесплатное, с предварительной регистрацией на сайте <https://rubaa.timepad.ru/event/451234/>.

Сегодня в рамках программы ОНАДА представляет следующих докладчиков и темы выступлений:

Диапазон безопасных режимов полета при уходе на 2-й круг.

Капитан Франко Пиетракупа, Старший пилот, ответственный за связи с заказчиками и клиентскую службу пилотов, Bombardier Business Aircraft

Ключевые вызовы в сфере безопасности: подход производителя ВС.

Лео Кнаапен, Руководитель отдела по работе с отраслью Bombardier Business Aircraft

Безопасность авиатопливообеспечения:

- Нормативы JIG и роль AIR TOTAL в качестве гаранта-соучредителя организации
- Общий состав и характеристики авиационного топлива
- Признаки загрязнения авиационного топлива
- Авиационное топливо: от завода до самолета
- Строительные нормативы: ТЗК и сеть подземного трубопровода для заправки в крыло
- Дизайн топливозаправочных транспортных средств
- Фильтрация авиационного топлива

- Заправка и хранение авиационного топлива Жиль Готье, менеджер экспертизы и контроля качества AIR TOTAL

Международный стандарт наземного обслуживания ВС деловой авиации IS-BAH

Терри Йоманс, директор программы IS-BAH, Международный совет деловой авиации IBAC

Безопасность полетов в трудах юристов начала XX века.

Юрьев Сергей Сергеевич, д.ю.н., президент Национальной ассоциации воздушного права

Общие требования по поддержанию летной годности в авиапредприятиях деловой авиации.

Зубков Борис Васильевич, д.т.н., профессор кафедры безопасности полетов и жизнедеятельности МГТУ ГА

Подготовка кадров для отрасли авиатопливообеспечения.

Самойленко Василий Михайлович, д.т.н., заведующий кафедрой авиатопливообеспечения и ремонта летательных аппаратов МГТУ ГА

Сравнительный анализ действующей российской и зарубежной нормативно-технической документации.

Козлов Александр Николаевич, к.т.н., доцент кафедры авиатопливообеспечения и ремонта летательных аппаратов МГТУ ГА

Диалог с властью по актуальным вопросам авиатопливообеспечения в Российской Федерации.

Тимошенко Андрей Николаевич, к.т.н., доцент кафедры авиатопливообеспечения и ремонта летательных аппаратов МГТУ ГА

Орнитологическое обеспечение полетов: правовые аспекты.

Рау Александр Эдуардович, преподаватель Института аэронавигации, кандидат юридических наук

АОПА-Россия опасается необъективности

3 марта 2017 г. Росавиация распространила заявление (<http://favt.ru/novosti-novosti/?id=3344>), где указаны нарушения пилота, которые, по мнению ведомства, могли привести к катастрофе. АОПА-Россия хотела бы заявить следующее.

В соответствии с законодательством Российской Федерации причины авиационного происшествия расследует специально созданная комиссия Межгосударственного авиационного комитета (МАК). Пункт 2.6 Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации (ПРАПИ) говорит, что делать публичные заявления о ходе расследования и возможных причинах, уполномочена только Комиссия. Информация, опубликованная Росавиацией, не более, чем домыслы и циничное жонглирование фактами. Считаем, что публикация заявления - попытка давления на общественное мнение с целью создания негативного отношения к АОН и к погибшим в данной катастрофе, а также является попыткой давления на Комиссию по расследованию авиационного происшествия.

Также считаем необходимым опубликовать точку зрения АОПА-Россия на выдвинутые «предположения» Росавиации:

1. Просроченное медицинское заключение.

Дмитрий Ракитский имел медицинское заключение 1-го класса, срок действия которого в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утвержденный приказом Минтранса от 22 апреля 2002 г. N 50 (ФАП-50), составляет один год, и который истек за несколько дней до авиационного происшествия. Данный полет выполнялся в целях

Авиации общего назначения (АОН), для выполнения которого достаточно медицинского заключения 2-го класса, которое, в соответствии с ФАП-50 при меньшем объеме медицинских обследований и сниженных требованиях к состоянию здоровья, выдается на срок в два года. Таким образом, состояние здоровья командира воздушного судна соответствовало требованиям воздушного законодательства для выполнения данного полета.

2. Полет без поплавков.

Пунктом 3 раздела «Дополнительные условия, ограничения и информация для R66» карты данных к сертификату типа СТ337-R66, выданного МАК, установлено, что «Полеты над водной поверхностью без установленных поплавков на удалении от береговой черты, превышающем дистанцию планирования на режиме авторотации, запрещены». В соответствие с РЛЭ вертолета R66 аэродинамическое качество при авторотации составляет 5.5:1. Ширина озера в месте АП составляет 3 км. Таким образом даже в середине озера было достаточно находиться на высоте 270 метров, чтобы безопасно совершить посадку в режиме авторотации на берег озера. Это обычная высота полета, что, в соответствии с картой данных, делает поплавок не обязательными для такого полета. Исходя из логики Росавиации любой полет, пересекающий реку или иной водоем, без наличия поплавков на вертолете Robinson R-66, невозможен.

3. Разрешение заповедника.

В соответствии с пунктом 40 Федеральных правил использования воздушного пространства (ФП ИВП): «Пользователи воздушного пространства обязаны для использования воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничения полетов ... получить разрешение лиц, в интересах которых установлены такие зоны». Как известно, сотрудник заповедника разрешил посадку вертолета на кордон,

и, последующий взлет. Действующее воздушное законодательство не предусматривает обязанности экипажа выяснять внутренние процедуры выдачи разрешений у персонала заповедника. Также, как и автомобилист не должен получать разрешение проехать перекресток у главы МВД, а достаточно указания сотрудника ГИБДД.

4. Отсутствие уведомления.

Пилоты, выполняющие полеты в месте авиационного происшествия, подтверждают отсутствие двухсторонней УКВ связи с органами обслуживания воздушного движения (ОВД), на высотах до 2000 метров. Данное воздушное пространство обслуживается местным диспетчерским пунктом (МДП) «Барнаул», входящий в состав Филиала «Аэронавигация Западной Сибири», ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», подведомственного предприятия Росавиации.

ФП ИВП, действовавшие на момент авиационного происшествия, позволяли производить уведомление по радиосвязи, при этом ответа на уведомление ФП ИВП не предусматривают. С учетом того, что уведомление могло быть выполнено и без получения ответа от МДП, утверждение, что уведомление не было направлено, является голословным. Также известно, что получение или неполучение уведомления органом ОВД не послужило фактором в развитии происшествия – о событии сообщил свидетель.

Таким образом, АОПА-Россия считает, что ни один из упомянутых факторов не мог повлиять на развитие авиационного происшествия. Мы предлагаем относиться с уважением к законодательству Российской Федерации, работе Комиссии по расследованию, а также к памяти попавших в катастрофу и воздержаться от преждевременных популистских заявлений до окончания официального расследования.

Lycoming отремонтируют в России

В 2017 году федеральная сеть вертолетных комплексов «Хелипорты России» продолжит инвестировать средства в развитие на базе вертолетного центра «Хелипорт Истра» в Истринском районе Подмосковья технического комплекса по ремонту авиационных двигателей Lycoming, основной сферой применения которых в России является малая авиация, прежде всего, легкие вертолеты американской марки Robinson.

«Общий объем инвестиций в развитие направления по ремонту двигателей, с учетом затрат на модернизацию авиационно-технической базы вертолетного центра в Истре составил 350 млн. рублей. В 2017 году будет дооснащен и укомплектован склад запчастей, сформирован парк обменных двигателей. Современный технический центр на базе хелипорта в Истре – часть наших усилий по развитию инфраструктуры малой авиации в России. Увеличение парка легких вертолетов уже сейчас требует создания адекватных условий для их технического обслуживания. Раньше провести определенные виды работ можно было только за рубежом. Теперь у владельцев вертолетов Robinson появилась более выгодная альтернатива – наш техцентр в Истре», – рассказывает председатель совета директоров компании «Хелипорты России» Александр Хрусталеv.

В минувшем году в техническом центре «Хелипорт Истра» был создан участок для испытания двигателей с современным стендом, измерительной лабораторией и покрасочной камерой. На участке производится разборка двигателя по элементам, зачистка, дефектация методами неразрушающего контроля, замер геометрических параметров всех элементов, сборка, испытания и внешняя покраска всех элементов поршневых вертолетных двигателей Lycoming.

В настоящее время технический центр компании в Истре – единственный в России обладает необходимыми разрешительными документами для проведения технического обслуживания и специальных инспекций, в том числе работ необходимых для определения очередного межремонтного ресурса двигателей Lycoming.

В январе 2017 года технические специалисты «Хелипорт Истра» успешно завершили инспекцию двигателя Lycoming после внезапной остановки двигателя, вызванной ударом лопастей о неподвижный предмет. Данный вид инспекции является самым объемным видом инспекции для использующихся в вертолетах Robinson поршневых двигателей Lycoming. Работа потребовала полной разборки двигателя, тщательного анализа состояния по геометрическим параметрам и наличию трещин в каждой из них в лаборатории неразрушающего контроля. После сборки были проведены испытания работы двигателя. Полученные показатели были аналогичны показателям нового двигателя. Завершающим этапом инспекции стало обновление лакокрасочного покрытия двигателя в покрасочной камере перед отгрузкой заказчику и установкой на воздушное судно.

Локализация инфраструктуры по ремонту двигателей Lycoming в России существенно снижает стоимость эксплуатации легких вертолетов Robinson. Согласно регламенту, капитальный ремонт двигателя вертолетов Robinson R44 Raven I и Raven II должен производиться через каждые 2200 часов налета или после 12-ти лет эксплуатации. Ранее владельцам вертолетов приходилось отправлять силовые установки для ремонта на завод-изготовитель в США. За счет локализации инфраструктуры по ремонту оптимизируются затраты на логистику и таможенную

очистку, значительно сокращается время проведения работ.

«При проведении работ по продлению ресурса двигателей Lycoming в России, по сравнению с аналогичным ремонтом в США экономия для владельцев вертолетов составит до 20%», – рассказывает генеральный директор вертолетного центра «Хелипорт Истра» Михаил Юшков. «Мы первыми в России намерены запустить программу обмена отремонтированных двигателей Lycoming – аналог программы, действующей на заводе-изготовителе в США (Lycoming overhaul and exchange program). Внедрение программы позволит сократить до минимума время простоя вертолета во время проведения работ по продлению ресурса двигателя. Это актуально для авиакомпаний, которые эксплуатируют вертолеты Robinson».



Уверенный рост российского трафика

Консалтинговое агентство WingX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в феврале 2017 года. В этом месяце в общей сложности было выполнено 53526 рейсов бизнес-авиации (в январе 2017 года – 50335 полетов), что на 0,9% больше, по сравнению с февралем 2016 года, который был на один день больше. Сейчас тренд с начала года на 2,6% выше, чем в прошлом году, что дает увеличение количества выполненных рейсов на 2602 полета в 2017 году, по сравнению с 2016 годом.

Активность бизнес-джетов, которые в феврале выполнили 62% полетов всей европейской бизнес-авиации, выросла на 4%. Общий позитивный тренд сдерживался трафиком турбовинтовых и поршневых самолетов, полеты которых снизились на 4% в годовом исчислении. 12-месячная тенденция активности бизнес-джетов выросла на 2%.

Трафик в феврале был подкреплен сильной активностью в Германии, где полеты выросли на 5% в годовом исчислении. Этому росту способствовал АОС-трафик, который увеличился на 10% в годовом исчислении. В основном восстановление идет в сегменте бизнес-джетов, а не в турбовинтовом трафике.

Франция продолжила рост, но меньше, чем в январе, но все еще на 473 рейсов в месяц больше в течение этого года. Большая часть роста зафиксирована в Ле Бурже, где увеличение составило 4% (при этом АОС-рейсы выросли на 11% в годовом исчислении). В Великобритании также наблюдался рост числа рейсов в Европу на 2,8%.

Рейсы из Западной Европы выросли на 1% и на 2% из стран Южной Европы, но на 6% упали из Восточной Европы. Трафик из стран Ближнего Востока и Северной Америки в Европу снизился, но из России вырос на 10% в годовом исчислении.

Частные полеты составили 47% от всей активности в феврале, но общий трафик частных снизился на 3%, в отличие от чартеров, количество которых выросло на 6% в годовом исчислении. Частные полеты на реактивных и турбовинтовых самолетах снизились на 1% и 5% соответственно. Чартеры на бизнес-джетах увеличились на 8,5%.

АОС-активность выросла на всех семи главных европейских рынках, включая Италию. Чартеры из Испании выросли на 10% в годовом исчислении, из России – на 14%, а из Нидерландов – на 28%. Кроме Германии, частные полеты уменьшились на тех же семи основных рынках.

С точки зрения налета, все сегменты бизнес-джетов, за исключением тяжелых, показали в феврале рост. Бизнес-джеты начального уровня и VLJ увеличили количество летных часов более чем на 10%. Рейсы ультрадальних джетов выросли на 10%, что отражает рост популярности Falcon 7X и Global Express.

Активность деловой авиации снизилась в трех из четырех самых загруженных аэропортов – в Лутоне, Женеве и Цюрихе. Но кроме Цюриха, АОС-трафик вырос во всех аэропортах ТОП-7, а наибольший рост чартерной активности пришелся на Ниццу и Внуково, соответственно на 21% и 30% в годовом исчислении.

Управляющий директор WingX Advance Ричард Кое комментирует: «С учетом более короткого месяца, февраль показал уверенный годовой рост активности деловой авиации в Европе. Всплеск пришелся на трафик бизнес-джетов, причем на чартеры, а не частные рейсы, так как мы видим, что частные владельцы последовательно все меньше и меньше летают в течение последнего года. Предполагается, что рост активности исходит от новых бизнес-джетов ультрабольшой дальности и суперсредних самолетов, которые вводятся в эксплуатацию, а также от успеха брокерских онлайн-платформ и партнерских схем в сегменте легких джетов».

[WINGX Business Aviation Monitor](#)



Фото: Дмитрий Петроченко

Global'ный подход

Не скрою, что за последние несколько лет это оказался самый сложный материал, над которым мне пришлось работать. На рынке деловой авиации бренд Global Jet словно дорогой бриллиант, к которому сложно подобрать достойное описание. И здесь мне немного повезло — накануне поездки в штаб-квартиру Global Jet в Женеву я побывал в гостях у Bugatti, а вернее в их фамильном поместье Шато Сэн Жан и воочию увидел, как рождаются, пожалуй,

самые дорогие автомобили в мире. И аналогия родилась буквально молниеносно...

Автовладельцы знают, есть машины, а есть Bugatti. Как заметил один владелец Bugatti: «Если Вы однажды купили Bugatti, у Вас уже не будет пути назад». На языке авиации это означает «устремлять свой взор в небо и достигать новых высот», и быть там, поскольку душа уже не приемлет иного.

В уютной женеvской штаб-квартире Global Jet нас встретил Вице-Президент по развитию компании Бьерн Наберхьюс, который оказался очень интересным собеседником с отменным чувством юмора и огромным багажом знаний. Главный принцип деловой авиации — конфиденциальность, поэтому мы договорившись с Бьерном не задавать лишних вопросов о клиентах, отправились на увлекательную экскурсию по штаб-квартире.

Первое, что бросается в глаза — в компании предпочитают вместо понятия «заказчик» использовать понятие «партнер», а это значит, что любой клиент становитесь партнером Global Jet, которая управляет, возможно, самым лучшим авиапарком частных реактивных самолетов, и имеет представительства в Москве, Париже, Монако и Пекине.

А теперь, давайте поподробнее. «Наша компания — это специализированный оператор, имеющий в своем распоряжении более 70-ти самолетов. Мы предоставляем уровень услуг несравнимый с тем, который Вам предоставляли другие компании ранее. В полете Вас сопровождает экипаж и пилоты высшей квалификации. Ваша семья, деловые партнеры и гости будут поражены качеством обслуживания, который мы предлагаем. Если проводить сравнение, то это уже не просто пятизвездочный отель, которых так много сегодня вокруг, это роскошный дворец. На борту нашего частного лайнера Вам предложат царское питание и обслуживание. Другими словами, уровень нашего обслуживания заоблачно высокий, гораздо выше того, который предлагает по качеству и по скорости обычный коммерческий сегмент. Вас ожидает роскошная обстановка, предельная утонченность и изысканность, которая намного превосходит все признанные отраслевые стандарты», — рассказывает г-н Наберхьюс.



Фото: Дмитрий Петроченко

Конфиденциальность — конфиденциальностью, но некоторые цифры мы все-таки добыли, и они показывают объемы работ Global Jet как никто лучше. Судите сами, ежегодно суммарный парк компании потребляет 13 млн. галлонов топлива и проводит в воздухе 30000 летных часов. В компании работают представители 100 национальностей в 12 офисах и семи филиалах по всему миру. Global Jet эксплуатирует 25 типов воздушных судов восьми производителей. Из 70 самолетов 25 доступны для выполнения чартерных перелетов, при этом компания имеет три сертификата эксплуатанта (Австрия, Люксембург и

Китай). Что же касается самолетного парка, то Global Jet эксплуатирует любую технику, кроме турбовинтовой, от Airbus ACJ340 до Cessna Citation CJ4.

«И это все благодаря настоящим швейцарским услугам, которые предоставляет команда мирового уровня, расположенная в Женеве. Наши решения, касающиеся чартерных рейсов — это лучшее выражение того, что мы предлагаем, потому что они позволяют перетянуть всех, кто уже ими воспользовался на нашу сторону. В наши дни рынок частной авиации становится все более сложным. При этом

компания Global Jet готова предложить Вам лучшее, что может быть в современном мире: прямой доступ к большому авиапарку, который мы контролируем на 100%, под заказ на чартерной основе, что оставляет Вам полную свободу действий и не требует от Вас никаких накладных расходов или не нужной бумажной волокиты. Чартерные рейсы — это, конечно же, не единственное наше предложение. Если Вы являетесь владельцем частного самолета, то мы с радостью займемся его управлением и эксплуатацией и полностью снимем головную боль, связанную с этими вопросами. Если Вы хотели бы предложить Ваш самолет для чартерного рейса, мы, конечно, поможем это сделать. Не устаем повторять, что наша деятельность по оперативному управлению воздушными судами выделяется на фоне остальных, при этом мы гордимся абсолютно прозрачными условиями, на которых мы делаем наши предложения на основе фиксированной ежемесячной платы без каких-либо скрытых издержек», - продолжает г-н Наберхьюс.

Global Jet также предлагаем весь комплекс услуг по продаже и покупке воздушных судов. Имеется в виду не просто консультации — это означает, что если клиент захочет, то компания возьмет на себя обеспечение всей сделки от А до Я, независимо от того является ли клиент покупателем или продавцом (или как часто бывает и тем, и другим). Если клиенту, вернее, партнеру требуется проектирование и дизайн, Global Jet может предложить ему услуги Pegasus Design, независимой консультационной компании, специализирующейся на проектах в частной авиации. «Мы осуществляем индивидуальный подход, каждый проект доводится до совершенства и полируется, как драгоценный камень. Мы оттачиваем каждую «грань» проекта, чтобы максимально воплотить в жизнь Ваши пожелания и мечты. Мы



Фото: Дмитрий Петроченко

найдем техническое и художественное решение для реализации задуманного. Наша команда профессионалов пройдет с Вами весь путь, начиная с чертежей до полной реализации и поставки воздушного судна, не оставив без внимания ни одной мелочи. У нас также есть самые лучшие и быстрые частные самолеты в мире в самом широком диапазоне от известных производителей, таких как Boeing, Bombardier, Gulfstream, Dassault, Embraer и Cessna. Они не нуждаются в представлении, мы просто приглашаем Вас посетить наш сайт, где, используя панорамный обзор (на 360°) и конфигуратор, перемещая курсор на плане, Вы сможете посмотреть, как меняется вид днем и ночью, оценить варианты раскладки кресел для сидения и сна», - комментирует г-н Наберхьюс.

После того, как партнеры побывали на борту самолетов Global Jet, они, как правило, уже не хотят уходить больше ни к кому другому. Для людей, которые знают, чего они хотят и к чему стремятся, Global Jet — это именно то, что им нужно и на чем они смогут

остановиться. Сервис Global Jet для них — это вовсе не роскошь, а просто отличный способ получить все самое лучшее, к чему они привыкли в современном мире. И уже вряд ли захочется вернуться в прошлое, потому что, чем выше ожидания партнеров, тем больше Global Jet будет стремиться к тому, чтобы они реализовались. Это относится как к чартерным рейсам, так и к управлению, продаже и покупке, проектированию и сдаче в эксплуатацию бизнес-джетов.

Мы попытались самостоятельно вывести формулу успеха Global Jet. И вот, что у нас получилось. Для людей, которые знают, чего они хотят и к чему стремятся Global Jet именно то, что им нужно и на чем они смогут остановиться. Global Jet для них — это вовсе не роскошь, а просто отличный способ получить все самое лучшее к чему они привыкли в современном мире.

Дмитрий Петроченко



Фото: Дмитрий Петроченко



Мы создаем шедевры



www.jet-catering.ru

Самолет недели

Оператор: *ElitAvia*

Тип: *Bombardier Global 6000*

Год выпуска: *2011 г.*

Место съемки: *март 2017 в Geneva - Cointrin (GVA / LSGG), Switzerland*



Фото: Дмитрий Петроченко