



Наступившая весна и обилие солнца вызывают у нас только позитивные эмоции, чего нельзя сказать о новостном контенте. Минувшие семь дней оказались достаточно скудными на интересные новости. Рынок взял паузу после подведения производственных итогов работы в прошлом году. Даже прошедшая на прошлой неделе в Далласе выставка Heli-Expo не оставила слишком сильных впечатлений.

Немного о юбилеях. 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. BizavNews поздравляет ЕВАА с этой датой и пожелать дальнейшего развития, новых успехов, интересных проектов!

А мы на этой неделе возвратились из большой поездки по Эльзасу. Наше путешествие вновь оказалось весьма насыщенным, с массой новых знакомств и новой информацией. Аэропорт Страсбурга, который мы традиционно посещаем несколько раз в году, растет на глазах. На примере Aéroport Strasbourg можно четко проследить те тренды, которые происходят во многих европейских авиагаванях, но самое главное – как меняются приоритеты топ-менеджмента в отношении бизнес-перевозок. Впрочем, более подробно на эту тему можно прочитать в этом выпуске нашего еженедельника.



Переломный момент

Администрация главных воздушных ворот французского региона Эльзас – Aéroport Strasbourg – подвела предварительные итоги работы в минувшем году в сегменте деловой авиации

стр. 19



Вертолетная коррекция

Компания Honeywell прогнозирует, что мировой объем поставок вертолетов в течение следующих пяти лет будет варьироваться от 3900 до 4400 единиц

стр. 21



Инвестиции – это жизнь

Сегодня наш гость – Генеральный директор VIPPORT Игорь Мудрик, который любезно согласился ответить на наши вопросы

стр. 23



Кто на кухне хозяин?

Кулинарные заметки. Сегодня мы поговорим о тех, кто, пользуясь данными знаниями и технологиями, готовит нам вкуснейшие блюда – о поварах и кухонной иерархии

стр. 27

Gulfstream G650



15 марта 2017 года состоялось Общее собрание ОНАДА

15 марта 2017 года в Москве состоялось ежегодное общее собрание членов Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации (ОНАДА). В соответствии с Уставом, члены ОНАДА принимают решение по ключевым вопросам деятельности Ассоциации, а также дают оценку деятельности Правления за предшествующий год.

В рамках Общего собрания 2017 года был заслушан и утвержден доклад Председателя Правления ОНАДА А.А. Кулешова об итогах работы в 2016 году и планах на 2017 год, а также утвержден отчет Ревизионной комиссии по итогам 2016 года.

Общим собранием были утверждены заявления о вступлении в ОНАДА новых членов, бюджет на 2017 год, план работы ОНАДА на 2017 год и перечень мероприятий, которые планируется организовать силами Ассоциации или поддержать от имени ОНАДА.

В список мероприятий на 2017 год, в частности, включены российский форум деловой авиации в Санкт-Петербурге в июне, VI Балтийский форум деловой авиации в Юрмале в августе, мероприятия в рамках МАКС 2017 и JetExpo 2017. На 2018 год запланировано проведение II церемонии вручения премии «Крылья бизнеса».

На собрании состоялись выборы руководящего и исполнительного органов ОНАДА со следующими результатами:

- Президентом ОНАДА избран Очиров Валерий Николаевич;
- Вице-президентами ОНАДА избраны:

- Бахтин Евгений Юрьевич,
- Кондратьев Николай Анатольевич,
- Титов Михаил Юрьевич.

Утвержден состав Правления ОНАДА в количестве 11 человек; в Правление ОНАДА избраны:

- Бахтин Евгений Юрьевич, АВКОМ-Д;
- Соловьев Эдуард Юрьевич, Авиапредприятие «Северсталь»;
- Кулешов Александр Анатольевич, Авиакомпания «РусДжет»;
- Очиров Валерий Николаевич, Президент ОНАДА (по должности);
- Евдокимов Александр Юрьевич, Джет Трансфер;
- Мамукашвили Вахтанг Гаезович, ЦПДУ ГА «Аэротранс»;
- Степанюк Андрей Юрьевич, «Сфера джет»
- Терещенко Виталий Дмитриевич, «Авиакомпания «Сириус-Аэро»
- Трофимов Сергей Алексеевич, ЦУГА «РусАэро»
- Яцук Антон Викторович, «Бизнес Авиэйшн Центр»
- Цуцкарев Владимир Константинович, «Джет-Порт СПб»

В состав Ревизионной комиссии избраны:

- Кужель Андрей Львович (председатель комиссии);
- Бубловский Игорь Викторович;
- Кондратьев Николай Анатольевич.

Исполнительным директором ОНАДА избрана Сеужкина Анна Андреевна.



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

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

Gulfstream отмечена за новаторство и безопасность

Компания Gulfstream Aerospace объявила о получении звания лауреата 2017 года в области технологических достижений на конференции Aviation Week. Компании Gulfstream и BAE Systems удостоены этой награды за повышение уровня безопасности благодаря активным боковым ручкам управления (ACS), впервые установленным на новых самолетах Gulfstream G500 и G600.

«Для нас это большая честь, и мы благодарим компанию BAE за прекрасное сотрудничество», — сказал Марк Бернс (Mark Burns), президент Gulfstream. «При поддержке материнской компании — General Dynamics — компания Gulfstream усиленно инвестирует в научные исследования и разработки, чтобы постоянно улучшать безопасность, летно-технические характеристики и техническое оснащение своих самолетов. Активные боковые ручки управления — это новое поколение инновационных решений для кабины экипажа».

Активные боковые ручки управления устанавливаются в новой революционной кабине экипажа Gulfstream Symmetry Flight Deck. Это первые подобные элементы управления в деловой авиации. Они связаны на электронном уровне, и с их помощью пилоты могут взаимодействовать между собой через тактильную обратную связь: командир воздушного судна и второй пилот видят и чувствуют управляющие действия друг друга. Таким образом, повышается согласованность между пилотами и значительно возрастает уровень безопасности.

Самолеты G500 и G600 находятся на поздних этапах программы подготовки к сертификации и летным испытаниям соответственно. Это свидетельствует о неизменно строгом и рациональном подходе Gulfstream. Сертификация модели G500 и начало ее поставок заказчикам запланированы на конец этого года, а очередь G600 подойдет в 2018 году.



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.

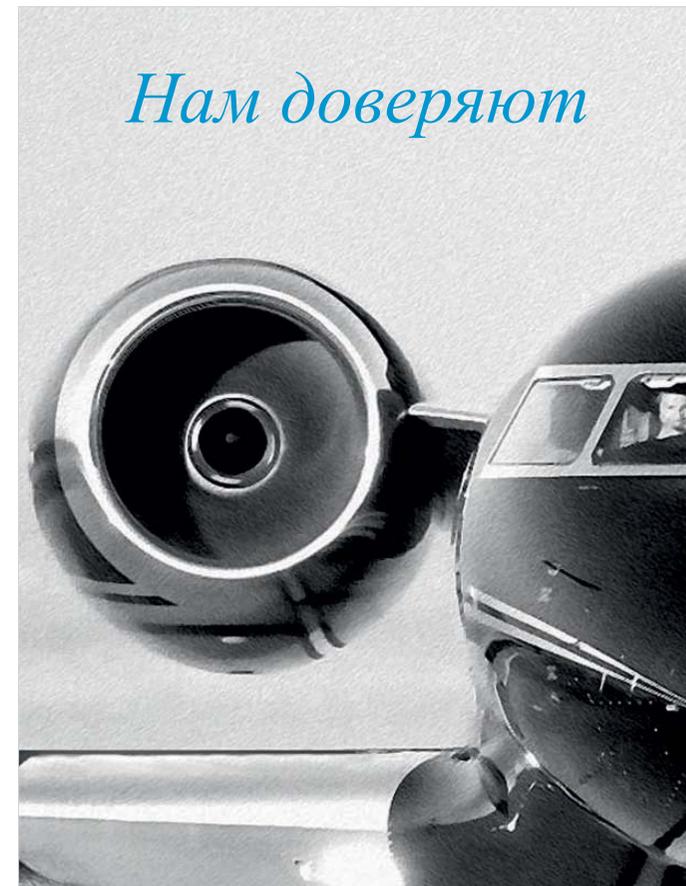
Jet Friends Club на высоте!

2 марта в кулинарной студии CULINARYON прошла первая в этом году встреча Jet Friends Club, неформального сообщества друзей из мира бизнес-авиации. Новый сезон открылся под знаком всеобщего радостного, весеннего настроения!

Всех участников как всегда объединили атмосфера веселого праздника, общая профессиональная тематика и, конечно, любовь к кулинарному искусству. Столичная погода, к сожалению, не позволила в полной мере полюбоваться впечатляющими видами, которые открывались с 27 этажа делового центра «Golden Gate», но это нисколько не испортило настроение гостей.

Все участники мастер-класса под руководством двух шеф-поваров приготовили аппетитные стейки, смогли усовершенствовать свое поварское искусство и узнать все тонкости приготовления самого вкусного мяса! Итальянские песни в исполнении мастеров студии, зажигательные танцы, в которые они вовлекли девушек-участниц, создавали особенно гармоничную атмосферу гастрономического карнавала. В напряженном же кулинарном состязании победили Александра Сушкова и Сергей Акимов.

Напомним, что победители станут почетными гостями Премии Jet24 - 2017 и получат места в VIP-ложе! Приходите на новые встречи Jet Friends Club, выигрывайте и получайте исключительные привилегии!



SkyClean

профессиональный
авиационный
клининг

ШЕРЕМЕТЬЕВО • ДОМОДЕДОВО • ОСТАФЬЕВО

Embraer планирует сохранить темпы производства

В 2017 году Embraer прогнозирует поставку 105-125 бизнес-джетов, говорится в официальном сообщении компании. Таким образом, в 2017 году не ожидается существенной коррекции и цифры будут соответствовать прошлогодним, когда компания поставила 117 бизнес-джетов (в 2015 году эта цифра составляла 120 машин).

В текущем году ожидается поставки 70-80 легких самолетов и 30-35 крупных бизнес-джетов. Суммарная стоимость всех самолетов оценена в \$1,7 млрд.

В Embraer текущий год оценивают, как «сдержанно

оптимистичный» и добавляют, что продолжают повышать рентабельность за счет сокращения затрат.

Напомним, что согласно отчету компании, за минувшие 12 месяцев производитель передал заказчикам 117 бизнес-джетов (73 легких бизнес джета Phenom и 44 семейства Legacy и Lineage). Самым ударным для производителя традиционно выдался четвертый квартал, когда Embraer поставил 43 самолета (25 Phenom и 15 Legacy/Lineage). Суммарно, с учетом коммерческих лайнеров, Embraer поставил клиентам 225 самолетов. Общий объем портфеля заказов Embraer на 31 декабря 2016 года составляет \$19,6 млрд.



An advertisement for Embraer Executive Jets. The top half shows a close-up of a jet engine and the front fuselage of a white aircraft against a blue sky with light clouds. The text "MEET THE WORLD'S MOST-DELIVERED BUSINESS JET" is overlaid in bold, dark blue letters. The bottom half of the ad has a dark grey background with the slogan "Rethink Convention." on the left, the Embraer logo and "Executive Jets" on the right, and the website "EmbraerExecutiveJets.com" at the bottom center.

Luxaviation UK добавляет в чартерный парк Challenger 604

Luxaviation UK (ранее London Executive Aviation) добавляет в чартерный парк 11-местный Bombardier Challenger 604. Воздушное судно G-MOCL будет доступно для чартерных перелетов с апреля 2017 года. Бизнес-джет базируется в греческой столице (Athens International Airport). Как комментируют в компании, самолет получил полностью новый интерьер в 2015 году и способен выполнять беспосадочные рейсы на расстояния до 7410 км.

Как отмечает глава компании Джордж Галанопулос, в Luxaviation UK отмечают высокий спрос на бизнес-перевозки в Юго-Восточной Европе, но при недостаточном количестве «качественных самолетов». «Владелец (греческий, прим. ред.) приобрел самолет, чтобы, если хотите, исправить этот недо-

статок. Греческая экономика продолжает борьбу, но при этом рынок деловой авиации остается весьма востребованным, поскольку состоятельные люди пользуются услугами деловой авиации в течение всего туристического сезона. То же самое касается соседних балканских стран. Challenger 604 в Афинах является отличным дополнением к нашему парку, представляя отличную возможность для нас, по привлечению новых клиентов в регионе», - сообщили в компании.

Новый самолет стал 25-м в парке Luxaviation UK. Чартерный парк оператора состоит из Embraer Legacy 600/650, Bombardier Challenger 604, Bombardier Challenger 350, Dassault Falcon 2000LXS, Cessna Citation Excel и Citation Mustang.





FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group





**Ангарное хранение самолетов
по разумной цене**

www.riga.aero

Африканский рекорд G280

Gulfstream Aerospace объявила о том, что ее самолет Gulfstream G280 недавно установил очередной рекорд скорости в Африке при перелете из города Виндхук, Намибия, в южной части континента, в Дакар, Сенегал, на западном побережье. Время полета составило 7 часов 38 минут.

Суперсредний бизнес-джет вылетел из аэропорта Виндхук Эрос в 8:20 утра по местному времени и прибыл в международный аэропорт Дакар-Леопольд Седар Сангор в 1:58 после полудня по местному времени, преодолев расстояние 6015 км (3248 морских миль) со средней скоростью 0,80 Маха.

«G280 без труда взлетел с короткой ВВП высотного аэропорта», - заявил Скотт Нил, старший вице-президент по международным продажам Gulfstream. «Благодаря весьма специфическим требованиям заказчика мы смогли продемонстрировать высочайшие взлетные характеристики и удобство управления самолетом в сложных условиях».

С момента ввода в эксплуатацию в ноябре 2012 года G280 установил 58 рекордов скорости, из них четыре — в Африке. Самолет может преодолеть 6667 км (3600 морских миль) со скоростью 0,80 Маха. У него лучший в своем классе пассажирский салон с 19 огромными иллюминаторами, оборудованный развлекательными системами высокой четкости и демонстрирующий недостижимый для конкурентов уровень шумоизоляции.

После утверждения в Национальной аэронавигационной ассоциации США рекорд скорости перелета между парой городов был направлен в организацию Fédération Aéronautique Internationale в Швейцарии для признания в качестве мирового рекорда.

Три других рекорда G280 в Африке установлены при перелете между Луандой, Ангола, и Кейптауном, ЮАР, Йоханнесбургом, ЮАР, и Луандой, а также Либревилем, Габон, и Касабланкой, Марокко.



Gulfstream

SILK WAY BUSINESS AVIATION



Представляем совершенно новый

G650

«Лучший аэродром России»

В рамках 10-й юбилейной Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia будут подведены итоги первого всероссийского конкурса «Лучший аэродром России», который организован «Федерацией любителей авиации России» («ФЛА России») при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии. Подведение итогов и торжественная церемония награждения состоятся 26 мая на главной сцене выставки. HeliRussia – одна из самых известных и уважаемых российских авиационных выставок и крупнейший отраслевой форум в Европе и Северной Азии. HeliRussia 2017 будет проходить с 25 по 27 мая в МВЦ «Крокус Экспо» в Москве.

Конкурс «Лучший аэродром России» проводится для демонстрации и продвижения достижений в сфере создания и развития аэродромной сети авиации общего назначения (АОН). Мероприятие

ориентировано на популяризацию авиации, формирование современной аэродромной инфраструктуры и привлечение инвестиций в АОН.

Конкурс проводится в трех номинациях: лучший аэродром с искусственным покрытием, лучший аэродром с грунтовым покрытием, а также лучший вертодром. Финалистами конкурса будут представлены передовые методы создания и организации эксплуатации аэродромов и посадочных площадок АОН.

Ассоциация Вертолетной Индустрии и организаторы выставки HeliRussia приглашают владельцев вертодромов принять участие в конкурсе. Это позволит представить свою вертолетную площадку перед профессиональной аудиторией на крупнейшем отраслевом событии года, а также даст возможность привлечь внимание широкой общественности и СМИ.



Фото: Дмитрий Петроченко

PILATUS

PILATUS PC-12
ПО ОСОБОЙ ЦЕНЕ

NESTEROV AVIATION

Авторизированный центр продаж Pilatus PC-12

sales@nesterovavia.com www.nesterovavia.aero

Первый HondaJet отправился во Францию

Первый бизнес-джет HondaJet будет поставлен во Францию. Владелец нового самолета стал частный заказчик, имя которого производитель не разглашает. Известно, что управлять бизнес-джетом будет компания E.A.T.I.S. Flight Academy, базирующаяся в аэропорту Страсбурга и специализирующаяся на подготовке пилотов. Новый HondaJet получит французские регистрационные номера и выполнит свой первый рейс по маршруту Гринсборо (завод Honda Aircraft) - Страсбург с пятью техническими остановками.

Как прокомментировали BizavNews в E.A.T.I.S. Flight Academy, самолет будет эксплуатироваться в интересах клиента, а также выполнять чартерные перелеты по регионам с предварительным согласованием. В будущем E.A.T.I.S. Flight Academy планируют использо-

вать самолет и в качестве «летающей парты», однако процесс валидации сертификата, позволяющий обучать пилотов на Honda Aircraft, только запущен и в E.A.T.I.S. Flight Academy не скрывают, что на это может уйти достаточно много времени.

В настоящее время Honda Aircraft поставила клиентам 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, ранее сообщил президент и генеральный директор компании Ма-

чимаса 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 производить, 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.



Либерализация неба

Министерство транспорта и коммуникаций Беларуси готовит предложения по введению уведомительного принципа полетов малой авиации. Об этом журналистам по итогам заседания группы по сокращению объема технических и иных требований в сфере транспортной деятельности сообщил министр транспорта и коммуникаций Анатолий Сивак, отвечая на вопрос корреспондента БЕЛТА.



«Мы идем к уведомительному принципу совершенства полетов. Свои предложения по этому поводу мы изложили в письме в Администрацию Президента. Но до 20 марта решение по данному вопросу не будет принято», - сказал министр. По его словам, для внедрения уведомительного принципа полетов малой авиации необходимо решить ряд технических проблем, в том числе в сотрудничестве с другими органами государственного управления. Планируется, что эта работа будет проведена в течение текущего года.

В то же время сейчас Минтранс предлагает ускорить процесс получения разрешения на осуществление полетов. «Процедурой выдачи разрешения на полеты воздушных судов предусмотрено требование подать заявку за 24 часа. Наше предложение - перейти на два часа», - отметил Анатолий Сивак.

Росавиация: частные пилоты не должны работать «таксистами»

Попытка коммерциализации авиации общего назначения, прежде всего, идет в разрез с положениями Международной организации гражданской авиации (ИКАО), заявил глава Росавиации Александр Нерадько, отвечая на вопрос – как он относится к инициативе разрешить частным пилотам за деньги возить пассажиров. ИКАО рассматривает авиацию общего назначения (АОН) не как коммерческую авиацию, пояснил он.

В России есть еще риск, который возникнет, если пилотам АОН разрешат официально за деньги возить пассажиров.

«Я слышу от многих директоров коммерческих

авиапредприятий, что они готовы уйти «под флаг» авиации общего назначения, как только АОН разрешат возить пассажиров за деньги, чтобы не получать сертификаты коммерческих эксплуатантов. В результате получится как в заказных автобусных перевозках и такси. Условно говоря, в авиакомпании 20 вертолетов. Директор авиакомпании соберет экипажи и скажет, что теперь они – АОН и каждый экипаж за день полетов должен принести N-ную сумму выручки. И к чему мы тогда придем?! Откатимся по безопасности полетов. Люди будут гибнуть больше», - прогнозирует Нерадько.

Источник: Российская газета



Фото: Дмитрий Петроченко

В России сделают легкий вертолет

Специалисты холдинга «Вертолеты России» активно ведут работы по созданию однодвигательного легкого многоцелевого вертолета. Запуск серийного производства этих машин планируется на 2020-2021 гг. Как рассказали в холдинге, легкие многоцелевые вертолеты - это самый массовый сегмент мирового гражданского вертолетного рынка, относящийся к авиации общего назначения.

«Для «Вертолетов России» это новый сегмент рынка, поэтому перед нами стоит несколько задач. Во-первых, создать продукт, привлекательный как для коммерческих заказчиков, так и для личного пользования. Во-вторых, выйти на новые для нас рынки, в том числе Европы и США через сертификацию вертолета в этих странах», - пояснил генеральный директор холдинга Андрей Богинский в ходе своего выступления на заседании Авиационной коллегии при Правительстве РФ.

Новый легкий многоцелевой вертолет будет выполнен с использованием соосной схемы несущих винтов. Максимальная взлетная масса машины составит 1600 кг, дальность полета - 760 км. Вертолет сможет брать на борт до пяти человек или 730 кг полезной нагрузки. Крейсерская скорость машины составит 230 км/ч, а практический потолок - 6100 м.

В настоящее время инженеры холдинга приступили к работам технического проекта. Ожидается, что в текущем году будет подана заявка на получение сертификата типа.

Благодаря современным комплексам пилотажно-навигационного оборудования, а также маневренности и простоте управления, новый вертолет имеет хорошие перспективы в сегментах корпоративного транспорта, мониторинга объектов ТЭК и обучения.

Взлетный вес H175 увеличен

Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) одобрило увеличение максимальной взлетной массы (MTOW) среднего двухдвигательного вертолета Airbus Helicopters H175 с 7500 кг до 7800 кг. Это позволяет операторам получить дополнительную полезную нагрузку в 300 кг или увеличение дальности на 40 морских миль. Увеличенный взлетный вес дает операторам большую гибкость, особенно в офшорных операциях.

Увеличение MTOW происходит без каких-либо дополнительных затрат для клиентов и требует только обновления руководств по летной и технической эксплуатации. Первые H175, получившие данное обновление, уже выполняют полеты в Северном море.

Также EASA сертифицировала H175 для полетов в ограниченных условиях обледенения. Кроме того, офшорные операторы H175 в ближайшее время получат возможность автоматизированных подходов к нефтяным платформам.

Кроме этого, новые возможности одобрены в России, Мексике и Австралии, что открывает путь к вводу в эксплуатацию H175 в новых регионах. Сертификация в США, Малайзии, Канаде и Бразилии последует несколько позже.

В настоящее время в эксплуатации находится двенадцать средних двухдвигательных вертолетов H175.



©Airbus / A. Pecchi-2017

Air Hamburg получает Legacy 650

Немецкий бизнес-оператор Air Hamburg продолжает увеличивать парк Embraer Legacy 650. Очередным приобретением стал самолет бизнес-джет 2015 года выпуска D-AHOS (ранее эксплуатировался в Avcon Jet с бортовым номером OE-IZA).



Новый джет имеет специально разработанный интерьер, включающий в себя улучшенную систему акустики, беспроводные интернет и телефонию, ЖК-мониторы с 3D режимом и другие дополнительные опции для комфортабельного перелета.

Как комментирует директор по продажам Air Hamburg Майк Улка, сейчас компания сосредоточится на трех типах воздушных судов – CJ, XLS+ и Embraer Legacy 600/650. Компания поэтапно будет выводить из парка самолеты Citation Bravo, которые, по мнению г-на Улка, старомодны и «сложно продаваемые» через Avinode (95% продаж Air Hamburg осуществляется через Avinode, прим. BizavNews). Стоит напомнить, что Air Hamburg Private Jets стал стартовым заказчиком новой модели Cessna Latitude. Сейчас общий парк оператора состоит из 25 самолетов.

Напомним, что в конце 2012 года Air Hamburg Private Jets присоединился к первому корпоративному альянсу европейских операторов AirClub.

Jet Aviation установил «двойное перо»

Технический центр Jet Aviation Basel сообщил об успешном завершении своей первой установки на BBJ законцовок крыла типа «двойное перо» (Split Scimitar Winglets – SSW). Данная модификация имеет дополнительный сертификат типа EASA.

Технология «двойное перо» уникальна тем, что основывается на существующей конструкции законцовки крыла и обеспечивает увеличение дальности более чем на 2%, не увеличивая размаха крыльев. Переоборудование опирается на запатентованную конструкцию компании Aviation Partners, Inc (API), которая включает в себя добавление новой наклонной консоли, усиление внутренней конструкции крыла и законцовки и установку наконечника законцовки с более аэродинамической формой. API

является эксклюзивным поставщиком SSW для всех самолетов BBJ, BBJ2 и BBJ3.

В настоящее время на все новые Boeing 737 NG (BBJ) оборудуются новыми законцовками, а также FAA и EASA одобрила такую модификацию для всех находящихся в эксплуатации BBJ, BBJ2 и BBJ3.

Новая конструкция проходила летные испытания на BBJ в 2012 году и подтвердила значительное снижение сопротивления по сравнению с самолетами, оснащенными законцовками с базовой конфигурацией. В дальних рейсах новые законцовки обеспечивают снижение сопротивления и, соответственно, увеличение дальности самолетов на 2,5-3,0% по сравнению с базовой конфигурацией, то есть дальность увеличится на 200 морских миль.



С заботой о здоровье

Центр неотложной медицинской помощи Красного Креста Китая (Red Cross Emergency Medical Center) в рамках контракта с Gulfstream Aerospace получил новый бизнес-джет G550 в медицинской конфигурации.

Известно, что самолет оснащен электрической системой погрузки пациента, в том числе на носилках. На борту самолета имеется все необходимое оборудование не только для диагностики, но и для проведения экстренных операций в полете (применена новейшая система циркуляции воздуха для безопасной хирургии на любой высоте). В самолете предусмотрены реанимационная система LifePort, рентгеновское оборудование, аппарат искусственной вентиляции легких, кардиомонитор и дефибриллятор, пульсоксиметр, вакуумный матрас, шприцевые и инфузионные насосы, холодильный шкаф для медицинских принадлежностей, а также банк крови.

Как отмечают в Gulfstream Aerospace, в настоящее время в мире эксплуатируются около 20 специальных G450/G550, которые выполняют различные миссии: от перевозки военнослужащих до исследования атмосферы.

В ноябре 2015 года французская Dassault Falcon в тожественной обстановке передала китайской Red Cross Emergency Medical Center бизнес-джет Falcon 2000LX в медицинской конфигурации. Речь идет о бывшем демонстраторе французского производителя, который после установки специального интерьера и прохождения полного предпродажного технического обслуживания, был передан клиенту. Для китайских медиков Falcon 2000LX стал самым большим самолетом в истории, но теперь флагманом станет G550.

VistaJet передает свой американский флот Jet Aviation

Jet Aviation и VistaJet, две ведущих мировых компаний бизнес-авиации, объявили о том, что Jet Aviation Flight Services будет оперировать и управлять американским парком самолетов Bombardier Challenger 350, летающих по клиентским программам VistaJet. С 2013 года Jet Aviation и VistaJet являются партнерами, когда американский оператор был выбран для управления флотом бизнес-джетов Global 5000 VistaJet в США, и в настоящее время к ним присоединяется флот Challenger 350, который введен в строй в феврале 2017 года.

Весь флот VistaJet в США сейчас управляется Jet Aviation. Бизнес-джеты будут базироваться в различных центрах Jet Aviation по всей стране, и могут забрать пассажиров в любое время и в любом месте в США.

«Мы гордимся тем, что VistaJet выбрала Jet Aviation оперировать и управлять своим американским

флотом», - сказал Дон Хейлобурдо, вице-президент и генеральный директор Jet Aviation Flight Services. «Наше партнерство с VistaJet было чрезвычайно успешным, и мы очень рады поднять наши отношения на новый уровень. Безупречная репутация VistaJet делает ее отличным партнером. Мы с нетерпением ждем продолжения работы на высоком уровне, к которому привыкли клиенты VistaJet и Jet Aviation».

«Сегодня мы рады объявить о расширении нашего партнерства с Jet Aviation», - сказал Рон Сильверман, президент VistaJet U.S. Inc. «Мы начали наше сотрудничество в 2013 году, одобрив их высокую культуру безопасности и отдав в управление наш зарегистрированный в США Global 5000. Jet Aviation превзошел наши ожидания, и так как мы стремимся всегда предоставлять нашим клиентам наилучший сервис, мы решили добавить весь свой американский флот в их сертификат».



Одобрены двигатели для G500 и G600

Компания Pratt & Whitney Canada (P&WC) получила сертификат FAA на турбовентиляторные двигатели PW814GA и PW815GA серии PurePower. Эти силовые установки будут устанавливаться на новые модели бизнес-джетов Gulfstream: на G500 поставят PW814GA тягой 6,9 т, на более вместительный G600 — PW816GA тягой 7,1 т.

В P&WC заявляют, что новое семейство PurePower PW800 отличается высокой эффективностью и низкими затратами на ТО благодаря монолитному диску с лопатками и цифровой системе управления (FADEC) с усовершенствованной системой диагностики, а также использованию современных легких материалов. Топливная эффективность новых двигателей «на десятки процентов выше, чем у двигателей предыдущего поколения в этом классе мощности», — отметили в PWC. Отдельно отмечается, что усовершенствованная камера сгорания TALON X обеспечивает соответствие новым требованиям по выбросам парниковых газов CAEP/8 с большим запасом.

«Двигатель PurePower PW800 построен с той же инновационной философией дизайна и выдающейся надежностью, которой славятся все наши двигатели», — комментируют в P&WC. «Он полностью оптимизирован для быстрого, высотного полета на бизнес-джетах большой дальности и имеет те же проверенные технологии PurePower Geared Turbofan коммерческих двигателей Pratt & Whitney».

Во время тестирования на выносливость при имитации различных миссий двигатель PW800 достиг более 5300 часов испытаний, которые включали в себя более 350 летных часов на летающей лаборатории Boeing 747SP.

В России началась сертификация двигателя Silvercrest

Центральный институт авиационного моторостроения имени П.И. Баранова (входит в состав НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») и компания Safran Aircraft Engines (Франция) подписали договор о проведении в России инженерных и сертификационных испытаний реактивного двигателя Silvercrest для бизнес-джетов, а также связанных с ними расчетно-аналитических и экспериментальных работ.

Цикл стендовых испытаний на московской площадке и в Научно-испытательном центре ЦИАМ в Тураево планируется завершить в 2018 году. Он включает в себя испытания на обледенение и холодный запуск двигателя в высотно-скоростных и климатических условиях, в имитируемых условиях высокогорных аэродромов, а также полную имитацию полетных условий в термобарокамере.

Для проведения испытаний совместно со специалистами Safran Aircraft Engines будут проведены подготовительные работы по адаптации стендового оборудова-

ния ввиду размерности двигателя по классу тяги в диапазоне 5-7 тонн. В частности, из-за особенностей крепления двигателя для всех видов предстоящих испытаний в ЦИАМ спроектирован и будет изготовлен новый тип адаптера бокового крепления двигателя. Благодаря универсальной конструкции, такой адаптер будет применен на всех трех стендах, на которых запланировано проведение испытаний двигателя.

Подобная технология установки двигателя на высотных стендах осваивается и применяется в ЦИАМ впервые. В процессе подготовки изделия к испытаниям специалистами ЦИАМ в тесной кооперации с Safran Aircraft Engines отрабатываются нетрадиционные подходы, применяются новейшие технологии и инженерные решения.

Silvercrest - реактивный двигатель нового поколения, разработанный и изготовленный для суперсреднего размера. Silvercrest уже выбран Dassault Aviation для самолета Falcon 5X.



Bell показал пассажирский вертолет будущего

Американская компания Bell Helicopter представила концепт пассажирского вертолета будущего, предварительная разработка которого ведется под обозначением FC-X. Как пишет Aviation Week, для реализации этого концепта компания намерена провести исследования в области гибридной силовой установки, новой системы компенсации реактивного момента несущего винта, систем автономного полета и управления распределением энергии.

Концепт Bell Helicopter предполагает создание скоростного вертолета, способного перевозить от восьми до 12 пассажиров. По своим размерам он будет несколько больше современного Bell 412. Длина последнего составляет 17,1 метра, а диаметр несущего винта - 14 метров. Новая машина получит гибридную силовую установку, в которой небольшой газотурбинный двигатель (возможно использование двух двигателей) будет подсоединен к генератору, вырабатывающему достаточно энергии для питания бортовых систем и электромотора. Последний будет отвечать за привод несущего винта.

В FC-X планируется отказаться от рулевого винта, который помимо управления направлением полета отвечает и за компенсацию реактивного момента несущего винта. Без этой компенсации корпус вертолета будет вращаться в сторону, противоположную вращению несущего винта. Вместо рулевого винта в хвостовой балке планируется разместить систему электрических вентиляторов с управляемым направлением выдува воздуха. Такие вентиляторы будут расположены по обе стороны хвостовой балки и будут отвечать за управление направлением полета и компенсацию реактивного момента.

В качестве компенсатора пикового потребления энергии в режимах взлета и посадки, а также при полете

на максимальной скорости, будут использоваться аккумуляторные батареи. Какие именно, компания пока не определила. Эти батареи при необходимости будут обеспечивать недостающую мощность, которую не сможет выдать генератор. При крейсерском полете батареи будут заряжаться от генератора. В FC-X также планируется установить систему зарядки батарей от вибрации корпуса вертолета.

На перспективный вертолет планируется установить адаптивные воздухозаборники, по которым воздушный поток будет поступать в газотурбинные установки. В зависимости от режимов и скоростей полета сечение этих воздухозаборников будет изменяться таким образом, чтобы газотурбинные установки получали достаточно воздуха, но при этом сами возду-

хозаборники создавали как можно меньшее лобовое сопротивление. Такое решение позволит тратить в полете меньше топлива и энергии.

Наконец, пассажирский салон FC-X будет выполнен модульным, то есть его компоновку можно будет быстро изменять просто заменяя отдельные готовые узлы. Места пассажиров будут оборудованы индивидуальными развлекательными системами, устройствами связи для переговоров друг с другом, а также настраиваемым освещением. При таком освещении интенсивностью света и цветом пассажиры смогут управлять самостоятельно. Другие подробности о новом вертолете пока не раскрываются.

Источник: N+1



Повышение конкурентоспособности

Согласно данным независимого исследования, усилия Airbus Helicopters по улучшению качества клиентской поддержки привели к значительному снижению прямых затрат на техническое обслуживание и ремонт (DMC) и прямых эксплуатационных расходов (DOC) вертолетов H125, H130 и H135. Снижение расходов на эксплуатацию этих моделей приведет к дальнейшему повышению их конкурентоспособности на рынке.

Исследование, опубликованное в конце прошлого года американской консалтинговой компанией Conklin & de Decker, свидетельствует о снижении прямых эксплуатационных расходов и прямых за-

трат на техническое обслуживание и ремонт модели H135 на 15%, что делает её самой конкурентоспособной в сегменте легких двухдвигательных вертолетов. Также отмечено существенное сокращение расходов на техническое обслуживание и ремонт вертолетов H125 и H130 – теперь они ниже аналогичных затрат на вертолеты ближайшего конкурента на 8% и 2% соответственно.

«В основе нашей повседневной работы – стремление к повышению уровня удовлетворенности клиентов и конкурентоспособности наших вертолетов. Снижение прямых затрат на техническое обслуживание и ремонт, а также прямых эксплуатационных

расходов вертолетов H125, H130 и H135 – важный результат наших усилий. Преимущества от этих улучшений непременно оценят заказчики моделей, занимающих уверенные позиции на мировом рынке», – сказал Матье Луво (Matthieu Louvot), исполнительный вице-президент Airbus Helicopters по клиентской поддержке и послепродажному обслуживанию.

Сокращения эксплуатационных расходов удалось достичь за счет ряда усовершенствований: осуществлен переход от замены компонентов с предельным сроком эксплуатации (SLL) на систему их обслуживания «по состоянию», увеличен межремонтный ресурс (ТВО) отдельных деталей, в частности, для модели H135. Была проведена работа по уменьшению численности наземного обслуживающего персонала и повышению уровня эксплуатационной готовности вертолетов H125 и H130. В течение последних четырех лет компания Airbus также снизила ставки по программе обслуживания комплектующих (РВН, Parts-by-the-Hour) для вертолета H135 на 19%. Программа направлена на сокращение времени простоя вертолетов, оптимизацию расходов на техническое обслуживание и уменьшение склада запчастей.

Инновационный сервисный пакет HCare, разработанный Airbus Helicopters, предоставляет заказчикам поддержку и решения по повышению готовности вертолетов к эксплуатации и оптимизации планирования технического обслуживания. HCare объединяет решения по материально-техническому снабжению, техническому обслуживанию и модернизации вертолетов, технической поддержке, обучению и летной эксплуатации, а также электронные услуги. Гибкий набор опций позволяет обеспечить высокий уровень безопасности и успешное выполнение полетов.



Фото: Дмитрий Петроченко

Leonardo приступила к испытаниям активного ротора

Итальянская компания Leonardo Helicopters приступила к наземным испытаниям нового несущего винта для вертолетов, выполненного по технологии активного ротора. Как пишет Aviation Week, проверки займут несколько месяцев, после чего разработчики установят новые лопасти несущего винта на вертолет AW139 и приступят к их летным испытаниям. Первый полет запланирован на лето текущего года.

Воздушные винты вертолетов создают сильный шум, делающий невозможным их использование вблизи жилых поселений. Кроме того, ротор очень сложно

точно уравновесить, что вкуче с разными по плотности воздушными слоями, встречающимися во время полета, приводит к сильным вибрациям. Такие вибрации хотя и гасятся специальным устройством, все равно сокращают ресурс несущего винта.

Система активного ротора, разрабатываемая Leonardo Helicopters, позволит устранить некоторые недостатки несущих винтов вертолетов. В частности, на лопасти нового винта установлены небольшие «закрылки». Предполагается, что колебания лопастей воздушного винта при вращении будут гаситься

отклонением «закрылков». Эти же элементы будут использоваться для компенсации кренящего момента ротора.

По оценке итальянской компании, система активного ротора позволит снизить вибрации несущего винта по меньшей мере на 90 процентов. Эта же система позволит повысить максимальную скорость вертолета на десять процентов. При этом будет существенно оптимизирована работа ротора и двигателя на многих режимах полета, включая и крейсерский горизонтальный.

Разработка активного ротора ведется итальянской компанией в рамках общеевропейской программы Clean Sky, предполагающей создание новых типов вертолетов. Эти вертолеты должны отличаться от существующих машин большей экономичностью и экологичностью. Кроме того, они должны быть более тихими.

Leonardo Helicopters, помимо активного ротора, в рамках программы Clean Sky занимается созданием рулевого винта вертолета с электрическим приводом. Такое решение позволит существенно облегчить конструкцию летательного аппарата за счет отказа от системы карданных валов и промежуточных редукторов, необходимых для привода рулевого винта от редуктора несущего.

Электрический рулевой винт будет полезным, например, на транспортных вертолетах и вертолетах для медицинской эвакуации. На время погрузки на земле летчики смогут останавливать рулевой винт, не останавливая несущий. Это сделает процесс погрузки безопаснее, а взлет после ее завершения — быстрее.

Источник: N+1



VistaJet: 2016 год в цифрах

Компания VistaJet опубликовала официальные итоги работы в минувшем году. Согласно данным компании, в 2016 году было выполнено более 100000 рейсов и перевезено четверть миллиона пассажиров. Самолеты компании побывали в 1600 аэропортах 187 стран. За минувшие двенадцать месяцев VistaJet получила 15 новых бизнес-джетов Bombardier Global 6000 и Bombardier Challenger 350 (рост парка составил 26%).

40% новых клиентов компании в минувшем году пришлось на бывших владельцев самолетов или клиентов долевого оператора. Также основную массу клиентов в возрасте 25 лет, которые приобретали контракты на более чем 400 летных часов в год, составляли топ-менеджеры крупных технологических компаний, предпочитающих выполнять несколько перелетов в течении недели.

В рамках своей глобальной стратегии роста и расширения флота VistaJet добилась огромного прогресса на пути к достижению своей цели вывода на рынок предложения по стоимости рейсов только в одну сторону. Ежемесячное поступление во флот оператора суперсредних и крупноразмерных самолетов позволяет VistaJet предлагать своим клиентам возможность вести бизнес без границ. Компания расширила зону обслуживания для всех клиентов, давая им свободный доступ к полетам в США, Азиатско-Тихоокеанский регион, Европу, Ближний Восток, Индию и Африку.

Высокие показатели компании отражают правильный пакет предложений для клиентов, и были обусловлены постоянной направленностью усилий на клиентоориентированность, высокое качество и уникальные услуги VistaJet. В 2016 году компания вновь инвестировала в свой флот, и по состоянию

на 10 марта оператор владеет 71 самолетом семейств Global и Challenger.

Устойчивый рост трафика и числа пассажиров подчеркивает, что бизнес-модель VistaJet остается популярной и является хорошим предложением для корпораций, предпринимателей и состоятельных людей, которые ценят экономию времени и преимущества частного полета. В 2016 году VistaJet успешно диверсифицировала свою клиентскую базу, добившись заметного роста числа клиентов в Сингапуре и Китае, расширив свои офисы в таких ключевых городах, как Лос-Анджелес, Нью-Йорк, Гонконг, Сеул и Лиссабон.

Председатель и основатель Томас Флор говорит:

«2016 год стал рекордным для VistaJet. Мы сохранили наши позиции в качестве ведущего мирового оператора бизнес-авиации, принимая наших пассажиров в пунктах назначения с уведомлением всего за 24 часа. Мы перевезли больше пассажиров на наших самолетах, чем когда-либо прежде. Географический охват VistaJet в США и Китае по-прежнему растет, и мы занимаем рыночную долю наших основных конкурентов на всех наших основных рынках. Особенно было приятно видеть, что Азия становится одним из наших наиболее быстрорастущих рынков, и мы рады фиксировать сильный рост активности в Китае. У нас есть четкие планы увеличения числа направлений, по которым мы летаем, что еще больше ускорит наш рост в 2017 году».



Фото: Дмитрий Петроченко

Переломный момент

Администрация главных воздушных ворот французского региона Эльзас – Aeroport Strasbourg – подвела предварительные итоги работы в минувшем году в сегменте деловой авиации. Как рассказал BizavNews Президент и главный исполнительный директор Aeroport Strasbourg Тома Дюбюс, основной показатель – трафик – вырос на 13% по сравнению с предыдущим годом.

«Страсбург имеет статус «парламентской столицы Европы» с 1992 года, поскольку является местом заседания Совета Европы с 1949 года и Европейского парламента с 1992 года. Наш город – один из ключевых центров экономики северо-востока Франции, где активно развивается финансовая и банковская деятельность, а также «появляются» инновации в области медицины и инженерии. Но вот похвастать-

ся разнообразием бизнес-джетов на перроне мы не можем, но надеемся, что вскоре ситуация изменится. До последнего времени основной трафик приходился на правительственные борты, прилетающие на многочисленные ассамблеи и заседания парламентских групп – ведь в Страсбурге расположена 21 европейская институция. И чтобы многочисленная армия еврочиновников комфортно чувствовала себя в аэропорту, ранее бытовало мнение, что дополнительный бизнес-трафик, да и в целом general aviation, мешает», - рассказывает г-н Дюбюс.

Однако ситуация в корне меняется с приходом новой команды управленцев во главе с г-ном Дубусом. До 2011 года управлением аэропорта занималась Торгово-промышленная палата Страсбурга, и тогда деловой авиации внимания не уделялось вообще, весь упор делался на коммерческие перевозки регулярными рейсами, а частные воздушные суда вызывали неподдельное раздражение. Но пять лет назад была сформирована принципиально новая управленческая команда аэропорта, и вместе с этим сменился и собственник, вернее государство увеличило свою долю, отдав план развития новому топ-менеджменту. В нынешнем варианте государству принадлежит 60% акций аэропорта, 25% акций сохранено за Торгово-промышленной палатой, а остальные 15% достались мэрии города и региону Эльзас.

Сейчас администрация Aeroport Strasbourg реализует долгосрочный план развития деловой авиации, привлекая существенные средства инвесторов. Первым шагом новой администрации стало приобретение 75% акций местного филиала компании Air Partner с образованием новой «дочки» Aeroport Strasbourg Handling и сохранением рабочих мест за персоналом Air Partner (25% осталось за Air Partner).



Фото: Дмитрий Петроченко

Таким образом, Aeroport Strasbourg создал «весьма конкурентную среду» для развития, как линейной, так и бизнес-авиации. И уже прорабатывается возможность прихода в аэропорт крупного провайдера услуг ТОиР, требования к которому весьма жесткие – наличие сертификатов EASA и FAA, возможность работы с различными типами бизнес-джетов, расширенное портфолио услуг.

«Сегменты коммерческой и бизнес-авиации одинаково интересные, но последний развивать просто необходимо. У нас есть ряд маркетинговых преимуществ, например, с соседним и достаточно популярным аэропортом Баден-Бадена – это цены. Маркетинговая политика Aeroport Strasbourg достаточно проста. Мы не возьмем с клиента за услуги, которые ему не нужны. Aeroport Strasbourg один из немногих аэропортов Европы, который позволяет подавать флайт-план за час до фактического прилета. При этом владелец самолета или оператор вправе и вовсе отказаться от услуг хендлера и заплатить лишь аэропортовые сборы. Топливом торгует Shell, который дает весьма привлекательные цены при заключении долгосрочных контрактов. Аэропорт способен принимать большие самолеты – длина ВПП составляет 2400 метров. Поэтому частыми посетителями аэропорта являются многочисленные BBJ и ACJ, а также корпоративные Boeing 767 или Airbus A330. Конечно проблема паркинга существует и в Aeroport Strasbourg. Сейчас в ангарах одновременно можно разместить лишь 40 самолетов, но уже через два года эти цифры существенно изменятся. Но даже сейчас сотрудники войдут в положение и не откажут клиенту в долгосрочной стоянке», - продолжает г-н Дюбюс.

Сейчас в аэропорту выделено 20 стоянок под самолеты различной вместимости, включая ACJ и BBJ.

В пиковые периоды (прилеты делегаций) аэропорт забирает у «регулярки» еще 10 стоянок. Аэропорт неслотированный, но не работает ночью в период с 23:00 до 05:30 местного времени. Регламент работы аэропорта может и продлевается, однако администрация аэропорта просит клиентов уведомлять их о своем прилете в ночное время за 48 часов.

Сейчас Aeroport Strasbourg имеет задел в 20 га, на котором планируется существенно развить сегмент

деловой авиации, построив новые ангары и увеличив количество парковочных мест. В прошлом году был введен в эксплуатацию первый современный ангар. В мае текущего года на месте старого будет построен новый ангар площадью 1300 кв.м. А дальше будут планомерно вводиться новые комплексы и иная инфраструктура. Администрация аэропорта готова рассмотреть любые инвестиционные проекты, а самое главное их реализовать.



Фото: Дмитрий Петроченко

Вертолетная коррекция

Вертолетостроительная промышленность оказалась в условиях медленного роста мировой экономики и колебаний на рынках, связанных с нефтегазовой промышленностью, что заставляет надеяться на получение новых заказов в ближайшем будущем со сдержанным оптимизмом. В своем 19-м ежегодном докладе [«О перспективах развития рынка газотурбинных гражданских вертолетов»](#) компания Honeywell дает прогноз на поставку от 3900 до 4400 единиц гражданских вертолетов, которые будут поставляться с 2017 по 2021 год, что примерно на 400 вертолетов меньше, чем в пятилетнем прогнозе, опубликованном в 2016 году.



Фото: Дмитрий Петроченко

«Текущая ситуация в мировой экономике заставляет менеджеров парка воздушных судов тщательно взвешивать решения в отношении приобретения новой техники, и это стало причиной того, что наше видение перспективы спроса в течение последующих пяти лет отличается большей осторожностью по сравнению с предыдущими годами», - сказал Бен Дриггс, президент подразделения Honeywell Aerospace в Латинской Америке. «Даже в условиях медленного экономического роста компания Honeywell занимает устойчивое место на рынке оказания услуг по увеличению срока эксплуатации действующего воздушного парка, увеличение которого обеспечивается путем проведения мероприятий по организации послепродажной модернизации и проведению ремонтно-восстановительных работ».

К основным выводам касательно перспектив развития рынка можно отнести тот факт, что:

- Исследование показало снижение объема нового плана закупок в ближайшие пять лет. Это касается всех регионов и привело к тому, что приходится с большей осторожностью рассматривать перспективы развития рынка.
- При рассмотрении возможности новых приобретений операторы руководствовались теми же принципами, что и в прошлом году. Выбор типа конструкции и модели нового воздушного судна сильно зависел от дальности полета, размера салона, рабочих характеристик, технологической модернизации и опыта отношения с брендом.
- В целом за последние 12 месяцев коэффициент использования вертолетного парка увеличился по сравнению с прошлым годом. Ожидается, что в течение следующих 12 месяцев, интенсивность использования парка вертолетов значительно улучшится в Северной и Латинской Америке, но ухудшится в странах Европы.

Региональный обзор

Латинская Америка

В 2017 году наблюдается более низкий уровень замены судов воздушного парка и ожидания роста рынка по сравнению с результатами 2016 года. Несмотря на то, что планы по закупкам вертолетной техники превышают среднемировые показатели, они сократились более чем на 13 процентов по сравнению с предыдущим годом.

- Латинская Америка лидировала среди всех мировых регионов по уровню закупок новой вертолетной техники, но в связи с неблагоприятной экономической ситуацией в Бразилии и Венесуэле из года в год происходит снижение этого показателя.
- В настоящее время респонденты из Латинской Америки отдают предпочтение легким одномоторным моделям, которые занимают почти 60 процентов от планируемых приобретений, на втором месте по популярности идут среднегабаритные двухмоторные модели.

Ближний Восток и Африка

Этот регион находится на втором месте по уровню закупок новой вертолетной техники по сравнению с другими регионами. До 22% респондентов, которые представляют воздушные флотилии, говорят о планах по замене или проведению дополнительных закупок вертолетов. Тем не менее, планы по закупкам вертолетной техники снизились на 8 процентов по сравнению с результатами, которые были получены в 2016 году.

- Около 80 процентов новых вертолетов, которые планируют приобрести, относятся к классу двухмоторных среднегабаритных моделей.
- Как было выяснено в ходе проведения исследования легкие одномоторные модели стоят на

втором месте по популярности у эксплуатирующих организаций.

Северная Америка

По результатам исследования, проведенного в этом году, уровень ожидаемых закупок вертолетной техники снизился более чем на 2 процента. Планы по закупкам вертолетной техники снижаются второй год подряд, начиная с 2015 года.

- Более 75 процентов запланированных средств на закупку вертолетной техники в Северной Америке будут потрачены на легкие одномоторные модели, в то время как чуть менее 13 процентов от запланированных средств были выделены на закупку среднегабаритных двухмоторных моделей.
- Планы по закупкам вертолетной техники в Северной Америке составляют важную часть всеобъемлющего исследования спроса на вертолетную технику в 2017 году. Это связано с тем, что в регионе представлено до 40 процентов действующего мирового парка вертолетной техники.

Европа

По результатам исследования, проведенного в этом году, планы по закупкам вертолетной техники сократились более чем на 3 процента, снижение происходит второй год подряд.

- В исследовании, которое проводилось в 2017 году, принимает участие лишь малая часть российских организаций, эксплуатирующих вертолетную технику. В связи с таким положением вещей сохраняется неопределенность в отношении данных, полученных для европейских стран.
- Если не принимать во внимание спрос на тяжелые двухмоторные вертолеты, можно сказать, что планы по закупкам вертолетной техники

в Европе в равной мере охватывают все классы воздушных судов.

Азиатско-Тихоокеанский регион

Несмотря на твердые позиции этих стран на рынке, общие планы по закупкам вертолетной техники снизились примерно на 1%. Согласно результатам исследования, проведенного в 2017 году, планы по закупкам вертолетной техники эксплуатирующими организациями продолжают снижаться по сравнению с предыдущими годами.

- Организации, эксплуатирующие вертолетную технику в азиатском регионе, как правило, больше сосредоточены на проведении новых закупок вертолетной техники для конечного применения в корпоративном секторе и нефтегазовой промышленности и, следовательно, при составлении планов по закупке новой авиационной техники наибольшей популярностью у них пользуются среднегабаритные двухмоторные вертолеты.
- Индия предоставляет мало информации для проведения исследований, но из года в год сохраняет стабильные показатели на рынке.
- Существует ряд стран, предоставляющих правдивую и полную информацию в отношении планов по закупкам вертолетной техники в регионе. К таким странам можно отнести Китай, Австралию, Южную Корею, Японию и Малайзию.

Страны БРИКС (Бразилия, Россия, Индия и Китай)

Согласно проведенному исследованию планы по закупкам вертолетной техники снизились в этом году для всех стран за исключением России. В целом планы стран БРИКС по закупке вертолетной техники снизились более чем на 11 процентов по сравнению с результатами 2016 года.

- Планы Бразилии по закупке вертолетной техники значительно снизились, почти на 20 процентов в 2017 году, став отражением последствий экономического спада в стране.
- Из-за небольшого объема информации сложно делать какие-либо выводы касательно России и Индии.
- Уровень запланированных закупок вертолетной техники снизился и в Китае, отражая неблагоприятные перспективы для экономического роста в стране.

Методология проведения исследования

Обзор перспектив рынка вертолетной техники в 2017 году это - статическое представление индустрии вертолетной техники за определенный отрезок времени, которое отражает текущие условия ведения бизнеса и политическую ситуацию. В этом году в ходе проведения исследования было опрошено более 1000 шеф-пилотов и менеджеров летных отделов компаний, которые эксплуатируют 3746 газотурбинных и 362 поршневых вертолета во всем мире. В ходе проведения исследования не учитывался основной парк авиационной техники и чрезвычайно крупные эксплуатирующие организации, которые были рассмотрены в отдельном порядке. Данные, полученные от организаций, эксплуатирующих парк вертолетной техники для обслуживания нефтегазовых компаний и аварийно-спасательной медицинской службы, учитывались в рамках проведения исследования вместе с данными, полученными от независимых летных отделов. В ходе проведения исследования были детально рассмотрены классы эксплуатируемых воздушных судов и проанализированы конкретные планы по замене или дополнительному расширению парка воздушных судов путем приобретения новой вертолетной техники.

Инвестиции – это жизнь

BizavNews продолжает цикл публикаций об итогах работы российских компаний в минувшем году. На протяжении всей истории существования отечественной бизнес-авиации и аэропортового обслуживания сегмента бизнес-перевозок «Внуково-3» занимает лидирующие позиции не только в России, но и в Европе. Одним из свидетельств этого стал тот факт, что «Внуково-3» стабильно занимает первую строчку в рейтинге наиболее востребованных аэропортов для бизнес-перевозок по рейтингу агентства Avinode. По данным этого же агентства, в среднем «Внуково-3» обслуживает около 2000 рейсов и до 10000 пассажиров в месяц. Сегодня



наш гость – Генеральный директор VIPPORT Игорь Мудрик, который любезно согласился ответить на наши вопросы.

Игорь Игоревич, закончился, пожалуй, один из самых сложных для деловой авиации годов. В прошлом году ситуация на рынке оставалась сложной. Отечественный рынок деловой авиации в 2016 году стал заложником экономической и, отчасти, политической ситуации в мире. На фоне снижения международного трафика, мы наблюдали небольшой, но все же рост активности на внутрироссийских направлениях. Если кратко, какие цифры мы имеем «на выходе»? Атмосфера текущего года удручает?

Да, действительно в прошлом году наш рынок немного лихорадило. Тем не менее, процессы, которые мы наблюдаем вселяют в нас определенный оптимизм, восстановление докризисных показателей набирает обороты, однако не такими темпами, на которые мы рассчитывали. На фоне слабого первого квартала, мы имели небольшую позитивную коррекцию в середине года и достаточно сильный последний квартал. За минувшие 12 месяцев трафик ЦБА «Внуково-3» немного сократился, но это не критично. Мы практически достигли психологической планки в 100000 пассажиров. В целом можно сказать, что снижение волатильности рынка деловой авиации в нашей стране на фоне весьма умеренного снижения объемов само по себе уже является благоприятным фактором развития, свидетельствующим об определенной стабилизации после непредсказуемо резких скачков предыдущего периода 2014-15 годов. Нет, я бы сказал, что паника на рынке отсутствует. Скорее прошлый год был лишен определенного оптимизма и сопровождалась адаптацией

основных игроков рынка к реалиям происходящих событий.

Игорь Игоревич, и тем не менее «Внуково-3» продолжает активно инвестировать в собственную инфраструктуру?

Могу сказать одно, инвестиции – это жизнь, в прямом и переносном смысле. Политика нашей компании фокусируется на максимальном комфорте для наших клиентов. В прошлом году мы активно реализовывали несколько инфраструктурных проектов. Первый из них связан со строительством дополнительных ангарных площадей. В течение прошлого года в аэропорту продолжилось строительство и модернизация ангарного комплекса. В итоге, в настоящее время во «Внуково-3» расположен крупнейший ангарный комплекс в Европе, позволяющий осуществлять всесезонное хранение и обслуживание воздушных судов любых типов, включая АСJ340 и ВВJ767 (23 ангара, площадью от 96 кв.м. каждый). «Внуково-3» располагает более 210 тысяч кв.м. перронных площадей. В 2017 году мы продолжим строительство новых ангаров.

И еще один проект, заслуживающий внимания. «Внуково-3» и компания Jet Transfer, официальный представитель Bell Helicopter, Cessna Aircraft, Beechcraft в России, подписали соглашение о сотрудничестве в области вертолетных услуг. Комплексное предложение вертолетных услуг во «Внуково-3» предполагает наличие всех пунктов, необходимых для качественной и безопасной эксплуатации вертолетов клиентов. Основные направления, в которых будет вестись работа, это продажа вертолетов Bell Helicopter, услуги по базированию и хранению вертолетов в новых ангарах, обслуживание сообщения с другими вертолетными площадками и аэропортами

московской воздушной зоны, техническое обслуживание, эксплуатация и менеджмент вертолетной техники, а также продажа чартерных перевозок. В настоящий момент идет к завершению подготовка необходимой инфраструктуры Хелипорта и обучение персонала. Основная задача проекта – обеспечение максимально комфортного и качественного уровня предоставляемых клиентам услуг.

Вертолетные перевозки в России становятся все более востребованными. Использование вертолетов в частных и корпоративных целях уже не является чем-то необычным. На сегодняшний день российский регистр вертолетов насчитывает более 700 вертолетов иностранного производства, которые используются для подобного рода перевозок. Ежегодно в страну ввозятся десятки вертолетов. Появление полноценного Хелипорта во «Внуково-3» обеспечит для клиентов Центра Бизнес Авиации возможность быстрого и комфортного трансфера в Москву и откроет возможность простой и удобной эксплуатации своих личных вертолетов. Земельный участок под Хелипорт (вертодром) площадью 5,4 га расположен в непосредственной близости от аэропорта «Внуково-3». Новый комплекс предназначен для обслуживания исключительно вертолетов. Согласно одобренному проекту, вертодром будет включать терминал внутренних рейсов площадью 1000 кв. метров, высотой – не более 8 метров, а также четыре ангара для вертолетов общей площадью 10000 кв. метров, высотой – не более 15 метров. Новый вертолетный комплекс будет иметь взлетно-посадочную площадку, оборудованную светосигнальным и другим необходимым оборудованием, открытые стояночные площадки, на которых смогут разместиться до 10 вертолетов размерности Ми-8, а также четыре ангара, способных вместить в общей сложности 16 вертолетов Ми-8 или 20 вертолетов размерности



AW139. Кроме того, комплекс сможет обеспечивать заправку и техническое обслуживание вертолетов. Аэропорт вкладывает в строительство вертодрома и новых ангаров только собственные средства. Принадлежать инфраструктура также будет компаниям, владеющим аэропортом: «Международный аэропорт «Внуково» и «Внуково-инвест». Вертолетный комплекс расположен на удалении от рабочих ВПП аэродрома Внуково. Что упрощает процесс согласования и получения разрешения на полет. Для обеспечения безопасности полетов вертолетов в зоне аэропорта было проведено исследование и разработаны схемы подхода и выхода из зоны аэропорта. Они составлены таким образом, что полеты вертолетов не окажут влияния на схему основного движения воздушного

транспорта и пунктуальность выполнения регулярных рейсов, поэтому задержки по прибытию и отправлению вертолетов не прогнозируются. Собственной вертолетной компании у аэропорта не будет. Пользоваться услугами вертодрома будут потенциальные клиенты аэропорта деловой авиации «Внуково-3».

А как обстоят дела с услугами ТОиР?

Здесь дела идут достаточно хорошо. Помимо наших ключевых партнеров из Jet Aviation Moscow Vnukovo и Dassault Falcon Service Moscow, свои позиции существенно укрепляет и компания VTS Jets (Vostok Technical Service Jets). За неполных два года

провайдер ТОиР прошел длинный инновационный путь, по сути став одной из ведущих отечественных компаний в сегменте техобслуживания деловых самолетов. Сейчас компания занимается техническим обслуживанием воздушных судов Global Series и Challenger 300/350/604/605/850 производства Bombardier. VTS Jets является обладателем сертификата EASA Part-145 (EASA.145.0303) и одобрений от авиационных властей Каймановых островов, Бермуд, Катара и Арубы. Линейное техническое обслуживание воздушных судов VTS Jets осуществляет в новом специализированном ангаре во «Внуково-3». Услуги AOG предоставляются во всех московских аэропортах (Внуково/Домодедово/Шереметьево), а также в других воздушных гаванях России и стран СНГ. А осенью прошлого года VTS Jets и Lufthansa Bombardier Aviation Services (берлинский центр ТОиР), специализирующийся на техническом обслуживании бизнес-джетов Bombardier, подписали договор о сотрудничестве в предоставлении услуг по техническому обслуживанию воздушных судов бизнес-авиации производства Bombardier в московском регионе, на территории России и стран СНГ. С начала года компания VTS Jets предлагает услуги по поддержанию летной годности воздушных судов. Кроме того, 17 февраля этого года компания получила сертификат соответствия требованиям Федеральных авиационных правил ФАП-285, что позволяет выполнять работы по техническому обслуживанию бизнес-джетов российской регистрации. Есть и еще ряд проектов, о которых мы расскажем чуть позже.

Игорь Игоревич, Москва и Питер остаются ключевыми пунктами для отрасли. Увидели ли Вы, что в МАУ усилилась конкуренция?

Снижение объемов движения и потребностей в аэропортовом обслуживании полетов деловой авиации приводит к росту конкуренции в московском авиационном узле, что с точки зрения операторов и владельцев воздушных судов бизнес-класса является благоприятным фактором для развития. В 2016 году отмечался рост объемов движения и базирования воздушных судов бизнес-авиации в аэропорту Санкт-Петербурга. Этому способствует как хорошо развитая инфраструктура (ангары, перроны, бизнес-терминалы), так и наличие в аэропорту Пулково двух конкурирующих операторов наземного обслуживания.

А какие бы события ушедшего года Вы бы выделили особо?

Прежде всего, это окончание процесса аудита на сертификат соответствия добровольному стандарту IBAC «International Standard for Business Aircraft Handling» (IS-BAH). Одобрение распространяется на FBO «Внуково-3» в Международном аэропорту «Внуково», и тем самым мы стали первыми в Восточной Европе, получившими этот сертификат. 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 SMS во всех аспектах деятельности FBO и базируется на структуре более раннего стандарта IS-BAO для операторов деловых самолетов.

Не без гордости хотел бы отметить, что в конце года Международный терминал «Внуково-3» отметил 10-летний юбилей! За десять лет работы «Внуково-3» вышел на лидирующие позиции в сфере предоставления услуг по обслуживанию рейсов бизнес-авиации. На развитие терминала повлияли

ряд преимуществ, таких как развитая современная инфраструктура, выгодное географическое месторасположение, безопасность и конфиденциальность, высококлассный сервис и техническое оснащение перрона. И в настоящее время он является уникальным многофункциональным комплексом, основная деятельность которого направлена на организацию обслуживания авиаперевозок владельцев воздушных судов, деловой и политической элиты. На протяжении нескольких лет ЦБА «Внуково-3» удерживает лидерство в рейтинге международной системы Avinode, опережая 25 других европейских аэропортов деловой авиации. С каждым годом все больше мировых спортивных клубов используют комплекс «Внуково-3» в качестве аэропорта прилета и вылета. Также в центре бизнес-авиации «Внуково-3» хорошо развито и отработано обслуживание рейсов медицинской авиации.

Игорь Игоревич, позвольте теперь вернуться к вопросу, который интересует многих, а именно, ценообразованию. Ценообразование – ключевая составляющая рынка. Почему российские игроки, практически, не опускают цены на услуги?

Здесь все просто. Если мы говорим о коммерческих эксплуатантах, то они уже существенно снизили ставку за аренду самолетов (ставку летного часа), при этом уровень опустился в среднем на 15%. Что касается провайдеров услуг, в частности хендлеров и сервисных компаний, то и здесь ситуация изменилась. Мы видим снижение ставок, предоставление скидок и иные бонусы. Но дело вовсе не в цене. Просто клиенты стали меньше летать, зачастую оптимизируя свои перелеты, многие ищут альтернативу бизнес-авиации и пересаживаются в бизнес-классы регулярных перевозчиков. Могу вас уверить, что

ценовая политика нашей компании направлена не на увеличение объемов, а на предоставление услуг VVIP класса, с чем мы, как мне кажется, справляемся достаточно хорошо.

Игорь Игоревич, ни для кого не секрет, что львиная доля в сегменте бизнес-авиации московского трафика приходится на «Внуково-3», да и, скорее всего, этот тренд сохранится и в будущем. Даже в условиях восстановления рынка в Старом Свете, таким трафиком может похвастаться далеко не каждый крупный европейский аэропорт. Какими, по Вашему мнению, основными причинами успеха компании?

Скажу, что, как и в любой компании, секрет успешной деятельности состоит из множества факторов. Это и квалифицированные сплоченные работники, и оперативное решение возникающих вопросов. Ведь что такое бизнес-авиация? Это, прежде всего, высокая мобильность и возможность вести бизнес в разных регионах, что является приоритетом для состоятельных людей, ценящих свое время. И мы делаем все возможное, чтобы все пожелания наших клиентов были удовлетворены. Немаловажно и то, что мы обслуживаем любые самолеты бизнес-авиации без исключения. Их основу составляют модели Airbus Corporate Jets, Boeing Business Jets, Gulfstream, Bombardier, Falcon, Cessna (Textron), Embraer, отечественные SBJ и другие.

К нашим конкурентным преимуществам можно отнести и то, что у нас разработан сервис VIS, который позволяет клиентам отслеживать статус обслуживания рейса в режиме реального времени при помощи специального веб-сайта или sms-уведомлений. Так же стоит напомнить, что наш аэропорт объективно

выигрывает в плане расположения. Ведь очень важно то, что мы находимся всего лишь в 15 км от МКАД и являемся ближайшими к центру города.

Подводя итог вышесказанному, не могу не отметить то, что мы являемся полностью самостоятельным мини-аэропортом, с собственным штатом, отдельными службами, спецтехникой, тогда как большинство других аэропортов не располагает отдельными терминалами и, в лучшем случае, имеет один ангар. Тогда как у нас их количество позволяет вместить до 100 бортов. Немаловажна и пропускная способность, которой вряд ли могут похвастаться наши конкурен-

ты – это 60 человек в час, говоря только о международных рейсах.

Каким будет 2017 год для «Внуково-3»?

Всегда трудно строить какие-либо прогнозы на будущее, ведь существует масса факторов, повлиять на которые мы не в силах. Это и экономическая ситуация в стране, и основные ориентиры общества, и многое другое. Например, с увеличением деловой активности и с привлечением интереса иностранных инвесторов к нашей экономике, возможно достижение основных показателей докризисных значений.



Фото: Дмитрий Петроченко

Кто на кухне хозяин?

Добрый день, дорогие друзья! В наших кулинарных заметках мы уже обращались к истории и традициям мировых кухонь, обсуждали новейшие технологии и тенденции. Сегодня мы поговорим о тех, кто, пользуясь данными знаниями и технологиями, готовит нам вкуснейшие блюда – о поварах и кухонной иерархии.

История развития человечества знавала невиданные взлеты и резкие падения поварского искусства. То еду возносили до небес, считая ее одним из самых лучших удовольствий, то относились к ней чуть ли не с

презрением, считая, что даже разговоры о продуктах и блюдах «недостойны истинного джентльмена». В древней Спарте к питанию относились сдержанно: в походе и на войне нужно было обходиться простой в приготовлении пищей. А совсем рядом, в Афинах, изощрялись в приготовлении неслыханного праздничного блюда: крошечная маслинка запекалась внутри голубя, голубь – в козленке, козленок – в овце, овца – в быке, все это жарилось на вертеле, и самому почетному гостю доставалась та самая маслинка.



Десятки тысяч блюд создала за свою историю мировая кулинария. С кулинарами считались, от них зависел престиж того или иного знатного дома. От поколения к поколению передавали люди опыт приготовления пищи. Они бережно хранили все традиции, связанные с едой, понимая, что пища основа жизни, здоровья и благополучия. У римлян десятая муза так и называлась Кулинария. Она стала покровительницей поварского дела, получившего название «кулинария» (от лат. *culina* – кухня). В древнейших письменных памятниках Вавилона, Египта, Китая и арабского Востока уже содержатся записи отдельных кулинарных рецептов.

В конце средних веков, благодаря бурному проникновению пряностей из восточных колоний, изысканная кухня получила дальнейшее развитие. Колыбелью изысканной кухни стала Италия, особенно юг и Сицилия. При короле Людовике XIV испытала подъем поварского искусства Франция, и с тех пор эти европейские страны ведут непрерывное соперничество по кулинарной части.

Кухонная иерархия.

На кухне, так же как и в армии, существует строгая система подчинения. Недаром все повара носят кителя, которые часто отличаются друг от друга, выделяя генералов, офицеров и рядовых солдат гастрономических войск. Предлагаем Вам ознакомиться с кухонной иерархией.

Итак, «верховный главнокомандующий» – Шеф-повар (*chef de cuisine*) – полновластный начальник над всем кухонным персоналом и, в то же время, самый крупный мастер приготовления блюд. Указы не обсуждаются, ни единое действие на кухне не происходит без его ведома.

Правая рука Шеф-повара – Су-шеф – в его отсутствие может принимать решения, но обязательно согласовывает их с руководителем.

Энтреметье – это «левая рука» Шеф-повара, третий по значимости повар на кухне. В его обязанности входит приготовление супов, всех блюд с овощами и из овощей, всех блюд-энтреме, то есть каш, а также полусладких, переходных к десерту.

Далее следует ротиссор – ответственный за все вторые блюда из мяса, рыбы, дичи и птицы. После повар холодных закусок (Гард-манже).

Эта «пятерка» является высшим эшелонem власти на кухне.

Затем идет «офицерский состав»:

1. Соусье – ответственный за приготовление всех приправ (соусов, подливок, заправок) и за обеспечение кухни всеми пряностями, специями и добавками.
2. Шеф спеспаль дю пуассон (он же рыбный повар) – подчиняется исключительно су-шефу.
3. Шеф-потажер (специалист по супам) – подчиняется только шефу-энтреметье.
4. Гриллардин (Шарж де грилладе) – специалист по приготовлению на гриле.
5. Фритюрьер – правая рука ротиссора.

Таким образом, на кухнях имеются 10 человек, принадлежащих к офицерам кухни, то есть к самостоятельным, творчески работающим поварам. У каждого из офицеров в распоряжении находятся от 6 до 8 «солдат», в число которых входят как младшие повара, непосредственно участвующие в приготовлении горячих блюд, так и повара еще более низкого ранга, занятые на разделке и подготовке продуктов

к тепловой обработке, то есть выполняющие наиболее трудоемкую и «черную» работу на кухне. Таким образом, команда кухни может насчитывать от 50 до 72 человек.

Как и в армии от рядового к генералу, путь к должности шеф-повара лежит через все уровни кухонной иерархии. Такой тернистый путь прошел и шеф-повар компании Jet Catering Дмитрий Григорьев. В 15 лет Дмитрий начал работать мойщиком посуды в небольшом кафе своего родного города Горловка Донецкой области, где и зародилась его любовь к кухне. В 16 лет Дмитрий переехал в Москву, поступил в поварское училище и, параллельно, начал работать поваром в ресторане Бирхаус, откуда, спустя три месяца, был уволен из-за нехватки знаний поварского дела.

После опыта в ресторане Бирхаус, Дмитрий решил попытать счастья в Bad Cafe у шеф повара Селезнева Евгения. На собеседовании Дмитрий честно признался шефу: «Я ничего не знаю, но очень хочу научиться». Шеф Селезнев принял Дмитрия на работу с фразой: «Я взял тебя из-за того, что ты сказал правду. Если хочешь научиться – научись!». За три года работы, шеф Селезнев передал Дмитрию огромный опыт и бесценные знания. В Bad Cafe будущий шеф Jet Catering прошел все этапы: заготовщик холодного цеха, повар мясного цеха, готовил гарниры, блюда на гриле, соуса, супы и далее перешел на раздачу, где исполнял обязанности су-шефа.

Стремления к новым знаниям и опыту привели Дмитрия в кейтеринговую компанию Шантеклер, где четыре года он работал су-шефом и принимал непосредственное участие в развитии компании от небольшой кухни до огромного производства.



На счету Дмитрия работа су-шефом в ресторане Золотой, где он получил ценные знания по сервировке и украшению блюд; работа су-шефом в ресторане 21PRIME, открытие и развитие ресторанов Золотая купель, Юзовская пивоварня (г.Донецк), ресторана LEROY при отеле PARK INN Одинцово, работа в компании бизнес-авиации и кейтеринга FFF Group, в ресторане при отеле Radisson Blu Завидово, а также частным поваром на дому.

Мы беседовали с Дмитрием больше часа, и мне вспомнилась его первая проработка для компании Jet Catering. Блюда сочетали в себе различные вкусы и были похожи на большой «эксперимент». Неволь-

но возник вопрос, какие направления в кухне больше всего нравятся нашему шефу? Дмитрий ответил: «Я люблю сочетание европейской и молекулярной кухонь и, в принципе, сочетать вкусы разных стран, экспериментировать. Но сам я очень люблю простую домашнюю кухню».

На мой вопрос о мечте, Дмитрий, не задумываясь, ответил: «Я мечтаю поехать учиться во Францию в кулинарную школу Поль Бокюз. Но основная мечта всей жизни – это получить звезду Мишлен».

Мы с удовольствием познакомим Вас с нашим шеф-поваром Дмитрием Григорьевым, а он, в свою очередь, порадует вас своими изысканными блюдами.

Приглашаем всех читателей BizavNews, наших друзей и партнеров на дни открытых дверей компании Jet Catering для дегустации блюд и знакомства с будущим обладателем звезды Мишлен!

Дни открытых дверей пройдут с 20.03.2017г по 31.03.2017г на производстве компании «Jet Catering». Запись осуществляется по телефону нашего колл-центра: +7-495-991-55-11.

Будем рады видеть вас!
Кушайте с нами, кушайте сами.
С вами был ваш кулинарный гид,
Хмельёва Анастасия. (Заместитель коммерческого директора Jet Catering)




Мы создаем шедевры



www.jet-catering.ru

Самолет недели

Оператор: *Longtail Aviation*

Тип: *Dassault Falcon 900EX*

Год выпуска: *1998 г.*

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



Фото: *Дмитрий Петроченко*