



Поздравляем всех с наступившим новым, 2019 годом. Отшумели праздники и наступили трудовые будни. Впрочем, традиционное «январскую раскачку» никто не отменял и первые две недели месяца протекли неспешно. Из интересного. Практически все новости касались предварительных итогов работы производителей в минувшем году. Так, поставки бизнес-джетов Dassault Falcon сократились в 2018 году до 41 самолета по сравнению с 49 в предыдущем году. Но, по словам французского производителя, объем производства соответствовал прогнозу на этот период. В течение года, закончившегося 31 декабря, чистые заказы выросли на четыре самолета, до 42 бизнес-джетов Falcon. При этом, интерес заказчиков показал «хороший баланс» между пятью моделями, находящимися в производстве 7X, 8X, 2000LXS, 900LX и разрабатываемого 6X.

А швейцарский производитель Pilatus Aircraft сообщил о передаче заказчикам в 2018 году 18-ти бизнес-джетов PC-24. С учетом трех летних прототипов, которые по-прежнему выполняют испытательные полеты, в эксплуатации находится двадцать одна машина. К поставке клиентам готовы еще восемь машин (передача пройдет в период с января по февраль).

Тем временем, на европейском рынке деловой авиации намечается охлаждение, особенно в сегменте чартеров. Как говорит глава консалтинговой компании WINGX Ричард Кое, общие тенденции летной активности в декабре 2018 зависели от значительного увеличения частного трафика поршневых самолетов, а спрос на бизнес-джеты во Франции и особенно в Париже упал из-за массовых протестов.



Bell представил Nexus

Американский вертолетостроитель в рамках ежегодной выставки потребительской электроники CES 2019 в Лас-Вегасе продемонстрировал свое видение практичного городского воздушного такси, получившего название Bell Nexus

стр. 19



Сверхзвуковой лайнер не станет массовым

Рыночная ниша для сверхзвуковых авиалайнеров на данный момент весьма небольшая, сообщил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров

стр. 20



Чартерный трафик в Европе ослабевает

Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в декабре 2018 года. В последнем месяце 2018 года в Европе выполнено 53 546 рейсов бизнес-авиации

стр. 21



Сложные, но захватывающие времена

Адам Твиделл, генеральный директор PrivateFly, предлагает восемь прогнозов отрасли на 2019 год

стр. 23

Gulfstream

G280



Cirrus сертифицировал Vision Jet второго поколения

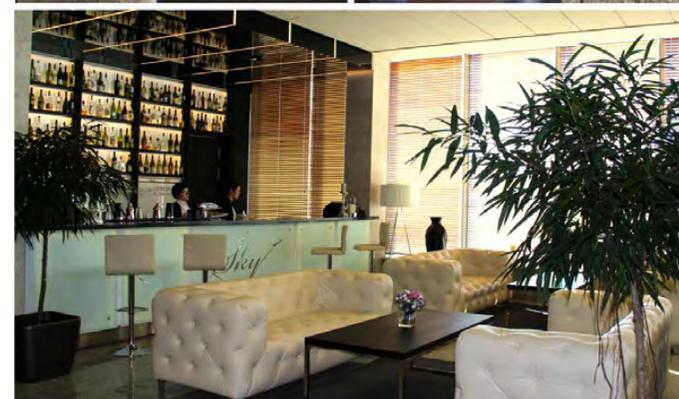
Cirrus Aircraft сообщил о сертификации FAA бизнес-джета Vision Jet второго поколения (G2). В середине января производитель представит обновленный самолет широкой публике. В феврале самолет будет передан первому владельцу.

Vision Jet G2 оснащен пакетом авионики Perspective Touch+ на базе Garmin 3000, включая беспроводной шлюз Flight Stream 510. Салон имеет новую модульную четырехместную представительскую планировку, а кабина – усиленную звукоизоляцию для дополнительного комфорта. G2, оснащенный двигателем Williams International FJ33-5A, также может похвастаться максимальной рабочей высотой в 31 000 футов, на 3000 футов больше, чем у его предшественника, что дает ему доступ к воздушному пространству с сокращенными вертикальным интервалами (RVSM). «Работа на такой высоте даст операторам G2 дальность до 1275 морских миль (2360 км)», - говорит

Мэтт Бергволл, директор программы Vision Jet. На высоте 28000 футов дальность полета Vision Jet составляет 1150 миль. «Мы ожидаем, что это будет популярная функция, и запустили программу обучения, которая поможет покупателям соответствовать требованиям RVSM», - добавляет он.

Стоимость G2 составляет \$2,75 млн, что примерно на \$250 тысяч больше, чем у первоначальной версии, которая была введена в эксплуатацию в декабре 2016 года. Vision Jet – единственный на рынке сертифицированный по PART 23 одномоторный бизнес-джет.

Г-н Бергволл говорит, что на сегодняшний день Cirrus поставила 88 самолетов Vision Jet, в том числе 63 машины в 2018 году. Портфель заказов составляет 540 самолетов, производитель планирует увеличить производство в 2019 году до 80 единиц и около 100 самолетов – в 2020 году.



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

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

Парк KlasJet пополнится тремя Boeing 737-500 в VIP конфигурации

Парк литовского бизнес-оператора KlasJet (входит в Avia Solutions Group) в ближайшее время увеличится за счет поступления трех самолетов Boeing 737-500. Первый лайнер в VIP конфигурации на 52 пассажира придет в распоряжение компании (после кастомизации) в конце января. Еще две машины на 52 и 120 пассажиров – во втором квартале текущего года. Самолеты будут эксплуатироваться по договору аренды с лизинговой компанией AviaAM Leasing. Воздушные суда приобретены на вторичном рынке.

Напомним, что KlasJet приступил к эксплуатации первого Boeing 737-500 в VIP конфигурации летом 2017 года. 19-летний лайнер, получивший регистрационный номер LY-KLJ, был приобретен в ноябре 2016 года (ранее эксплуатировался в американской Continental Airlines и российской Transaero Airlines) и имел конфигурацию, позволяющую перевозить 126 пассажиров. Провайдер услуг ТОиР FL Technics завершил пятимесячные работы по установке нового интерьера. Теперь LY-KLJ рассчитан на перевозку 56

пассажиров. Как комментируют в компании, самолет ориентирован на перевозку спортивных команд, организации групповых чартеров и перевозок в интересах государственных структур (правительственные чиновники и т.д.). После модификации Boeing 737 получил сертификат типа EASA и полный комплект документации по летной годности литовского авиационного регулятора (Lithuanian CAA).

Первым постоянным клиентом Boeing 737 осенью 2017 года стал баскетбольный клуб Zalgiris Kaunas. Одним из крайних рейсов Boeing 737, стал перелет из французского Ле-Бурже в Тегеран с главой министерства иностранных дел Франции Жан Ив Ле Дрианом на борту. Этот рейс стал самым длинным беспосадочным для Boeing 737 (6 часов 19 минут).

Помимо Boeing 737, оператор также эксплуатирует Bombardier CRJ200 (LY-VTA), Bombardier Challenger 850 (LY-ZAB) и Hawker 800XP (LY-KLA).



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ Москва Шереметьево



- ✈ Места стоянки для всех типов ВС
на новом собственном перроне деловой авиации
- ✈ Слоты без ограничений и режимов
в любое время суток
- ✈ 10 минут от Москвы
новая дорожная инфраструктура



FBO SHEREMETYEVO
FBO PULKOVO

a-group.aero

+7 (495) 981 38 26
client@a-group.aero

Волваздел и Сблв 2007 лалалел горсавлн ларелн комалн Волваздел лс. лн лел десернн структур лБолваздел лс. Все права зашлелн.



Непревзойденный. От замысла до воплощения.

Это не простая случайность. Это тщательно продуманное решение. Исключительное сочетание летных характеристик и плавности хода - плод непрерывного стремления Bombardier к инновациям. Сочетание совершенства инженерной мысли и мастерства. Спокойный, плавный полет - уверенность, которую дают только самолеты Bombardier.

businessaircraft.bombardier.com

BOMBARDIER

В декабре 2018 Bombardier поставил 26 джетов

Bombardier Business Aircraft (дочернее подразделение по производству деловых самолетов Bombardier) в последнем месяце 2018 года передал заказчикам 26 бизнес-джетов. На долю самолетов семейства Global пришлось восемь поставок: шесть самолетов Global 6000 (три в США и по одному в Китай, Бразилию и Великобританию) и два Global 5000 (США и один самолет зарегистрирован в Сан-Марино). Также клиенты получили четыре Challenger 650 (США, Швейцария, остров Мэн и Гернси) и 14 Challenger 350 (все в США). Традиционно данные по поставкам самолетов семейства Learjet поступят позже, в конце января 2019 года.

Bombardier ожидает, что поставки бизнес-джетов

компании увеличатся в 2019 году на 10% и более и составят от 150 до 155 самолетов. Этому будет способствовать наращивание темпа производства нового флагмана Global 7500, говорится в сообщении компании. На ежегодном Дне Инвестора производитель предположил, что подразделение Business Aircraft получит в 2019 году доход около \$6,25 млрд.

Оценка поставок в 2019 году выросла по сравнению с оценкой в 2018 году (около 135 бизнес-джетов), в то время как прогноз по доходам предполагает рост существенно более \$5 млрд., которые ожидаются в 2018 году. Это приблизит Bombardier к цели подразделения Business Aircraft к 2020 году иметь доход в \$8,5 млрд.



НАМ ДОВЕРЯЮТ



SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

У Dassault поставки падают, но заказы растут

Поставки бизнес-джетов Dassault Falcon сократились в 2018 году до 41 самолета по сравнению с 49 в предыдущем году. Но, по словам французского производителя, объем производства соответствовал прогнозу на этот период.

В течение года, закончившегося 31 декабря, чистые заказы выросли на четыре самолета, до 42 бизнес-джетов Falcon. При этом, интерес заказчиков показал «хороший баланс» между пятью моделями, находящимися в производстве 7X, 8X, 2000LXS, 900LX и разрабатываемого 6X.

Falcon 6X с супершироким салоном был запущен в феврале 2018 года в качестве замены программы 5X, которую Dassault прекратил двумя месяцами ранее

из-за постоянных технических проблем с двигателями Safran Silvercrest.

Окончательное аннулирование заказов на 5X было зарегистрировано в прошлом году, и французский производитель заявляет, что некоторые лояльные клиенты перевели свои обязательства на более широкий и дальний 6X. Однако поставку нового самолета с двигателями PW812D заказчикам придется подождать – первый полет запланирован на 2021 год, а сертификация и ввод в эксплуатацию ожидается в 2022 году.

Dassault закончил 2018 год с портфелем заказов на 53 бизнес-джета Falcon, на один больше, чем в предыдущем декабре.



EmbraerExecutiveJets.com

Gama Aviation приобретает Airbus H145

Британский оператор Gama Aviation закрыл сделку по приобретению трех новых вертолетов Airbus H145, которые будут поставлены в четвертом квартале 2019 года. В компании отмечают, что стоимость вертолетов составляет £20 млн. и 85% средств – заемные. Gama Aviation напрямую займется продажей чартерных рейсов на вертолетах, сосредоточившись на вертолетном трансфере.

Также в компании сообщили о заключении одиннадцатилетнего контракта на техническое обслуживание восьми воздушных судов Правительства Великобритании, который вступит в силу с 1 апреля. Контракт оценен в £88 млн.

Gama Aviation, один из крупнейших в мире провайдеров бизнес-авиации. Напомним, что в декабре 2014 два ведущих бизнес-оператора Великобритании – Hangar8 и Gama Aviation – объявили об объединении.

А в начале 2017 года Gama Aviation и BVA Aviation (обе компании имеют штаб-квартиры в Великобритании) объединили свои авиационные парки (чартерные и под управлением) для формирования крупнейшего флота бизнес-джетов в США. По оценкам экспертов, общая флотилия партнеров превышает отметку в 200 самолетов. Новая компания работает в Соединенных Штатах под брендом Gama Aviation Signature Aircraft Management.

«Со второй половины 2018 года мы видим позитивные тренды и на европейском рынке, однако считаем, что в настоящее время это скорее скромный рост. Ситуация с Brexit и другие факторы по-прежнему влияют на сегмент деловой авиации в Европе. Однако вместе с высокими показателями в США, на которые мы рассчитываем на протяжении всего года, в Gama верят в весьма успешный 2019 год», - говорят в компании.



2019
WINGS
BUSINESS

VOTE FOR US

FLIGHT CONSULTING GROUP

FLIGHT SUPPORT COMPANY

Итоги 2018 года от Комитета по международному туризму АОПА-Россия

Спрос на полеты в Россию у иностранных частных пилотов растет с каждым годом. Сейчас мы продолжаем бороться с мифами о том, что это сделать невозможно, разрешения не получить, бензин не найти и т.д. Да, иностранному частному пилоту пока нереально осуществить самостоятельное путешествие в Россию или через нее. Но с нашей помощью получают даже самые смелые задумки.

За прошедший год никак не изменилась ситуация с прилетом любого иностранного ВС. Для этого все еще нужно разрешение Росавиации, хотя это все еще противоречит ФП ИВП, и все еще почему-то содержится в АИПе РФ.

Прилетать и улетать любое иностранное ВС обязательно через международный аэропорт, чтобы пройти границу и таможеню. Но ни в одном таком аэропорте нет никакого бензина, так что для заправки частных ВС приходится договариваться с администрацией и завозить топливо «с улицы». Ежегодно мы стараемся расширять список аэропортов, где такая опция возможна.



Любая посадка ВС на «не международный» аэродром, где есть бензин, осуществляется опять же только с разрешения Росавиации. Такие аэродромы имеют свои минусы: отсутствие англоговорящих диспетчеров, требование наличия «лидировщика», непонимание, как и куда посадить воздушное судно. Мы по-разному справляемся с этими проблемами – подтверждаем УВД на английском на аэродроме, ищем «лидировщика», помогаем иначе выстроить маршрут. Зачастую возникают проблемы и при оплате топлива, когда безналичная оплата невозможна, а у иностранцев нет с собой рублей.

Кроме того, частным пилотам не из России фактически запрещены визуальные полеты, поскольку им можно пользоваться только международными воздушными трассами и на минимальном эшелоне FL50/60. Таково требование ФСБ и ведомство считает преждевременным отменять эти правила. Чтобы пройти по «немеждународной» трассе, мы также получаем специальное разрешение и Росавиации, и ФСБ. Процедура получения таких разрешений не регламентирована и не предсказуема. УВД на английском языке вне международных трасс часто отсутствует, необходимо тщательно планировать маршрут и согласовывать его с ГЦ, ЗЦ и РЦ.

Комитет по международному туризму АОПА-Россия еще в 2017 году обращался с запросом в Госкорпорацию ОрВД с предложением разрешить иностранным пилотам использовать MEA (minimum enroute altitude) в качестве высоты, на которой возможно летать по международным трассам. Однако, наше предложение до сих пор даже не рассмотрено - Госкорпорация считает, что это компетенция Росавиации, а Росавиация - что Минтранса.

Отдельно стоит отметить, что в текущем году уда-



лось убедить целый ряд сотрудников Госкорпорации ОрВД и Росавиации в важности развития авиационного туризма как части развития АОН в стране. Эти неравнодушные люди неоднократно помогли отстраивать единый подход к применению законодательства без «перегибов на местах», а также обеспечивать обслуживание сложных перелетов. Будь то групповые перелеты или сложные маршруты. Мы очень им за это благодарны и надеемся на улучшение и систематизацию применения воздушного законодательства в части международного туризма.

Несмотря на многочисленные сложности, все запросто о помощи в организации перелета в Россию или через Россию в 2018 году мы смогли осуществить. При поддержке АОПА-Россия в прошедшем году состоялось 9 таких проектов.

О самых ярких из них вы можете прочесть здесь:

[Дружеский визит наших коллег из АОПА-Япония](#)

[Приключения 18-летнего пилота Мэйсона Эндрюса во время кругосветного путешествия](#)

[О том, как бельгийскому болельщику удалось посетить матч национальной сборной во время Чемпионата Мира по футболу в России](#)

[Канадские путешественники планировали пролететь российскую часть за пару дней и застряли](#)

[Польский пилот на своем самолете отправился на рабочую встречу в Ростов-на-Дону](#)

Источник: АОПА Россия



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



В 2018 году Pilatus передал заказчикам 18 PC-24

В 2018 году швейцарский авиапроизводитель Pilatus Aircraft передал заказчикам 18 бизнес-джетов PC-24. С учетом трех летних прототипов, которые по-прежнему выполняют испытательные полеты, в эксплуатации находится двадцать одна машина. К поставке клиентам готовы еще восемь машин (перевозка пройдет в период с января по февраль).

В прошлом году большинство самолетов отправилось в США (10 самолетов, включая PlaneSense, Steelman Aviation и Western Aircraft, прим.ред.), две машины получили клиенты из Австралии (Royal Flying Doctor Service) и люксембургский оператор Jetfly. По одному PC-24 получили ВВС Зимбабве, ВВС Швейцарии и «южноафриканская дочка» EхесuJet, а один борт эксплуатируется частным владельцем, который зарегистрировал самолет в Сан-Марино. В октябре 2018 года Pilatus Aircraft получил одобрение EASA на увеличение максимальной взлетной

массы (MTOW) PC-24 на 300 кг, которая теперь составит 8300 кг. Как разъясняют в Pilatus, новый MTOW будет доступен для самолетов, начиная с серийного номера тридцать один (MSN131), то есть выпущенных в 2019 году. «Никаких изменений в конструкцию PC-24 внесено не будет, за исключением программного обеспечения системы управления полетом. Мы приняли решение увеличить MTOW задолго до сертификации, однако технически сделали это только сейчас, получив обратную связь от клиентов», - говорят в компании.

Максимальная посадочная масса самолета также увеличилась с 7370 кг до 7665, а масса пустого самолета теперь составляет 6450 кг (ранее 6100 кг). Как ранее писал BizavNews, швейцарский производитель планирует в середине года возобновить прием заказов на флагман. В 2014 году, когда прием заказов только начался, компания продала 84 самолета за 36 часов.



Фото: Дмитрий Петроченко

PILATUS

PC-12 NG
САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ
ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ
В МИРЕ

NESTEROV AVIATION
Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12

+7 495 796 1155
sales@nesterovavia.com

Ростех в 2018 году поставил ГТЛК 31 вертолет для санавиации

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках контракта с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) завершил передачу 31 вертолета в медицинском исполнении. Заказчику были поставлены 12 вертолетов Ансат и 6 Ми-8МТВ-1 производства Казанского вертолетного завода, а также 13 вертолетов Ми-8АМТ, выпущенных на Улан-Удэнском авиационном заводе.

В настоящее время все вертолеты переданы конечным эксплуатантам, они задействованы в реализации федерального проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации», предусматривающего развитие в России санитарной авиации.

«Развитие системы авиационной медицинской помощи является одним из приоритетных направлений работы Ростеха. Корпорация является ключевым поставщиком вертолетной техники и медицинского оборудования для этих целей, участвует в проекте создания единой национальной службы санитарной авиации, развивает соответствующую инфраструктуру. Эти меры направлены на повышение оперативности и доступности квалифицированной медицинской помощи в регионах РФ. Результаты пилотных проектов в этой сфере демонстрируют существенное снижение летальности среди экстренных пациентов с сердечно-сосудистыми заболеваниями (с 35% до 3%) и на 60% - смертности от дорожно-транспортного травматизма», – сказал индустриальный директор авиационного кластера Ростеха Анатолий Сердюков.

В 2017 году «Вертолеты России» передали Государственной транспортной лизинговой компании 29 вертолетов, которые успешно эксплуатируются в рамках программы развития санитарной авиации.

«На конец 2018 года в программе развития санитарной авиации задействовано 60 вертолетов, спасающих жизни в 34 регионах нашей страны. Этот проект доказал свою эффективность: на ранее поставленных машинах осуществлено более 6000 вылетов, перевезено более 8000 пациентов, из которых свыше полутысячи – дети. Мы убеждены, что программа должна развиваться, и надеемся, что при поддержке государства она охватит все регионы России. Эти меры позволяют нам поднять долю пациентов, госпитализированных по экстренным показаниям в те-



Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



www.premieravia.aero

+7 495 234 26 42

чение первых суток до 90%», – заявил генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский.

Ансат – легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Согласно сертификату, конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек. В мае 2015 года было получено дополнение к сертификату типа на модификацию вертолета с медицинским модулем. Ансат сертифицирован для использования в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию.

Многоцелевые вертолеты Ми-8АМТ и Ми-8МТВ-1

обладают высокими летно-техническими характеристиками и могут круглосуточно применяться в самых сложных климатических условиях. Данные машины способны нести на борту широкий набор специализированного оборудования. Медицинские модули оснащаются носилками с регулируемым положением спинки, вакуумным матрасом, приборами и оборудованием первой медицинской помощи. Наличие системы подачи кислорода, встроенной системы электроснабжения и реанимационного оборудования позволяет проводить неотложные процедуры реанимации пациентов. Общее время монтажа-демонтажа модуля на вертолет не превышает 15 минут, что обеспечивает оперативное варьирование состава оборудования воздушного судна в зависимости от текущих потребностей заказчика.



BERMUDA
AIRCRAFT
REGISTRY

Searching for a Registry?

Our experienced team
are ready to assist you.

Tell me more



Jet It выводит HondaJet Elite на долевого рынок

Нью-йоркский долевого оператор, созданный бывшими топ-менеджерами Honda Aircraft Company Гленом Гонзалесом и Вишалом Хирематом, получил свой первый HondaJet Elite. Компания планирует получить в ближайшие 12 месяцев от восьми до шестнадцати новых самолетов HondaJet Elite.

В компании обещают, что владельцам гарантируется стоимость летного часа \$1600. В Jet It размер доли привязывают к количеству дней, которые были использованы путешественниками – чем больше дней, тем более высокая доля и меньшая стоимость летного часа, подчеркивают в компании.

В мае на Европейской выставке деловой авиации EBACE 2018 Honda Aircraft Company презентовала модернизированную версию самолета легкого класса, которая получила название HondaJet Elite.

HondaJet Elite получила увеличенную дальность полета на 17% (+396 км) и оснащена недавно разработанным шумопоглощающим воздухозаборником, который позволяет значительно снизить частотный шум двигателей, улучшая шумоизоляцию в салоне. Кроме того, усовершенствованная система авионики нового самолета включает в себя дополнительные функции управления рабочими характеристиками для оптимального планирования полетов, а также функции автоматической стабилизации и защиты для повышения безопасности полета.

HondaJet Elite унаследовала авиационные прорывы, разработанные Honda Aircraft, в том числе технологию естественного ламинарного обтекания (NLF) и композитный фюзеляж. Самолет продолжает оставаться самым эффективным, самым тихим, быстрым и дальним полетом в своей категории.



Фото: Дмитрий Петроченко

JETFLITE

Мы превращаем Вашу обычную поездку в незабываемое путешествие!



- ✈ Чартерные авиаперевозки
- ✈ Управление воздушными судами
- ✈ Медицинские рейсы
- ✈ Техническое обслуживание воздушных судов
- ✈ Грузовые авиаперевозки
- ✈ Уникальная конфигурация Challenger-604 до 18 пассажиров



Jetflite Sales 24/7
tel. +358 20 510 1900
sales@jetflite.fi



Jetflite Московский офис
Tel: +7 926 08 20 1 20
evgeny.vorobyev@jetflite.fi



GlobeAir увеличивает парк Cessna Mustang

Австрийский оператор авиатакси GlobeAir в сотрудничестве с неназванным французским и итальянским банком закрыл сделку по приобретению четырех из одиннадцати самолетов Cessna Mustang, ранее принадлежавших люксембургскому оператору Wijet. Wijet в конце года вернул самолеты в Textron Aviation. GlobeAir планирует «забрать» и оставшиеся машины, сейчас идут консультации с банками о «более мягких условиях».

«Мы продолжаем делать ставку на «легкий класс». Цифры наглядно подтверждают наше решение. Смотрите, согласно докладу WINGX, именно в период 2008-18 гг. «малыши» существенно увеличили трафик с 4000 до 48000 летных часов, тогда как самолеты класса Citation XLS и Hawker 800 за этот же период показали отрицательную динамику. Таким образом, легкие джеты прошли за кризисный период путь от 3,6% рынка до 33%, при этом эффективность использования самолетов выросла до 35%.

Самолеты легкого класса как никогда показывают свою эффективность именно в период экономической нестабильности. Несмотря на то, что эти самолеты существенно ограничены по своим летно-техническим характеристикам и пассажироплощадности, именно они позволили GlobeAir показывать просто фантастические темпы роста на общем фоне падения перевозок. Что же касается Citation Mustang, то этот самолет отлично зарекомендовал себя в нашем парке, прекрасно работая, как в крупных аэропортах, так и в небольших и относительно «сложных» европейских аэродромах. При этом его эксплуатационные расходы оптимально отвечают нашей ценовой политике», - комментирует Бернхард Фрагнер, генеральный директор GlobeAir.

Между тем, по итогам 2018 года GlobeAir выполнил 8466 рейсов, увеличив трафик на 13% (в 2017 году компания выполнила 7475 рейсов). Оборот компании составил \$32 млн., против \$21 млн. годом ранее.



авиа
бизнес
групп

www.aviagroup.ru
ops@aviagroup.ru

+7 495 789 38 06

125445 Москва
Ленинградское шоссе
дом 65, строение 3

На мажорной ноте

За несколько часов до наступления Нового Года канадский авиапроизводитель Bombardier сообщил о заказе на четыре Global 6000. Имя заказчика не разглашается, а сумма сделки оценена самим производителем в \$310 млн.

В Bombardier не уточнили даты поставок, но подтвердили, что Global 6000 и его «младший брат» Global 5000 по-прежнему остаются в производстве, несмотря на запуск программы Global 5500/6500. В прошлом году авиастроитель предварительно передал заказчикам более ста тридцати деловых самолетов.

В настоящее время программа летных испытаний

новых бизнес-джетов Bombardier Global 5500/6500 выполнена на 70%. Канадский производитель планирует получить сертификат типа в первой половине 2019 года, поставки запланированы на четвертый квартал следующего года. Новые бизнес-джеты Global получили двигатели Rolls-Royce Pearl 15 с тягой 15125 фунтов, которые были сертифицированы в феврале. Bombardier также сообщила, что первый опытный самолет, оборудованный двигателями Pearl – Global 6500 – выполнил первый полет 31 января. Поскольку гондолы новых двигателей имеют точно такие же размеры, как и на Global 5000 и 6000, прототип мог «секретно» тестироваться в Вичита в течение четырех месяцев, прежде чем Bombardier сделал неожиданный анонс на EBACE.



AIRCRAFT CHARTER COMPANY

JETVIP

Летаем выше других!



СЕРВИС ПО ВСЕМУ МИРУ: 24/7

- Аренда бизнес джета
- Вертолетный трансфер
- Аренда яхт
- Медицинская авиация
- Групповые перелёты

ОСТАВИТЬ ЗАЯВКУ

MedAire International опубликовала рейтинг медицинских рисков для бизнес-путешественников

Американская компания MedAire International опубликовала рейтинг медицинских рисков и угроз для бизнес-путешественников в 2019 году. «Волатильность в мире требует бдительности и осознанности к быстро развивающимся обстоятельствам. Карта туристических угроз в 2019 году содержит исчерпывающий обзор рисков по отдельным странам, который поможет компаниям повысить безопасность поездок», - говорится в релизе MedAire International.

По мнению директора по безопасности компании MedAire International Джона Каутена, своеобразная карта-рейтинг позволит компаниям, менеджерам и отдельным путешественникам визуализировать по-

тенциальные проблемы, связанные с предстоящими поездками. MedAire International готовы представить услуги по авиационной безопасности для снижения рисков, как для экипажей воздушных судов, так и для пассажиров.

«Во все более изменчивом, но взаимосвязанном мире авиационные операторы должны обеспечить доступ к наиболее важной информации и услугам в области безопасности для своих операций», - продолжил Каутен. «Ссылка на карту рисков путешествий – это первый шаг, начиная с макроуровня, для активного формирования надлежащей ситуационной осведомленности».

Рейтинги медицинского риска определяются путем оценки ряда рисков для здоровья и смягчающих факторов, включая: инфекционные заболевания, факторы окружающей среды, данные по медицинской эвакуации, стандарт местной медицинской помощи, доступность качественных фармацевтических материалов.

Рейтинги рисков безопасности путешествий основаны на текущей угрозе, которую представляют для путешественников политическая ситуация в стране (включая терроризм, мятеж, политически мотивированные беспорядки и войны), социальные беспорядки (в том числе религиозное, общинное и этническое насилие), а также насильственные и мелкие преступления. Инфраструктура и окружающая среда также рассматриваются в рейтинге, где они имеют достаточную величину, чтобы влиять на риски для путешественников.

[Инфографика](#)




ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР
Безопасность полетов
Безопасность топливообеспечения
 19 МАРТА 2019 | МОСКВА, ОТЕЛЬ "АЭРОСТАР"

 bizavsafety.aero

Reuters узнал о десятках «брошенных» в Саудовской Аравии бизнес-джетов

В Саудовской Аравии десятки самолетов стоимостью в сотни миллионов долларов, принадлежащих частным лицам или чартерным компаниям, простаивают в аэропортах и не летают, сообщает агентство Reuters со ссылкой на четырех людей, знакомых с ситуацией. Это показывает, как антикоррупционная кампания наследного принца Саудовской Аравии Мухаммада ибн Салмана, во время которой были арестованы сотни принцев, бизнесменов и чиновников, напугала элиту страны.

Часть самолетов была передана их бывшими владельцами государству ради урегулирования предъявленных им обвинений, утверждают источники Reuters. Другие принадлежат саудовцам, которым запрещен выезд за границу или которые теперь боятся демонстрировать свое состояние, чтобы не привлечь внимание властей. По некоторым оценкам, из-за этого в стране теперь простаивают около 70 бизнес-джетов Bombardier и Gulfstream, а также более крупных моделей Airbus и Boeing, которые обычно используются в гражданской авиации, но

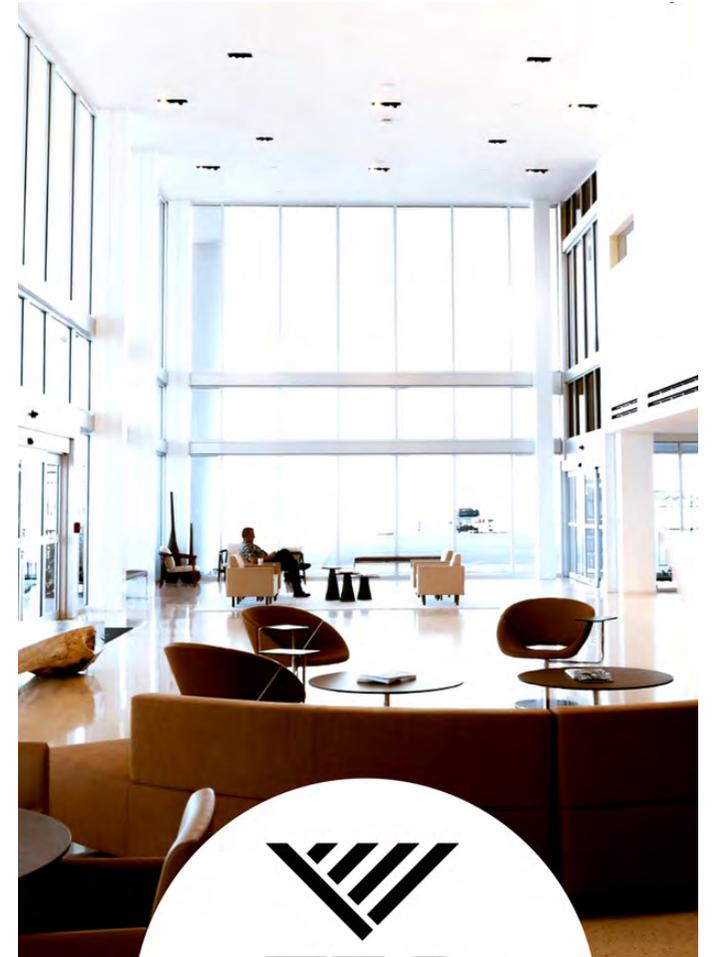
в Саудовской Аравии часто служат частными самолетами. Всего в стране насчитывалось 129 частных самолетов на конец 2018 г., согласно FlightAscend Consultancy.

Саудовское правительство не ответило на запросы Reuters о комментарии.

В ноябре 2017 г. саудовские власти неожиданно начали антикоррупционную кампанию, арестовав 381 высокопоставленное лицо, включая членов королевской семьи, в отеле Ritz-Carlton в Эр-Рияде. Их удерживали там более трех месяцев, но большинство задержанных вышли на свободу, договорившись с правительством об урегулировании обвинений. Ранее власти говорили, что задержанные согласились передать государству активы более чем на \$100 млрд. Но в декабре саудовский министр финансов Мухаммед аль-Джадаан заявил, что государство получило активы стоимостью около \$13,3 млрд. Антикоррупционная кампания была положительно встречена обычными саудовцами на фоне экономических проблем, связанных со снижением цен на нефть, хотя она напугала иностранных инвесторов.

Пока неясно, что именно правительство собирается делать с ними. Как утверждают источники Reuters, правительство может передать их в распоряжение министерств и госкомпаний или создать компанию, занимающуюся частными авиаперевозками. Но эта ситуация уже привела к снижению таких авиаперевозок в стране, отмечает агентство. По словам его источников, некоторые богатые саудовцы теперь добираются на обычных рейсах до ОАЭ, Бахрейна или других стран и уже там заказывают частные самолеты.

Источник: Ведомости




FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM

TOP SELECTED FBOS

Неспокойный вторичный рынок джетов Gulfstream

Компания Hagerty Jet Group, которая специализируется на сделках с бизнес-джетами Gulfstream, ожидает в этом году нестабильного рынка бизнес-джетов из-за политической неопределенности и волатильности рынка акций. «Спрос на самолеты в возрасте до пяти лет будет оставаться высоким, но стоимость более старых самолетов продолжит снижаться, хотя и более медленными темпами, чем в 2017 году», - прогнозируется в опубликованном в начале января [рыночном отчете](#) за четвертый квартал.

В то время как в четвертом квартале потенциальные покупатели были разочарованы отсутствием бизнес-джетов на вторичном рынке, нестабильность на американских фондовых рынках в прошлом месяце спровоцировала нежелание некоторых покупателей запускать сделки по покупке самолета, сообщает Hagerty Jet. Если такая тенденция сохранится и в 2019 году, это может означать снижение конкуренции за самолеты, уже имеющиеся на рынке, и, таким образом, снова появится потенциал для роста запасов, отметили эксперты.

Компания ожидает, что нехватка свежих бизнес-джетов Gulfstream ослабнет, так как начинается ввод в эксплуатацию новых G500, а цикл обновления парков выводит на вторичный рынок G450 и G550 возрастом от 6 до 10 лет. «Это новое предложение поможет, но не полностью удовлетворит высокий спрос на самолеты возрастом менее пяти лет», - говорят в Hagerty Jet.

Между тем, эксперты сообщили, что вторичный рынок G280 остается здоровым, при этом запрашиваемые цены на эти среднеразмерные самолеты остаются относительно высокими. А запасы ультрадальних Gulfstream очень малы – по данным Hagerty Jet, всего 3,2% из 342 находящихся в эксплуатации G650/650ER выставлено на продажу.



Eviation Aircraft привлекла финансирование на создание электрического самолета Alice

Израильская компания Eviation Aircraft в начале января 2019 года привлекла финальный транш финансирования в проект создания полностью электрических самолетов Alice, предназначенных для пассажирских перевозок на короткие расстояния, сообщает Flightglobal.

По заявлению руководства компании, суммарно привлечено около \$200 млн, что позволит профинансировать этапы сертификации и подготовки производства.

Первый полет самолета запланирован после получения одобрения летной годности от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA), которое может состояться до конца мая 2019 года. Сборка прототипа осуществляется в г. Ван (Vannes) на северо-западе Франции. Как ожидается, премьера самолета состоится на авиасалоне в Ле Бурже. В дальнейшем испытания самолета будут проводиться в США на базе около г. Прескотт (Prescott), штат Аризона.

Участие в испытаниях должны принять три самолета, включая один предсерийный образец. Второй самолет Alice должен быть готов к испытаниям в IV

квартале 2019 года, третий - в середине 2020 года. Разработчик рассчитывает завершить сертификацию и ввести самолет в эксплуатацию в 2022 году.

Самолет Alice рассчитан на перевозку до девяти пассажиров. Экипаж два пилота. При максимальной взлетной массе 5900 кг масса полезной нагрузки может достичь 1250 кг. Почти две трети массы конструкции приходится на литий-ионную батарею производства южнокорейской компанией Kokam Co. емкостью 900 кВт*ч, питающую три двигателя мощностью по 260 кВт. Двигатели приводят три толкающих винта Hartzell, расположенные в хвостовой части фюзеляжа и на концах крыла.

Крейсерская скорость самолета в 440 км/час и дальность полета с учетом резерва в 1000 км не позволяют говорить о конкурентоспособности по производительности в сравнении с традиционными самолетами с турбовинтовыми и турбореактивными двигателями, однако прямые эксплуатационные расходы в размере \$200 в час делают Alice беспрецедентно доступной. Как ожидается, стоимость самолета составит \$3-5 млн.

Источник: *Авианорт.Ru*



Bell представил Nexus

На этой неделе американский вертолетостроитель Bell в рамках ежегодной выставки потребительской электроники CES 2019 в Лас-Вегасе продемонстрировал свое видение практичного городского воздушного такси, получившего название Bell Nexus. Тем самым компания подчеркнула выход на передний план растущую привлекательность решений вертикального взлета и посадки (VTOL), выходящих за рамки традиционной сферы винтокрылых машин.

«Поскольку пространство на земле становится ограниченным, мы должны решать транспортные проблемы в вертикальном измерении», - сказал президент и исполнительный директор Bell Митч Синдер. «Мы считаем, что дизайн и наш стратегический подход, предпринятый для создания этой инфраструктуры, приведет к успешному развертыванию Bell Nexus в мире».

Полномасштабный Nexus построен на базе макета фюзеляжа, представленного на прошлогодней выставке CES, и имеет центральное крыло, интегрированные посадочные полозья и модифицированный V-образный хвост с коротким горизонтальным стабилизатором. В полете летательный аппарат будет использовать гибридно-электрическую распределенную силовую установку, приводящую в действие шесть наклонных канальных вентиляторов, каждый из которых приводится в действие отдельным электродвигателем.

Дизайн с шестью вентиляторами является компромиссом между конструкциями с четырьмя и восемью винтами, которые можно увидеть в других городских VTOL. Это решение обеспечивает избыточность системы и пространство для безопасной посадки и выхода пассажиров во время работы винтов. Также, по данным компании, канальные вентиляторы имеют улучшенные рабочие и шумовые характеристики, по

сравнению с сопоставимыми конструкциями с открытым винтом.

Bell также назвал четырех партнеров по проекту Nexus. Safran обеспечивает VTOL гибридными двигателями и приводными системами. Thales предоставит компьютерное оборудование и программное обеспечение для управления полетом, Moog разрабатывает систему приводов органов управления полетом, а Garmin интегрирует авионику и компьютерную систему для управления транспортными средствами.

Несмотря на ожидания, что городские воздушные перевозки не будут широко распространены до середины 2020-х годов, Nexus обладает сочетанием нынешних и перспективных технологий, предназначенных для преодоления сегодняшних проблем рынка и регуляторных барьеров, а также обеспечения пути к будущим изменениям.

Например, двигательная система Nexus включает в себя последовательную гибридную схему, в которой турбинный двигатель передает мощность электрической распределительной системе, которая, в свою очередь, направляет энергию к блоку батарей, которые приводят в движение двигатели вентиляторов. В дополнение к обеспечению избыточности системы в случае отказа турбины, последовательная гибридная архитектура дает возможность для модернизации с помощью топливных элементов и/или полностью электрической силовой установки.

Также кабина прототипа построена по схеме «4+1» с местом для одного пилота/оператора в дополнение к четырем пассажирам, что является мостом между существующими возможностями и правилами, и будущим, в котором можно обеспечить полностью автономную эксплуатацию Nexus.



Сверхзвуковой авиалайнер не станет массовым

Рыночная ниша для сверхзвуковых авиалайнеров на данный момент весьма небольшая, сообщил «Интерфаксу» глава Минпромторга РФ Денис Мантуров.

«Учитывая значительный объем инвестиций, выделяемых Минпромторгом на модернизацию предприятий авиационной промышленности и научных организаций, эти уникальные новые компетенции и технологии, безусловно, будут задействованы в создании нового сверхзвукового пассажирского самолета, в случае, если проект будет признан целесообразным», - заявил Д.Мантуров.

«Однако, учитывая существующие нормативные ограничения на эксплуатацию сверхзвуковых пассажирских самолетов, потенциальная рыночная ниша для таких самолетов представляется довольно небольшой», - отметил министр.

В ноябре 2018 года гендиректор Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) Кирилл Сыпало сообщил, что летный образец сверхзвукового пассажирского самолета может быть готов через 2-3 года.

«Вместе с «Туполевым» сейчас идет активнейшая работа, отобраны три компоновки. Я надеюсь, что в ближайшее время мы сможем их представить, презентовать на соответствующих выставках», - сказал гендиректор ЦАГИ.

Он отметил, что институт также активно продвигает тему бизнес-версии сверхзвукового самолета.

Модель легкого сверхзвукового делового самолета (ЛСДС), который сможет летать со скоростью 1800 км/ч на расстояние до 7 тысяч километров, была продемонстрирована ЦАГИ на выставке «Гидроавиасалон» в сентябре 2018 года.

«Благодаря особой компоновке и соплу с системой шумоглушения аэродинамические характеристики летательного аппарата высоки на всех режимах его полета», - говорили в пресс-службе института.

Ранее научный руководитель ЦАГИ, академик РАН Сергей Чернышев заявлял, что сверхзвуковой пассажирский лайнер позволит за один день слетать из Москвы во Владивосток и обратно.

«Сверхзвук открывает перед пассажиром двери в будущее. Например, командировку из Москвы во

Владивосток и обратно можно будет совершить за один день. Увеличится и максимальное расстояние, которое можно пролететь за сутки, - с сегодняшних 3500 до 7500 км», - заявил С.Чернышев.

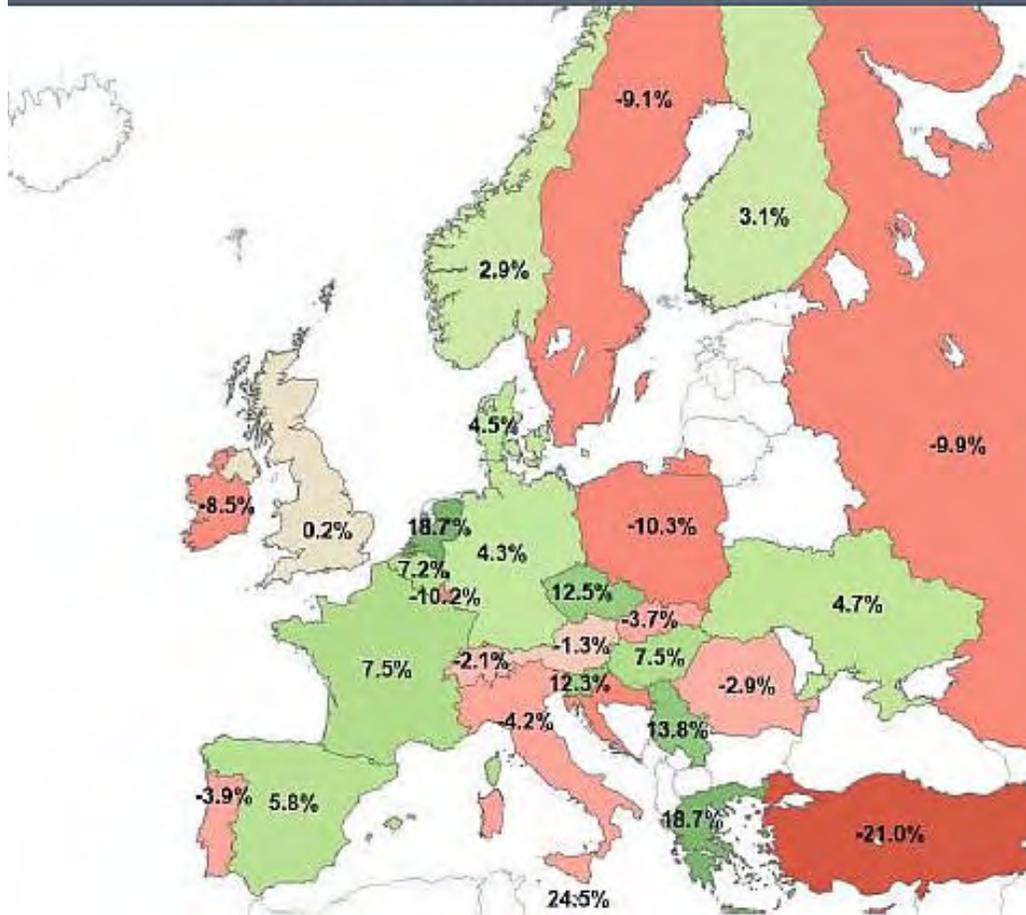
Как сообщалось, в конце января 2018 года президент России Владимир Путин высказался за создание гражданской версии сверхзвукового самолета на базе Ту-160. «Надо сделать гражданскую версию», - сказал В.Путин, понаблюдав за полетом нового сверхзвукового стратегического ракетноносца Ту-160 «Петр Дейнекин» 25 января в Казани.



В Европе продолжился рост трафика

Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в декабре 2018 года. В последнем месяце 2018 года в Европе выполнено 53 546 рейсов бизнес-авиации. Эта цифра представляет собой небольшое увеличение активности в годовом исчислении, чему способствовал исключительный рост трафика поршневых самолетов. Сегмент бизнес-джетов сократился на 3%, а чартеры упали на 4%.

December 2018: YOY TREND



В декабре активность поршневых самолетов способствовала росту трафика во Франции и Германии, особенно на коротких маршрутах. Активность полетов в Великобритании не изменилась, а в Швейцарии и Италии снизилась в годовом исчислении. В то же время в прошлом месяце активность полетов в Испании значительно возросла.

За весь 2018 год 13 из 20 крупнейших рынков Европы показали рост, хотя из ведущих стран только в Германии и Испании наблюдалось устойчивое увеличение активности. Во втором полугодии 2018 года трафик заметно снизился в Великобритании, Франции, Италии. Наибольшее снижение в 2018 году наблюдалось в России и Турции.

В последнем месяце прошлого года активность крупноразмерных джетов резко сократилась, на 6% в годовом исчислении, с наибольшим падением во Франции, Германии, Швейцарии и Швеции. Трафик легких и средних самолетов также снизился, на 3%. Тем не менее, в течение 12 месяцев большие и легкие самолеты показали рост на 1,5%.

В декабре активность полетов внутри Европы оставалась неизменной, при этом зафиксирован значительный прирост трафика из Северной Америки и снижение количества рейсов из Африки, СНГ и Ближнего Востока. Полеты бизнес-джетов из Китая в Европу в 2018 году выросли на 11%.

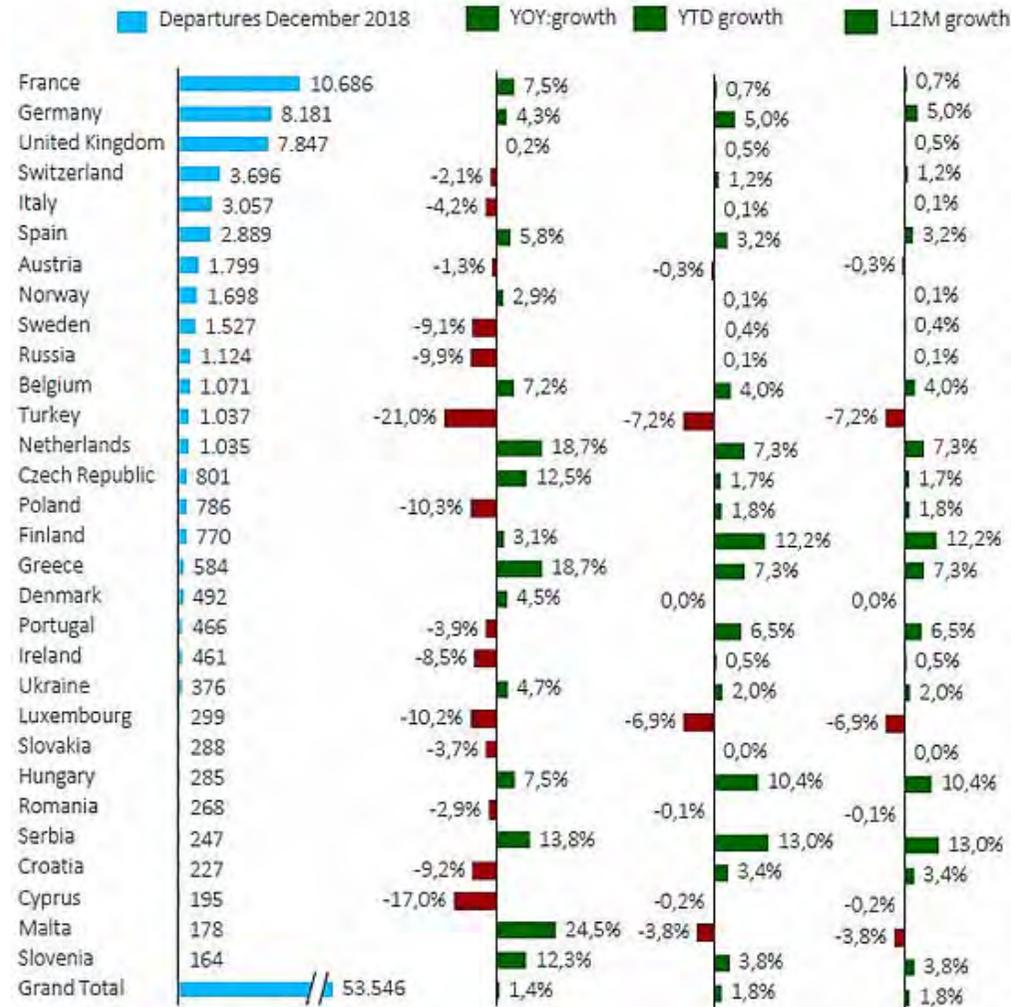
Чартерная активность составляла почти 60% всех рейсов в декабре, и осталась на уровне прошлого года. При этом наблюдалось существенное снижение рейсов бизнес-джетов, особенно самолетов Cessna, Hawker и Dassault. Бизнес-джетами с наибольшим ростом АОС-трафика в прошлом месяце стали Embraer Legacy и Citation Latitude.

Короткие полеты выросли в декабре на 4% из-за активности поршневых машин. Другие сегменты показали снижение, кроме ультрадальних, суперсредних и легких джетов. Активность сегмента Very Light Jet снизилась на 11%, а за год – на 9%. Снижение VLJ произошло в основном за счет сокращения полетов Citation Mustang.

Активность суперсредних самолетов растет, увеличившись на 16% в 2018 году, благодаря трафику новых Citation Latitude, которые удвоили количество чартеров в декабре. Embraer стал производителем с наибольшим ростом активности в 2018

году, полеты бразильских джетов выросли на 10% по сравнению с 2017 годом.

В ведущих европейских аэропортах в декабре зафиксировано значительное снижение трафика деловой авиации, особенно в Париже, Женеве, Ницце и Лутоне. Исключением стал Биггин Хилл, рост в котором составил почти 20%, в основном за счет сегмента чартеров. Ле Бурже, Биггин Хилл и Фарнборо показали самый большой рост в 2018 году.



Управляющий директор WINGX Advance Ричард Кое комментирует: «Общие тенденции летной активности в декабре зависели от значительного увеличения трафика поршневых самолетов. Очевидно, что спрос на бизнес-джеты во Франции и особенно в Париже упал из-за массовых протестов. Другими местами, где мы наблюдаем замедление активности, стали Италия, Великобритания и Швейцария. Все еще есть импульс в сегментах воздушных судов, недавно введенных в эксплуатацию, таких как Citation Latitude. Перспективы на 2019 год будут в значительной степени зависеть от подлинного спроса на замену и модернизацию старых самолетов, поскольку новые бизнес-джеты в настоящее время сходят с конвейера в больших количествах».



Сложные, но захватывающие времена

На фоне непростых экономических и рыночных условий, 2018 год стал рекордным для платформы бронирования частных самолетов PrivateFly. Также в прошлом году компания отпраздновала десять лет работы, а в сентябре была приобретена Directional Aviation.

Вспоминая 2018 год PrivateFly выпустила свой последний отчет Private Jet Charter Trends 2018, в котором подробно описываются основные направления, самолеты и ряд демографических данных клиентов. Генеральный директор Адам Твиделл рассказал о некоторых ключевых событиях в отрасли и о проблемах, на которые стоит обратить внимание в течение следующих двенадцати месяцев.

Делать или не делать покресельные чартерные программы



«За последние несколько лет было много шума и вложений в покресельную продажу чартеров на частных самолетах. Тем не менее, еще никто не смог доказать жизнеспособность этой бизнес-модели. В 2019 году будет прорыв или перерыв. Инвесторы не могут продолжать вкладывать деньги, если эти компании продолжают приносить убытки».

В центре внимания экологические инновации

«Потребители и компания отдают предпочтение экологическим инициативам больше, чем когда-либо прежде, причем отрасль частной авиации следует этой тенденции. Крупные чартерные операторы в этом году начнут мониторинг в рамках программы компенсации выбросов, которая также применяется к коммерческим авиакомпаниям».

«Электрические самолеты являются конечной целью. Я думаю, что в 2019 году мы увидим больше инвестиций в ведущие концепции, которые наберут реальную силу. Основное внимание (и проблемы) в настоящее время приходится на регулирование и инфраструктуру. Такие самолеты уже могут летать, теперь им нужно доказать, что они могут приносить деньги».

Консолидация отрасли нарастает

«В последние несколько лет мы наблюдаем растущую тенденцию к консолидации компаний отрасли, включая наше собственное приобретение компанией Directional Aviation. И мы увидим больше слияний и поглощений в чартерном сегменте в этом году. Отрасль все еще очень фрагментирована, и как клиенты, так и отрасль извлекут выгоду из этого».

Влияние госрегулирования – включая Brexit

«В этом году наша отрасль должна решить ряд глобальных проблем регулирования. В Европе Brexit окажет серьезное влияние – хотя как именно, до сих пор неясно. Операторы частных самолетов должны иметь возможность оптимизировать свои планы полетов в Европе, чтобы они имели коммерческий смысл. Ограничения на межевропейские рейсы будут означать большую сложность, меньше выбора и, в конечном итоге, клиенты заплатят больше».

«В США приближается время наличия на борту ADS-B. Это означает, что старые самолеты требуют дорогого обновления бортовых систем, чтобы с января 2020 года соответствовать требованиям для полетов (Европа следует этому примеру в июне 2020 года). Это повлияет на вторичный рынок и, возможно, увеличит стоимость чартеров на самолетах старше 10 лет».

Спрос, связанный с погодными явлениями

«За последние несколько лет мы наблюдали значительный всплеск чартерной активности по запросу, связанной с экстремальными погодными явлениями. В ситуациях от лесных пожаров до наводнений, ураганов и сильного снегопада частная авиация может прилететь быстро, когда и где требуется. Ввиду того, что эти события становятся все более частыми, в 2019 году мы ожидаем увеличения спроса такого типа».

Переломный момент для цифровой связи

«Несмотря на то, что наша отрасль ориентирована на клиентов, удивительное число компаний все еще

«застряло» в старых коммуникационных укладах. В 2019 году мы увидим переломный момент, когда речь пойдет о клиентах, ожидающих мгновенного двустороннего общения на своих условиях. Предложение действительно многоканальной услуги, которая включает в себя социальные сети, чат-платформы, обмен мгновенными сообщениями и круглосуточную поддержку по телефону, станет ключевым фактором продаж».

Новые самолеты пробудят рынок суперсредних джетов

«В этом году будет в фаворе сегмент суперсреднего размера, так как Embraer Praetor 600 и Textron Citation Longitude выходят на рынок – оба производителя первыми выходят на этот ключевой сегмент рынка, который может выполнять трансатлантические и межконтинентальные рейсы. Оба бизнес-джета будут бороться с популярным Bombardier Challenger 350».

Большой спрос на ультрадальние полеты

«Следуя тенденции, наблюдаемой в сегменте авиакомпаний, мы ожидаем, что на вершине рынка мы увидим больше клиентов с запросами на дальние самолеты, желающих летать дальше и выбирающих более дорогие беспосадочные перелеты, а не дозаправки в пути, для сокращения общего времени пути и непрерывного сна. Все ждут Global 7500, когда он вступит в эксплуатацию, летая на нынешнем «самом быстром и дальнем» G650ER».



НОМИНАНТЫ III ПРЕМИИ «КРЫЛЬЯ БИЗНЕСА»

22 ФЕВРАЛЯ 2019
КРЫЛЬЯ БИЗНЕСА
WINGSAWARD.RU

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ
ЗА НАИВЫСШИЕ ДОСТИЖЕНИЯ
В ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ



A NATIONAL
AWARD IN THE FIELD
OF BUSINESS AVIATION

22 FEBRUARY 2019
WINGS OF BUSINESS
WINGSAWARD.RU



ГЛОБАЛ ДЖЕТ КОНЦЕПТ СА
Зарубежная авиакомпания деловой авиации


GLOBAL JET



ОАВ «KLASJET»
Зарубежная авиакомпания деловой авиации


KLASJET



ATM JET LTD.
Компания-брокер

ATM JET
GROUP OF COMPANIES



ООО «ВТС ДЖЕТС»
Компания по техническому обслуживанию


AIRCRAFT MAINTENANCE



ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО
Проект года в деловой авиации России

 **SUKHOI**
CIVIL
AIRCRAFT

Вертолет недели

Оператор: *HeliSwiss*

Тип: *Robinson R44 Raven II*

Год выпуска: *2006 г.*

Место съемки: *сентябрь 2018 года, Zurich-Kloten Airport - LSZH, Switzerland*



Фото: Дмитрий Петроченко