



Нынче новости словно сводки с фронта. Все внимание мировой общественности приковано к цифрам и графикам, показывающим кривую заражённых и умерших от COVID-19. И неизвестно, когда беда отступит. На этом фоне контент становится однообразным. Весь информационный поток так или иначе связан с проблемой коронавируса, а вернее опыту, который был приобретен компаниями за последний месяц. Для выживших этот опыт будет уникален и бесценен. Очень импонирует стремление операторов и производителей внести свой вклад в общее дело борьбы с вирусом с одной стороны, и действительно помочь людям, попавшим в критическую ситуацию – с другой. И здесь мы видим, как стирается грань между крупным бизнесом и «простыми смертными». Вы могли бы представить себе еще год назад, что новенький Global 6000 станет настоящим грузовым самолетом и привезет тонны необходимых вещей для простых городских больниц? О гуманитарных инициативах мы расскажем в этом номере BizavWeek.

На этой неделе консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной ежегодный отчет о количестве деловых самолетов (реактивных и турбовинтовых), эксплуатирующихся по всему миру. За основу брались данные по воздушным судам, внесенным в национальные реестры. Мы попробовали разобраться, а сколько же в мире деловых самолетов. А вот что у нас получилось можно узнать в этом номере.

Ну и совсем немного индустриальных новостей. Embraer получил сразу три сертификата типа на обновленную версию бизнес-джета Phenom 300E, который был представлен в феврале текущего года.



## Трафик бизнес-авиации снизился на треть

Еженедельный обзор WINGX Global Market Tracker информирует о тенденциях деловой авиации в свете текущей пандемии коронавируса

стр. 22

## Сколько в мире бизнес-джетов? Отвечаем

Консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной ежегодный отчет о количестве деловых самолетов (реактивных и турбовинтовых), эксплуатирующихся по всему миру

стр. 23

## «Вообще весь рынок стоит»

Новые яхты не продаются и не сдаются в чартер, в России и за рубежом практически ноль полетов на частных бизнес-джетах, а элитная иностранная недвижимость не вызывает интереса даже с существенным дисконтом

стр. 24

## «Люди, впервые полетевшие бизнес-авиацией»

Интервью с Алишером Эльмурадовым, совладельцем брокерской компании LL Jets, входящей в группу Aim of Emperor

стр. 26

Gulfstream  
G600



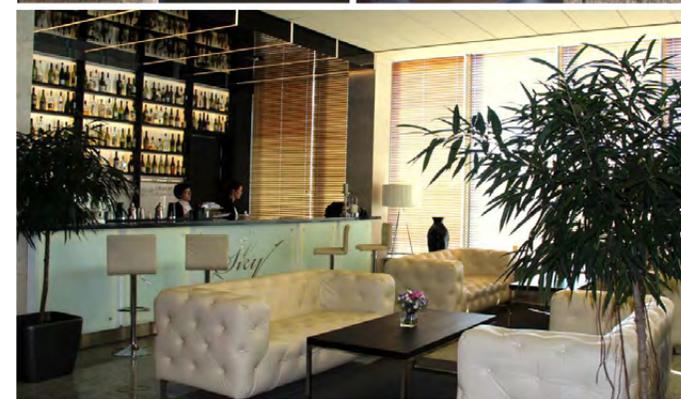
## «Мягкий удар»

Аналитик бизнес-авиации Брайан Фоули утверждает, что, несмотря на резкий спад авиационной активности из-за пандемии COVID-19, бизнес-авиация готова противостоять этой проблеме лучше, чем в финансовый кризис 2008 года. В конце прошлой недели Фоули написал, что экономика США в этот раз более здоровая: рост ее ВВП составляет 2,1%, прибыль корпораций выше, а фондовый рынок вырос на 67% по сравнению с прошлым финансовым кризисом.

Реформы финансовой системы, проведенные после кризиса 2008 года, также укрепили резервы банков и привели к ужесточению стандартов кредитования, которые увеличили их ликвидность и снизили риски в кредитных портфелях. И хотя производители бизнес-джетов имеют меньший объем портфеля заказов, «они не перегружены таким большим коли-

чеством спекулянтов» и «некоторые производители добавили дополнительные условия в своих контрактах со времени последнего спада, стремясь не допустить отмен заказов со стороны спекулянтов».

Однако Фоули признает, что сейчас, в отличие от 2008 года, за конечного покупателя борются слишком много новых моделей бизнес-джетов. Перед пандемией международные рынки были слабыми, и никакого дополнительного снижения процентной ставки в ближайшее время не произойдет, потому что ФРС уже сократила ее до нуля. «Говорят, что вторая половина 2020 года может быть более щадящей, но, по общему признанию, ожидание будет мучительным», - отметил Фоули. «Несмотря на то, что всегда есть наихудший сценарий, вполне возможно, что позитив, с которым мы входим в этот спад, хотя бы поможет смягчить неизбежный удар».



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

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

## Антивирусное предложение

Пока многие компании в Великобритании ищут пути выхода из сложной экономической ситуации, которую создал COVID-19, лондонский аэропорт Biggin Hill Airport активно стимулирует бизнес-операторов. На этой неделе администрация аэропорта запустила программу «Возвращение в небо», нацеленной на операторов, которые постоянно выполняют полеты в Biggin Hill Airport. По замыслу маркетологов аэропорта, «Возвращение в небо» поможет сохранить в актуальном состоянии летную годность самолетов и подготовку экипажей, и в дальнейшем нарастить летные операции после снятия ограничений на полеты.

Пакет скидок распространяется на все бизнес-джеты, которые прилетают в Biggin Hill Airport или здесь базируются. Включенные в стоимость единого сбора за посадку, операторы получают следующие преимущества:

- Шесть посадок, все из которых могут использоваться в течение одного дня (при прилете самолета,

та, первое прибытие будет включено в эту сумму)

- Бесплатное наземное обслуживание
- Первые два часа стоянки самолетов бесплатно
- Трансфер экипажа и брифинг в аэропорту бесплатно

Благодаря этой инициативе операторам станет проще получать доступ к услугам ТОиР. Именно в Biggin Hill Airport расположены крупнейшие центры ТОиР ведущих производителей: Bombardier, Gulfstream, Textron Aviation, Pilatus и Dassault. Также администрация аэропорта позволит продолжить обучение отправленных в отпуск летных экипажей, что позволит им приступить к работе сразу же после улучшения условий.

«Biggin Hill Airport остается полностью готовым к выполнению важнейших рейсов, но операторы сталкиваются со многими проблемами во время кризиса COVID-19. Обеспечить готовность самолета и экипажа к возобновлению работы сложно, но с нашей инициативой «Возвращение в небо» мы предоставляем клиентам доступ к необходимым им услугам. Таким образом, мы сможем как можно быстрее поставить нашу отрасль на ноги и поддержать восстановление мировой экономики», - отметил Роберт Уолтерс, коммерческий директор лондонского аэропорта.

Программа «Возвращение в небо» уже доступна оператором и продлится до 31 мая 2020 года.

Ранее, администрация лондонского аэропорта London Biggin Hill сообщала об увеличении трафика в прошлом году на 12% на фоне 1%-ного снижения активности деловой авиации в аэропортах Лондона. По версии WingX Advance аэропорт признан одним из самых быстрорастущих в Европе за последние 12 месяцев.



МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В  
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет  
в наши надёжные  
руки*

ОБРАЩАЙТЕСЬ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ  
ИНФОРМАЦИЕЙ JETFLITE OY  
+358 20 5101900 24/7

**JETFLITE**



**Return  
to the  
skies**

Coronavirus recovery  
package for operators

EGKB

Волваздел и Сблв 2009 лалалелл горувалл марлелл компалл Волваздел лс. лл лел десерлелл структул лБолваздел лс. Вол лрала заллшлелл.



# 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](http://businessaircraft.bombardier.com)

**BOMBARDIER**

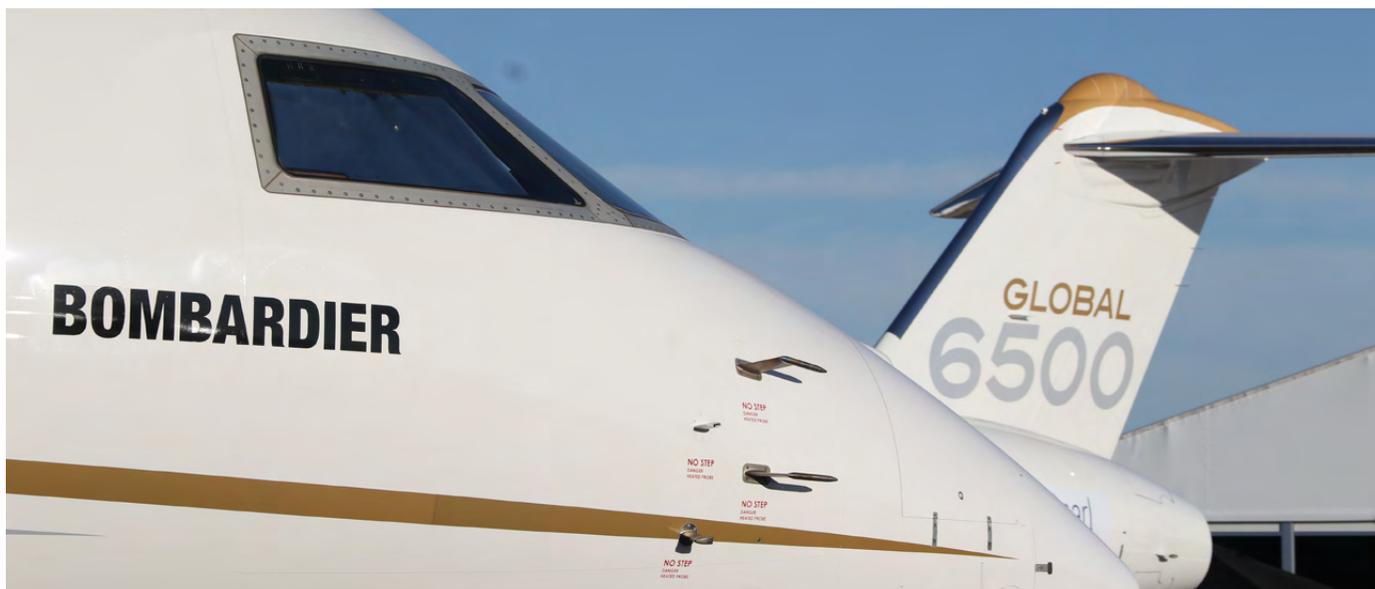
## Наперекор вирусу

Несмотря на стремительное распространение в мире пандемии COVID-19, в марте 2020 года канадский производитель Bombardier смог передать заказчикам 18 бизнес-джетов. Поставки самолетов распределены следующим образом: три Bombardier Global 7500 (два клиента из США, один с Мальты), два Bombardier Global 6000 (США, Бразилия), один Bombardier Global 5000 (США), восемь Bombardier Challenger 350 (семь джетов отправились в США, один – в Португалию), четыре Bombardier Challenger 650 (три самолета поставлены клиентам из США, один – в Финляндию).

Традиционно данные по мартовским поставкам самолетов семейства Learjet поступают позже, в конце апреля.

В конце прошлой недели Bombardier приостановил работу, включая производство самолетов, в боль-

шинстве сфер своей деятельности в Канаде в качестве поддержки недавних поручений правительств Квебека и Онтарио по замедлению распространения пандемии COVID-19. Приостановка началась 25 марта в 23:59 и продлится до 26 апреля, сообщил канадский производитель. Это приостановка повлияет на производство самолетного и железнодорожного подразделений Bombardier в обеих провинциях. Сотрудники, затронутые временным закрытием, на этот период будут отправлены в отпуск, так же, как и сотрудники корпоративного офиса, чьи функции Bombardier считает менее критичными в краткосрочной перспективе. Также в подразделении компании в Вичито во временные отпуска уйдет «небольшое количество» сотрудников. Тем не менее, сервисный центр в Вичито, в котором работает большинство сотрудников Bombardier, а также техцентры во всем мире будут работать в течение всего периода отпуска.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

**SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

## Доходы выросли, но прибыли нет

Бразильский производитель Embraer опубликовал финансовый отчет за 2019 год. По данным компании, прошлый год был хорошим для подразделения деловых самолетов, но обесценивание активов в подразделении и расходы, связанные с совместным предприятием с Boeing, в четвертом квартале в размере \$71,6 млн привели к общему убытку компании в 2019 году в размере \$322,3 млн. Это произошло несмотря на резкий рост доходов с \$5,07 млрд в 2018 году до \$5,46 млрд в прошлом. Подразделение Embraer Executive Jets внесло значительный вклад в этот прирост, увеличив годовой доход на 26,5%.

Бразильский производитель достиг верхней планки своего прогноза на 2019 год в 109 поставок бизнес-джетов, и, что немаловажно, финансовый директор Антонио Карлос Гарсия отметил, что компания поставила все выпущенные самолеты, то есть не имела переноса поставок на 2020 год. В прошлом году Embraer заключил соглашение с Flexjet на 64 самолета Phenom и Praetor, которые оцениваются в

\$1,4 млрд. Объем портфеля заказов подразделения Executive Jet возрос до \$1,4 млрд против \$800 млн год назад.

В то время как, по заявлению Embraer, компания не получила отмен и при этом цепочка поставок не была существенно замедлена из-за ограничений COVID-19, компания откладывает предоставление прогноза на 2020 год, пока она не будет лучше понимать все последствия кризиса. Производитель уже приостановил производство в Бразилии чуть более чем на неделю.

Кроме того, Embraer провел переговоры, в первую очередь с клиентами из числа авиакомпаний, о возможных отсрочках поставок в следующем году. Но генеральный директор Франциско Гомес Нето добавил, что на сегмент бизнес-джетов пока такого влияния нет, и компания фактически не только осуществила продажи на прошлой неделе, но и выполнила несколько поставок.



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

## Нужна ли страховка во время кризиса

В то время как политика страхования воздушных судов может быть поставлена на удержание в течение длительного периода простоя, например, во время текущего кризиса COVID-19, для большинства операторов экономия не перевешивает возможные риски, сказал AIN президент Aviation Specialty Insurance Мэтт Драммелсмит.

«Небольшие операторы чувствуют себя не в своей тарелке, потому что сейчас люди не хотят учебных полетов или обзорных экскурсий», - сказал он. «Для них мы обычно можем переключить покрытие на наземное, что убирает из покрытия летные операции, сохраняя при этом планер полностью застрахованным. Это быстрое решение, чтобы помочь с расходами на короткий срок, но должно быть обязательство соблюдать нелетный период, обычно не менее 30 дней подряд».

По словам Драммелсмита, более крупные операторы могут воспользоваться положением в своей политике,

предусматривающим возврат премий за длительные периоды бездействия. «Однако для этих операторов страхование не является существенным расходом по сравнению с другими операционными затратами. Оператор бизнес-джета может сэкономить десятки тысяч долларов в неделю только на топливе. Изменить что-либо со своей страховкой было бы несущественно экономически, по сравнению с тем, от чего они отказываются».

По его словам, операторы, принимающие решительные меры для экономии нескольких долларов в краткосрочной перспективе, могут иметь более серьезные последствия в долгосрочной перспективе. «Люди просто не могут позволить себе делать уязвимыми свои большие активы. Любой непокрытый риск может нанести финансовый ущерб без возможности восстановления. Сейчас, конечно, тяжелые времена, но люди должны принимать во внимание другие вопросы, прежде чем поставят под угрозу или сократят свои страховки».





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

**Признанный  
уровень качества**



Best FBO  
in Europe





## Дезинфекция самолета в подарок

DC Aviation Al-Futtaim (совместное предприятие между группой компаний DC Aviation и Al-Futtaim) анонсирует новую бесплатную услугу, которая, по мнению менеджмента компании, будет особенно востребована в нынешних условиях быстрого распространения пандемии. Так, согласно сообщению компании, клиентам, которые базируют свое воздушное судно в FBO DC Aviation Al-Futtaim (Al Maktoum International Airport) на три или более дня, предоставляется бесплатная сертификационная дезинфекция самолета с глубокой очисткой интерьера, которая действует в течение 10 дней. Впрочем, в нынешних, постоянно меняющихся условиях на рынке деловой авиации ОАЭ, количество клиентов вряд ли будет большим. С прошлой недели власти ОАЭ практически закрыли страну для полетов.

Напомним, что совсем недавно DC Aviation Al-Futtaim

открыла новый ангар площадью 7500 кв. м., в Al Maktoum International Airport который позволил удвоить пропускную способность, увеличив при этом общую площадь, прилегающую к перрону до 24000 кв. м. и площадь перрона до 13000 кв. м.

В новом ангаре DC Aviation Al-Futtaim может оборудовать два дополнительных дока для технического обслуживания узкофюзеляжных самолетов, оставляя при этом достаточно места для мастерских и складских помещений. Таким образом, будет в значительной степени увеличено количество и размер, размещаемых в ангарном комплексе самолетов. На сегодняшний день существующий ангар компании площадью 5,7 тыс. кв. м. позволяет свободно разместить несколько самолетов класса ACJ или BBJ, сверхдальних бизнес-джетов таких, как Falcon 7X, Global Express или Gulfstream G650.



**FBOEXPERIENCE.COM**  
PROMOTING FBO EXCELLENCE

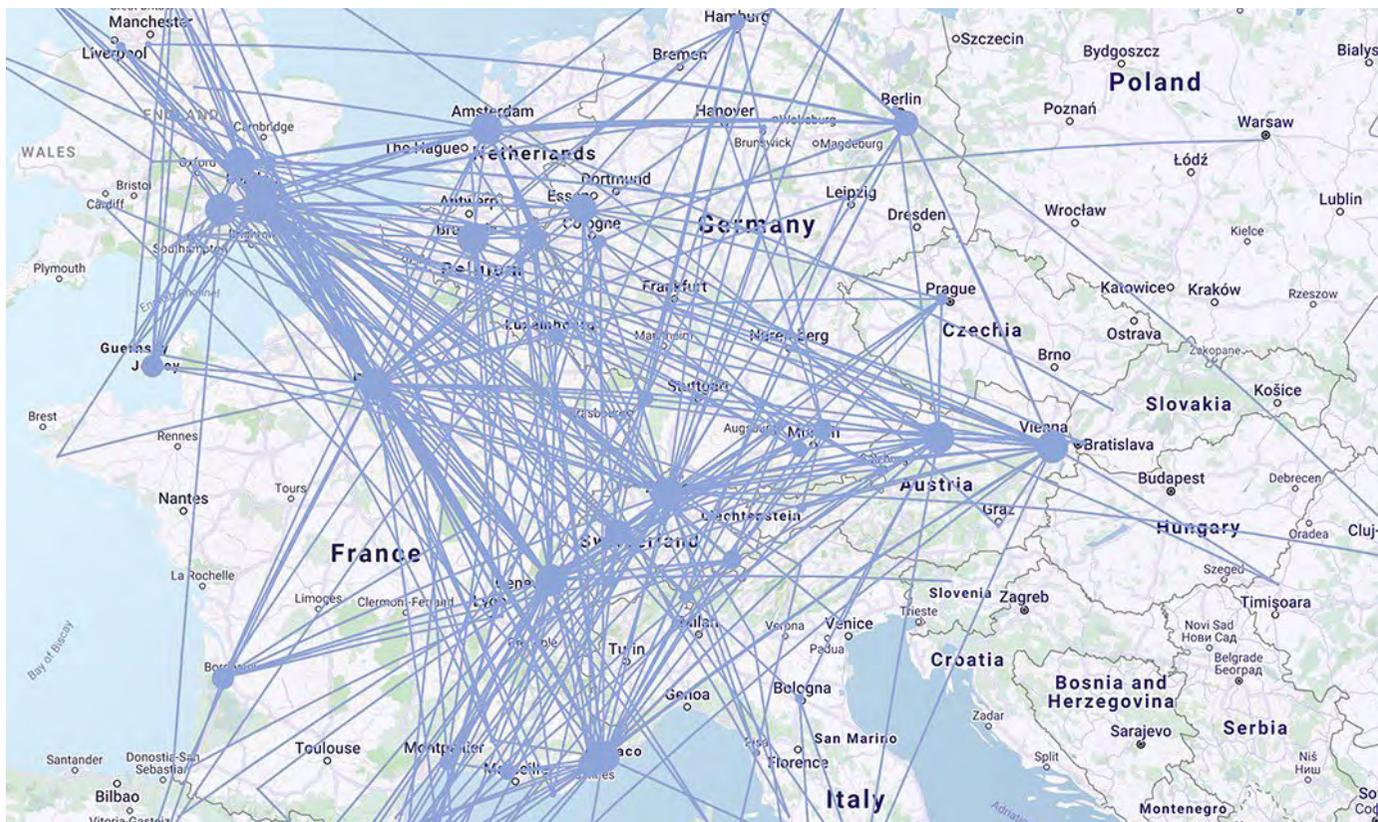
## COVID-19? Нет, не слышали

В прошлом месяце австрийский бизнес-оператор GlobeAir выполнил 586 рейсов в 97 аэропортов, сообщил в [своем твиттере](#) глава компании Бернхард Фрагнер. Как видно из скрина карты полетов, львиная доля перелетов была выполнена во Францию, Германию, Швейцарию и Великобританию.

В 2019 году GlobeAir выполнил 9254 рейса и в общей сложности перевез 11489 пассажиров, увеличив трафик и пассажирооборот в среднем на 8%.

«Мы продолжаем делать ставку на «легкий класс».

Цифры наглядно подтверждают наше решение. Смотрите, согласно докладу WINGX, именно в период 2008-19 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», - комментируют в GlobeAir.



**ВОЗДУШНЫЕ  
ВОРОТА МОСКВЫ**  
VIP GATEWAY TO MOSCOW



## Минус еще одна транспортная артерия

COVID-19 продолжает существенно ограничивать транспортное сообщение британской столицы. Как стало известно BizavNews, вслед за London City Airport свою работу временно приостановил и крупнейший лондонский хелипорт Barclays London Heliport, который расположен в Баттерси (Южный Лондон). Как комментируют в администрации хелипорта, запрет на полеты будет действовать, как минимум, до 13 апреля. «Мы тесно сотрудничаем и следуем рекомендациям Министерства здравоохранения Великобритании и Министерств иностранных дел и по делам Содружества. Говорить о конкретной дате возобновления коммерческих полетов пока преждевременно. Ближе к 13 апреля мы сделаем

дополнительное сообщение», - говорится в релизе компании.

Barclays London Heliport был приобретен в 2012 году компанией Reuben Brothers (также владеет London Oxford Airport). Кроме снижения цен London Heliport, материнская компания предлагает существенные скидки и при полетах в London Oxford Airport. Так, стоимость аэропортовых сборов при пользовании вертолетным трансфером, согласно опубликованным тарифам, снижена на 50%, что составит существенную конкуренцию наземному транспорту (время в полете занимает всего 22 минуты и соответствует стоимости аренды автомобиля премиум-класса).



**САМЫЙ ЛУЧШИЙ ТУРБОПРОП  
В МИРЕ СТАЛ ЕЩЕ ЛУЧШЕ -  
PC-12 NGX!**

**СТАНЬТЕ ВЛАДЕЛЬЦЕМ  
САМОЛЕТА PILATUS!**

**PC-24 -  
ЕДИНСТВЕННЫЙ ДЖЕТ,  
КОТОРЫЙ САДИТСЯ НА ГРУНТ**

**NESTEROV**  
AVIATION

Авторизованный центр  
Pilatus в России

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

## Самолеты нарушителей конфискуют

Проведенный в Следственном комитете РФ анализ причин авиационных происшествий показал, что необходимо более детально регламентировать правовой статус лиц, управляющих сверхлегкими пилотируемыми воздушными судами. Об этом в интервью «Российской газете» рассказал председатель СК России Александр Бастрыкин.



По его словам, нужно разработать механизм непрерывного мониторинга летной годности воздушных судов и выполнения полетов частными пилотами.

«Кроме того, возможно, увеличить размеры штрафов и ввести конфискацию воздушного судна, являющегося орудием или предметом совершения правонарушения. Подчеркну, что наши предложения были восприняты. С участием представителей ведомства начата работа по их реализации на площадке правительства Российской Федерации», - рассказал председатель Следственного комитета РФ.

Полностью интервью председателя СКР Александра Бастрыкина читайте в ближайшем номере «РГ».

*Источник: Российская газета*

## Путин продлил право иностранцев быть командирами самолетов

Президент России Владимир Путин подписал закон, который до 2024 года продлевает действие правила, позволяющего пилотам-иностранцам замещать должности командиров гражданских самолетов. Документ, вносящий поправки в Воздушный кодекс РФ и закон об иностранных гражданах, опубликован в среду на официальном портале правовой информации.

В июле 2014 года в России вступил в силу федеральный закон, согласно которому в течение пяти лет с иностранным гражданином мог быть заключен трудовой договор для замещения должности командира гражданского воздушного судна. В отдельном постановлении правительства при этом указано, что в течение пяти лет между авиакомпаниями могло быть распределено до 1 тыс. квот для замещения таких должностей.

На данный момент российские авиакомпании не испытывают острой необходимости в привлечении иностранных кадров, так как их текущие потребности в командирах удовлетворяются в основном за счет российских граждан. Однако в период после вступления в силу закона объем пассажирских перевозок российских авиакомпаний увеличился на 24,7%, объем перевозок грузов и почты увеличился на 13,2%. Авиакомпании также заявляют об увеличении потребности в специалистах летного состава.

В связи с этим решено продлить до июля 2024 года срок, до которого иностранцы могут замещать должности командиров экипажей. Это позволит не допустить возможное возникновение дефицита командиров воздушных судов в этот период.

*Источник: ТАСС*



## Сервис мониторинга бюллетеней

Стремясь улучшить управление конфигурациями воздушных судов, с конца января 2020 года Airbus Helicopters предлагает новый бесплатный сервис под названием RTEХ для отслеживания статуса сервисного бюллетеня (SB) по серийному номеру вертолета.

Сервис RTEХ предлагает клиентам новые функции для лучшего анализа управления парком и безопасности благодаря быстрому и полному статусу соответствия аварийного сервисного бюллетеня (ASB) и выполнению сервисного бюллетеня (SB).

RTEХ доступен через портал T.I.P.I. (Technical Information Publication on Internet) с помощью:

- Простого инструмента регистрации SB с использованием QR-кода и/или гиперссылки, отображаемой на каждом SB (раздел «Подтверждение соответствия»), который позволяет пользователям одним щелчком мыши зарегистрировать серийный номер самолета через любое устройство (смартфон, планшет или компьютер),
- Новой функции фильтра SB, скрывающей/фокусирующей на выполненных SB,
- Новой выписки о выполненных SB по серийному номеру воздушного судна.

В ближайшие месяцы сервис будет расширен за счет улучшенных отчетов по извлечению и анализу данных, что позволит и дальше предоставлять клиентам техническую обратную связь.

QR-код и/или гиперссылка включены теперь во всех новых и пересмотренных SB.

## Airbus отказался от платформы Voom

Вертолетная служба Voom, принадлежащая Airbus, 30 марта полностью прекратила свою работу. Генеральный директор Voom Клеман Моне заявил в своем блоге, что Airbus решила не возобновлять услуги, которые были приостановлены 23 марта в связи с пандемией COVID-19.

Voom запустил сервис бронирования мест по запросу в 2017 году в Сан-Паулу, а затем расширил зону своего присутствия до Мехико и Сан-Франциско. В Сан-Паулу компания работала с сетью из шести вертолетных площадок для обслуживания пассажиров: Альфавиль, Кампо-де-Марте, Беррини, Паулиста, Итайм-Биби и Аэропорт Гуарульяс. В Мехико у Voom также работала сеть из шести вертолетных площадок: Монте-Уралес, Санта-Фе, Интерломас, Зона Эсмеральда, аэропорты Толука и Мехико.

Напомним, что в Voom клиенты платили за каждое

место, а для того, чтобы цены были доступными, платформа объединяла пассажиров, направляющихся в одно место. Чтобы запланировать поездку с помощью Voom, клиенты могли использовать приложение Voom или сайт [www.voom.flights](http://www.voom.flights). Пассажиры имели возможность забронировать билет за час до вылета. В день рейса пассажир просто регистрируется на назначенной вертолетной площадке за 15 минут до посадки. Около 150 000 человек подписались на приложение Voom, и сервис обслуживал более 15 000 пассажиров. В первый год эксплуатации 60% клиентов совершали свой первый полет на вертолете. Voom работал с высококвалифицированными сторонними вертолетными операторами и вертолетными площадками для предоставления своих услуг и не является оператором. Платформа Voom соединяла пассажиров с сертифицированными вертолетными операторами в сети Voom. Все сторонние операторы должны были соответствовать стандартам безопасности и качества.



## Бизнес-джеты «в борьбе» с COVID-19

Все чаще мы становимся свидетелями того, как бизнес-операторы оказывают помощь в поставке медицинских грузов. В конце прошлой недели компания NetJets предоставила два своих самолета Bombardier Global 6000 для перевозки партии масок и медицинского оборудования для жителей Нью-Йорка.



Самолеты вылетели из Анкориджа и направились в Nanjing Lukou International Airport. Загрузив медикаменты, джеты отправились в обратном направлении в Анкоридж, где после прохождения таможенных формальностей, вновь поднялись в воздух и совершили перелет в нью-йоркский аэропорт Teterboro. Суммарно было доставлено 5,5 тонн груза, который предназначался для Mount Sinai Hospital (сеть больниц в Нью-Йорке).

Данный рейс требовал специального одобрения со стороны двух агентств: таможенного управления США и Управления по контролю за продуктами и лекарствами правительства Китая. Впрочем, как сообщают представители NetJets, разрешения были получены достаточно быстро.

## VistaJet – реальная помощь в условиях пандемии

VistaJet с прошлой недели стала предлагать на безвозмездной основе empty leg (пустой перелет) для правительственных организаций и медицинских компаний, которые задействованы в репатриации и медицинской эвакуации граждан различных государств. Компания также берет на себя оформление разрешений на полет, сообщает пресс-служба компании. В дополнение к этому самолеты оператора смогут выполнять и «грузовую миссию» - доставка небольших грузов медицинского назначения. VistaJet создала специальную веб-страницу для направления всех запросов от правительственных структур и медицинских организаций для обеспечения приоритетов, рассмотрения наиболее критических случаев и управления соответствующими запросами.

В дополнение к этому VistaJet анонсирует новую программу Dynamic Jet Lease. Это краткосрочная аренда на один, два или три месяца с выделенным воздушным судном и экипажем, который расположен в ближайшем к клиенту аэропорту. «Dynamic Jet Lease повышает безопасность, высвобождает основные бизнес-ресурсы клиентов и обеспечивает наличие самолета в любых условиях, особенно во время постоянно меняющейся ситуации в мире», - комментируют в компании.

Также на прошлой неделе стало известно, что в распоряжение VistaJet прибыл первый бизнес-джет Global 7500. Самолет совершил свой первый рейс на Мальту, где был зарегистрирован, как 9H-VIS.



## Gulfstream в условиях пандемии

24 марта Gulfstream Aerospace подтвердила, что у одного из сотрудников ее центра в аэропорту Даллас Лав-Филд анализ на коронавирус дал положительный результат. Как сообщается, сотрудник чувствует себя хорошо. Компания желает ему скорейшего выздоровления и всех благ его близким.

«В ответ на этот подтвержденный случай заражения мы усилили наши и без того строгие протоколы в отношении коронавируса. Ангар, в котором работал сотрудник, закрыт на 14 дней, а другим сотрудникам, работавшим или контактировавшим с заболевшим, рекомендовано отправиться на карантин и отслеживать свое состояние в течение этого периода. Также мы приняли дополнительные меры по противодействию распространению заболевания, рекомендованные Центрами по контролю и профилактике заболеваний США (CDC). Эти меры включают тщательную очистку и дезинфекцию рабочих и общих зон, в которых находился заболевший сотрудник», - комментируют в компании.

С момента появления первых сообщений о коронавирусе в декабре 2019 компания Gulfstream временно предприняла действия по снижению риска контакта с вирусом, рекомендованные Центрами по контролю и профилактике заболеваний США (CDC) и Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ). Эти действия включают усиленные ограничения на рабочие поездки, перевод некоторых групп сотрудников на удаленную работу и принятие дополнительных мер социального дистанцирования. Кроме того, мы сократили количество посетителей наших объектов.

## Silver Air – новый оператор BBJ

Американский оператор Silver Air представил на рынке свой новый 18-местный бизнес-джет BBJ. Самолет эксплуатируется на правах управления, но будет доступен для выполнения чартерных рейсов с апреля 2020 года, а базироваться новое воздушное судно будет в Уэст-Палм-Бич (штат Флорида).

«Boeing Business Jet, безусловно, относится к VVIP категории в мире частных самолетов. Эти бизнес-джеты предлагают роскошные путешествия с настоящим офисом в небе», - говорит Чак Стампф, президент по развитию бизнеса. «BBJ может доставить вас практически в любую точку мира, и обеспечить непревзойденным комфортом во время путешествия. В чартерном сегменте нет аналогов BBJ».

Итак, что внутри. BBJ имеет конфигурацию на 18 пассажиров с роскошной планировкой для путешествий почти в любую точку мира. Индивидуальный интерьер включает в себя главную спальню с большой кроватью, душем и эксклюзивной паровой баней, конференц-залом, гостиной и тремя туалетами. Перед вводом в эксплуатацию самолет получил систему



GoGo 2 Ku для высокоскоростного подключения к интернету. Все мониторы в самолете оборудованы Apple TV для потоковой передачи и Sling TV для прямой трансляции. Камбуз укомплектован холодильником для вина, двумя микроволновыми печами, духовкой и кофемашиной De'Longhi.

Впрочем, что бы клиент смог сам оценить возможности нового самолета, Silver Air запустили специальный ресурс FlyBBJ.com, на сайте представлены компоновка, возможности джета по беспосадочным перелетам и другая полезная информация.

«BBJ отличаются от остального мира частной авиации. Как большие самолеты, эти непревзойденные джеты требуют специальной сертификации DOT (Департамент транспорта), и Silver Air является одной из немногих компаний, которая имеет опыт, знания и сертификаты для эксплуатации самолетов такого размера и объема», - продолжает Чак Стампф. «Профессиональный опыт в сочетании с непревзойденным обслуживанием клиентов – вот почему владельцы BBJ выбирают Silver Air в качестве компании по управлению воздушными судами».



## ЕВАА сотрудничает с Osprey Flight Solutions по COVID-19

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) объявила о сотрудничестве с компанией по анализу рисков Osprey Flight Solutions, чтобы в режиме реального времени предоставлять операторам обновления информации о рисках, связанных со вспышкой COVID-19. Операторы бизнес-авиации смогут получить доступ к платформе Osprey:Open для получения оперативных обновлений о COVID-19 и его влияния на повседневные операции, в том числе:

- Показатели распространенности COVID-19 в стране, показывающие рост и уровень заражения, а также стадию распространения вируса в этой стране.

- NOTAM, связанные с COVID-19, как опубликованные в любой стране, так и относящиеся к любому международному аэропорту.
- Все известные ограничения на поездки для каждой страны.

Комментируя новое партнерство, главный операционный директор ЕВАА Роберт Балтус сказал: «С начала кризиса COVID-19 команда ЕВАА усердно работала, чтобы обеспечить нашим членам постоянный поток обновленной оперативной информации и инструкций по безопасности. Мы рады объединиться с Osprey Flight Solutions для расширения воз-

можностей поддержки ЕВАА и обеспечить сегмент деловой авиации возможностью работать с самой современной информацией, доступной в этот кризис».

Брюс Норфолк, коммерческий директор Osprey, добавил: «Сейчас нашим абсолютным приоритетом является предоставление наиболее точных данных и аналитики для поддержки отрасли в период глобального кризиса. Команда Osprey круглосуточно работала, чтобы предоставлять обновления в платформе :Open, которые помогут операторам отслеживать и принимать решения по своим операциям. Я хотел бы поблагодарить ЕВАА за поддержку в постоянном развитии :Open и за признание огромных возможностей, которые она может предоставить авиационной отрасли – особенно в это критическое время».

Osprey:Open – это простая в доступе, удобная для пользователя платформа, которая обеспечивает базовый уровень данных и информации о безопасности для любой точки мира. Впервые всеобъемлющие данные о типах инцидентов или окружающей среде, которые оказывают ежедневное влияние на операции, мгновенно доступны, что делает Osprey:Open наиболее эффективной платформой для поддержки управления рисками безопасности в авиационной отрасли.

Наборы данных в платформе обновляются максимально близко к реальному времени, что позволяет операторам быть в курсе событий по мере развития ситуации с новыми возможностями, которые будут добавлены в ближайшие дни и недели.

Для свободного доступа операторы должны зарегистрироваться здесь: <https://open.ospreyfs.net/>



## Коронавирус – где мы сейчас и куда мы идем?

Беспрецедентная пандемия, коронавирус COVID-19 буквально меняет то, как устроен мир. Новости – часто плохие, редко хорошие – выходят каждую секунду. Какую роль в этой истории играет бизнес-авиация? Мнение Avinode.

### *Кризис глобальный путешествий*

Во-первых, давайте посмотрим, как справляется от-

расль авиаперевозок. Национальные власти вводят строгие ограничения на поездки и на пересечение границ. Ограничения чрезвычайно запредельные. Премьер-министр Италии Джузеппе Конте, например, приказал населению страны в 60 миллионов человек оставаться дома и получать официальное разрешение перед поездкой. Министерство иностранных дел и по делам Содружества Великобритании предостерегло британских граждан против

любых несущественных поездок за границу в течение не менее 30 дней с 17 марта. Аналогичные меры существуют и применяются повсеместно.

Неудивительно, что спрос на авиаперевозки во всем мире падает. На международном уровне государственная помощь, безусловно, будет необходима, чтобы избежать банкротства большого количества перевозчиков после британской Flybe, которая прекратила свою деятельность 5 марта из-за последствий воздействия коронавируса. Должны ли политики делать больше для поддержки авиации? Не слишком ли поздно были приняты некоторые меры по ограничению поездок? Мнения разделились.

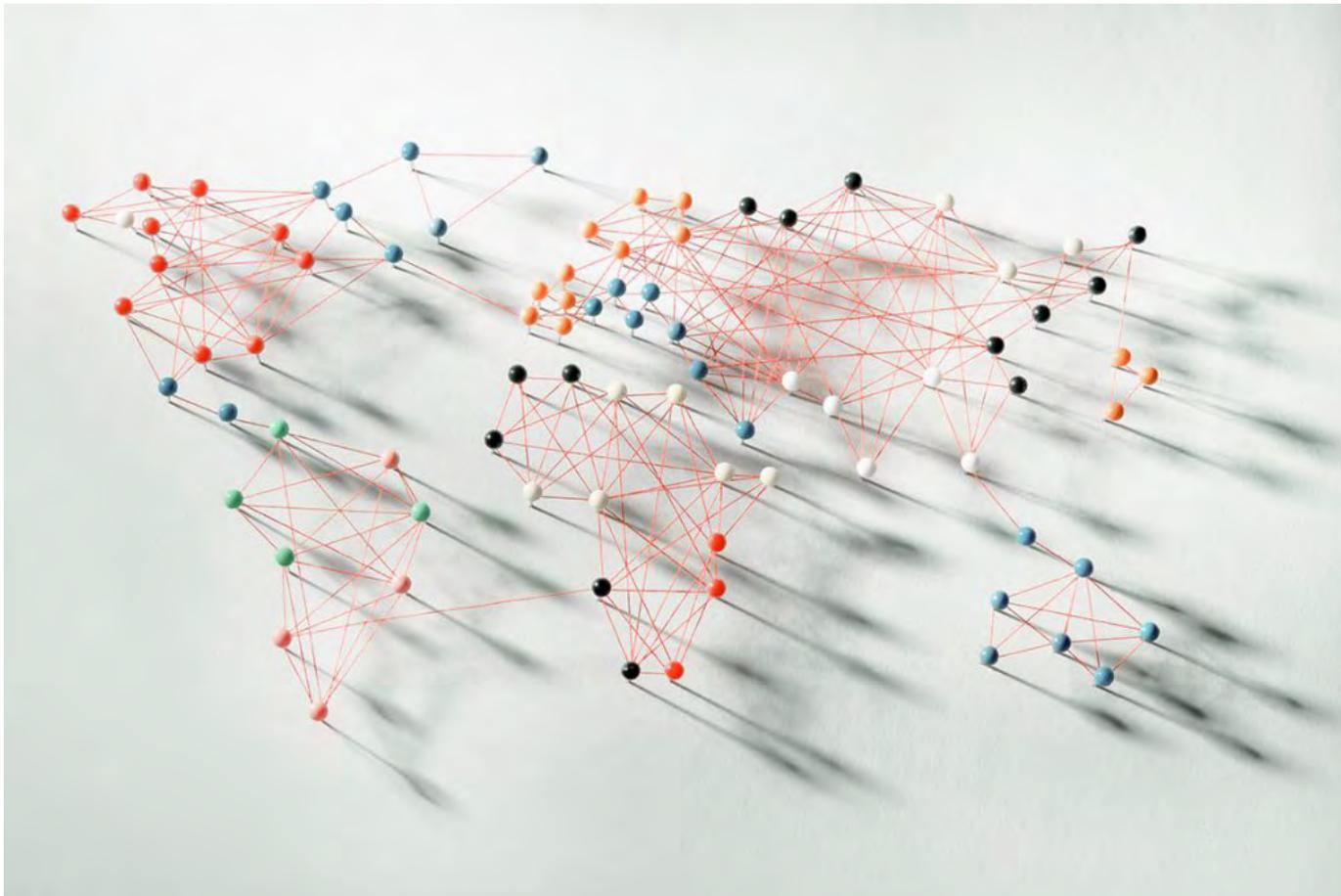
### *Частные самолеты принимают вызов*

Никто не хочет делать бизнес на трагедии, но впервые частная авиация великолепно отреагировала на потребности общества в условиях кризиса.

Когда в конце января международные компании начали эвакуировать персонал из Китая, на помощь пришли бизнес-джеты. Здесь, в Avinode, нам с гордостью напомнили о фантастическом успехе отрасли по эвакуации людей из Карибского бассейна и Флориды, чтобы избежать урагана Ирма в 2017 году.

Наш начальник отдела аналитики Гарри Кларк, анализируя этот год в качестве эксперта, говорит: «Мы наблюдали значительное увеличение количества запросов на чартерные рейсы частных самолетов после вспышки COVID-19. Мы увидели реальный всплеск запросов на рейсы, вылетающие из Китая, примерно 24 января, когда подтвержденные случаи заражения вирусом в стране превысили отметку 1000».

И давайте не будем забывать о том, что 29 января



крупнейшие авиаперевозчики, в том числе British Airways и Lufthansa, приостановили прямые рейсы в/из материкового Китая, что сделало работу по эвакуации частной авиации еще более важной.

Резкий скачок продолжался, когда 11 марта президент Трамп объявил о запрете на въезд в США из большей части Европы, который вступил в силу с 14 марта. Как говорит Гарри: «На следующий день (12 марта) мы увидели рекордный спрос в маркетплейсе Avinode, запрошено более 4500 рейсов».

В 2020 году мы снова увидели уникальную гуманитарную ценность бизнес-авиации, буквально спасающей жизни людей.

### *Долгосрочное воздействие*

Скачек не будет длиться вечно. Фактически, как говорит Гарри: «Активность в отношении запросов на вылеты из Китая в основном вернулась на тот же уровень, что и в 2019 году, а в Италии после первоначального роста спроса из-за блокировок по всей стране количество запросов на полеты падает».

«Для внутриевропейских рейсов чартеры будут играть решающую роль в перемещении критических грузов, но апрель, вероятно, будет очень тяжелым месяцем. Во всем мире спрос может быстро восстановиться после снятия ограничений на поездки в зависимости от состояния мировой экономики».

«В целом, спрос на межконтинентальные чартеры все еще находится в положительной тенденции. Поскольку разные регионы мира испытывают пик кривой COVID-19 в разное время, глобальная репатриация и повторное открытие продолжатся и сместят акцент. Межконтинентальный рынок может оказаться более устойчивым, чем другие сегменты нашей отрасли».

«Деятельность бизнес-авиации хорошо служила на протяжении десятилетий, от личных встреч до крупных публичных мероприятий, и это именно те виды деятельности, которые COVID-19 внезапно остановил. Но наша сильная отрасль справится с этой задачей так же, как мы пережили мировой финансовый кризис 2008 года».

### *Повод для оптимизма*

Как сообщается, впервые с января 18 марта в Китае не было новых случаев локальной передачи коронавируса. Наконец хорошие новости. Мир делает успехи в битве против COVID-19. И «битва» – подходящее слово. Как сказал губернатор Нью-Йорка Эндрю Куомо: «Это война».

Прежде всего, наши мысли в Avinode о каждом, кто страдает от коронавируса. Мы знаем, что сообщество бизнес-авиации разделяет наши чувства. Теперь, как никогда, мы должны работать вместе.



## NATA выпустило руководство для FBO при COVID-19

Национальная ассоциация воздушного транспорта США (NATA) выпустила руководство для FBO и наземных провайдеров, так как они сталкиваются с растущим распространением COVID-19. Как отмечают в организации, прежде всего работники, которые должны приходить на работу, рассчитывая, что руководство должно эффективно общаться со своими сотрудниками на постоянной основе. Предприятия должны разработать планы действий в чрезвычайных ситуациях для всех критически важных операций, включая получение топлива, заправку, буксировку, систему закупок и бухгалтерский учет.

Кроме того, эти [рекомендации](#) изложены на шести страницах: все сотрудники должны быть обучены правильному использованию средств индивидуаль-

ной защиты (СИЗ), и в любое время должен быть доступен достаточный запас такого оборудования, включая одноразовые перчатки, защитные очки и защитные маски. Хотя многие FBO гордятся своими барами с напитками и закусками, NATA предлагает, чтобы, если сейчас предлагаются такие закуски, они должны ограничиваться предварительно упакованными продуктами, и что работники, размещающие их, должны использовать резиновые перчатки. Зоны с высокой вероятностью контакта, такие как внутренние тренажерные залы, должны быть закрыты на время, и все зоны должны быть запас дезинфицирующих салфеток. Компании также должны рассмотреть вопрос об инвестировании в одноразовые термометры для использования сотрудниками и посетителями.

Для обеспечения безопасности персонала все меры по организации чартерных и медицинских рейсов должны выполняться заблаговременно, а операторы, перевозящие инфицированных пассажиров, должны заблаговременно уведомить главного менеджера места прибытия, чтобы обеспечить надлежащую подготовку и координацию с местным отделом здравоохранения. Если такие уведомления или договоренности не были достигнуты, воздушное судно не может обслуживаться до тех пор, пока этого не одобряют органы здравоохранения. Такое воздушное судно должно быть направлено на дальнюю парковку, и оно должно быть заблокировано, а персонал не должен физически взаимодействовать с экипажем или пассажирами, при этом основная часть сообщений обрабатывается по радио.

При работе с воздушным судном с инфицированными пассажирами на борту следует надевать перчатки при обработке багажа. Персонал линейного обслуживания не должен заходить на какие-либо воздушные суда, и, следуя правилам социального дистанцирования, следует избегать поездки в кабине грузовика двух человек, если это возможно.

Согласно NATA, при обслуживании туалетов, никаких дополнительных мер предосторожности не требуется, даже для самолетов с известными или предполагаемыми пассажирами, зараженными коронавирусом, помимо стандартных процедур и требований СИЗ.

Должны быть установлены протоколы для безопасного содержания и карантина любого сотрудника, который заболевает в течение своей смены, пока его не отправят домой или в медицинское учреждение. В других разделах приведены подробные сведения о личной гигиене, а также общие методы очистки и дезинфекции.



## Парад сертификатов

27 марта Embraer сообщил о получении сразу трех сертификатов типа на обновленную версию бизнес-джета Phenom 300E, который был представлен в феврале текущего года. Первые поставки самолета запланированы на май 2020 года, а стоимость джета составит \$9,65 млн.

Модернизированный самолет – это третья версия семейства Phenom 300, которую Embraer представил в 2009 году. Оригинальный Phenom 300E – E, обозначающий «enhanced» (улучшенный) – вступил в строй в 2018 году.

Обновленный джет получил два новых турбовентиляторных двигателя Pratt & Whitney Canada PW535E1 с тягой 3478 фунтов каждый, которые оснащены FADEC (на предшественнике были установлены PW535E). Самолет немного прибавил по дальности, теперь одна составляет 3724 км (2010 морских миль против 1971 морской мили). Джет теперь имеет максимальную скорость 0,80 Маха против 0,78 Маха на предыдущем Phenom 300.

В интерьере бизнес-джета многое заимствовано с моделей Praetor 500/600. Так клиентам предложен

салон Bossa Nova. В нем используется сочетание классических и современных материалов: от шелка и кожи до камня и углепластика. Специально спроектированные для этого самолета кресла, могут полностью раскладываться, их подголовник увеличен, подлокотники выдвигаются, элегантный балдахин с узорами помогает создать визуально закрытую приватную зону.

Комфорт – основная черта этого самолета, от широкой входной двери с трапом и широкого овального в сечении фюзеляжа до тихого салона. К этому надо добавить топливную эффективность и порядочную дальность. Клиентам очень пришлось по душе фирменное овальное сечение фюзеляжа Oval Lite – точнее, то дополнительное пространство на уровне головы и плеч, которое оно обеспечивает, и большие иллюминаторы, заливающие салон естественным светом. Иллюминатор в туалете заслуживает особого упоминания, поскольку визуально увеличивает пространство. Все это качества, которые так ценят владельцы первых «трехсоток» не только сохранились в Phenom 300E, но и вывели самолет на новый уровень.

Удобный для экипажа кокпит позволяет управление одним пилотом. Кабина экипажа оснащена сенсорной системой Prodigy Touch Flight Deck на основе платформы Garmin 3000. Улучшенный интерфейс системы управления самолетом благодаря Prodigy Touch Flight Deck усиливает контроль пилота над летной обстановкой.

Новый Phenom 300E также поставляется со стандартом подключения 4G через систему Gogo Avance L5.

В настоящее время производитель поставил более 530 бизнес-джетов Phenom 300, семьдесят из которых с префиксом «E».



## Как уроженка Аркалыка продает бизнес-джеты арабским миллионерам

Об этом руководитель коммерческого департамента Jetex Асем Шабдарова рассказала корреспонденту Forbes.kz.

### Асем, расскажите, откуда вы?

Я родилась в маленьком городке сельского типа Аркалык, на севере Казахстана. Мне казалось, что я буду жить там всю жизнь. Но после закрытия Тургайской области моя семья была вынуждена переехать в Алматы. Тогда он казался огромным мегаполисом, городом безграничных возможностей. Закончив школу, я поступила в КазУМОиМЯ им Абылай хана и начала изучать английский и арабский языки. Я понимала, что языки - это ключ к миру, новым возможностям.

### Чем вы занимались после учебы?



После окончания университета работала в нефтяной компании. Когда начались проблемы в связи с кризисом 2008, я поняла, что это идеальное время для продолжения учёбы. Я подала документы в Les Roches International School of Hotel Management в Испании. Это один из ведущих университетов мира в сфере туризма и гостиничного бизнеса. Курс был очень интенсивным. Университет предлагал практику в любой гостинице мира. У меня был выбор пройти практику 6 месяцев в Майами, Барселоне или Дубае. Так как я изучала арабский, я решила поехать в Дубай. Изначально я пообещала себе, что после практики перееду в другую страну, но меня затянуло на целых 10 лет.

### Как вы попали в компанию, занимающуюся продажей частных самолетов?

Я работала в сети гостиниц Hyatt, Marriott. Моя первая зарплата в ОАЭ была 800 дирхамов. Это примерно \$220 в месяц. Денег не хватало, Дубай считается одним из самых дорогих городов мира. Приходилось экономить на всем. Благо, меня очень ценили на работе, и так получалось, что каждые полгода повышали в должности, соответственно, росла зарплата.

После трех насыщенных лет в сфере гостиничного бизнеса я пошла в компанию, которая занимается частной авиацией. Им требовались сотрудники со знанием русского языка и опытом работы в сфере обслуживания. Работа казалась очень интересной, так как была связана с частными самолётами и предоставлением любых услуг, связанных с бизнес-авиацией, на уровне миллионеров, миллиардеров со всего мира. Jetex на тот момент был уже очень крупным игроком на рынке частных самолётов. Сейчас я являюсь руководителем коммерческого департамента, который отвечает за страны СНГ и Восточной Европы.

### Расскажите про модели самолетов, которые вы продаете. Сколько они стоят?

Частные самолёты делятся на несколько типов. Это легкие, средние, большие и бизнес-лайнеры. Самые популярные модели - Citation, G450, Falcon 900LX, Global Express и т.д. Цены на такие самолёты варьируются от \$40 млн и выше. Все зависит от модели, года выпуска и комфортабельности. Клиенты, которые летают на частных самолётах, - это люди, привыкшие к определённым условиям, которые не всегда доступны на коммерческих авиалиниях. А самое главное - это конфиденциальность.

Кроме того, Jetex считается одной из компаний, стоявших у истоков бизнес-авиации на Ближнем Востоке. Так как мы занимаемся абсолютно всеми услугами, связанными с авиацией, клиенты со всего мира предпочитают брать услуги в формате «one stop shop».

### Кто они, ваши покупатели?

Я напрямую работаю с известными личностями, главами стран, актёрами и просто состоятельными людьми, которые предпочитают летать на частных джетах. В рядах моих клиентов также есть престижные футбольные клубы, такие как «Манчестер Юнайтед», «Ливерпуль», «Эвертон». Но самыми главными остаются клиенты из Казахстана и бывших советских республик. Бизнес-авиация начала набирать обороты в этом регионе и на данный момент находится на пике развития.

После того как Казахстан вышел из чёрного списка ЕС, начал появляться интерес к покупке воздушных судов, а Jetex эффективный и профессиональный партнёр в этой сфере. Моя задача - укрепить пози-

ции компании в странах СНГ и Восточной Европы.

Кроме того, наша компания является эксклюзивным дистрибьютором самолётов HondaJet. Это реактивный двухмоторный самолёт бизнес-класса, популярный в странах Ближнего Востока и Турции. Стоимость его начинается от \$5 млн и выше.

### **Как оценивается ваш труд? От чего зависит прибыль?**

Моя миссия в компании - это предоставление сервиса на высочайшем уровне, где нет места ошибкам, учитывая специфику клиентов, для которых время - это деньги. Компания высоко ценит мою работу, всячески поддерживает. Владелец компании г-н Адель Мардини верит, что самое ценное в компании, - это сотрудники, те люди, которые позаботятся о клиентах. То есть довольные сотрудники - довольные клиенты.

Моя прибыль напрямую зависит от размера продаж за год, от проделанной работы. Учитывая регион, за который я отвечаю, и объём годового оборота, моя работа щедро оплачивается. Даже по меркам Дубая оклад считается выше среднего. Конечно же, существует социальный пакет в виде страховки, билетов и прочее.

### **На фото с вашим участием мы видим тренера «Манчестер Юнайтед» и известного актёра Пирса Броснана. Это клиенты, с которыми вы работали?**

Да, известные футбольные клубы предпочитают наши услуги, так как мы обеспечиваем полную безопасность. Представители многих клубов включили нас в список предпочитаемых партнёров по всем локациям, где мы находимся. Кроме того, наш терминал в Дубай является частым местом для посещений звёзд мирового уровня. А вот фото с Пирсом сделано

во время съёмок нового фильма с его участием.

### **Пользуются ли наши соотечественники вашими услугами?**

Казахстанский рынок находится на стадии развития. Здесь бизнес-авиация очень востребована. Клиенты предпочитают работать напрямую с крупными компаниями, которые понимают специфику рейсов, обладают высоким профессионализмом и опытом.

На данный момент клиент отдаёт приоритет прямым поставщикам и выбирает передовые технологии в авиации. Сегодня можно заказать GSM, чартер или обслуживание через мобильное приложение. Клиенты - в основном бизнесмены, которые выбирают комфорт. Их деятельность требует поездок на частных самолётах.

Наша компания сотрудничает с крупными производителями самолетов, такими как Bombardier, Gulfstream и т.д. Это позволяет нам помогать клиентам при выборе, оформлении и регистрации борта. И, конечно же, дальнейшее обслуживание рейсов этого воздушного судна остается за нами.

### **Как часто вы бываете в Казахстане?**

Я приезжаю в Казахстан как минимум раз в два месяца по работе. Обычно каждая поездка занимает примерно неделю и покрывает крупные города, такие как Алматы, Нур-Султан и Шымкент. В будущем, конечно, планируется открытие нашего представительства для тесной связи с местным рынком. У нас масштабные планы на этот регион. Здесь мы хотели бы поднять сервис бизнес-авиации на мировой уровень, наравне с нашими локациями в Европе.

Источник: Forbes.kz



## Dornier Seawings поднял в воздух Seastar CD2

Компания Dornier Seawings на прошлой неделе выполнила первый полет амфибии Seastar CD2 со своей базы в немецком Оберпфaffenхофене. Двухмоторный самолет провел в воздухе 31 минуту, а летчик-испытатель Вольфрам Корнелиус отметил его хорошую управляемость. Первый полет был выполнен спустя девять дней после разрешения Агентства по авиационной безопасности Европейского Союза и немецкого авиационного регулятора LBA на запуск программы летных испытаний. Производитель не раскрыл график сертификации и ввода в эксплуатацию 12-местного самолета.

Seastar CD2, оснащенный двигателем Pratt & Whitney Canada PT6A-135A, мощностью 500 л.с. каждый, был сертифицирован еще в 1991 г. Однако программу законсервировали из-за недостатка финансирования, и за все время не состоялось ни одной поставки этого самолета. Возобновление работы над Dornier Seastar стало возможным после того, как разработчика приобрели китайские компании Wuxi Communications Industry и Wuxi Industrial Development. Совместно с семьей Дорнье, которая сохранила миноритарный пакет ценных бумаг, было создано немецко-китайское СП Dornier Seawings. Кроме того, принять участие в возрождении программы вызвалось канадское подразделение австрийского авиастроителя Diamond Aircraft, которое будет производить композитные фюзеляжи.

Seastar CD2 позиционируют как самый передовой гидроплан в мире: инженеры разработали интегрированный корпус – таким образом летающая лодка испытывает сравнительно меньшее аэродинамическое сопротивление и может «осилить» максимальную крейсерскую скорость до 180 узлов. Благодаря двум турбовинтовым двигателям Pratt & Whitney, Seastar требует для разбега лишь 2500 футов (762 метра) на

воде и 1850 футов (564 метра) на земле. Чтобы устранить разрушительное воздействие коррозии, часто наблюдаемое на самолетах «трудящихся» на или вокруг воды, экстерьер Seastar построен полностью из композиционных, антикоррозийных материалов. По оценкам специалистов, благодаря специфике конструкции стоимость одного пассажироместа составляет примерно 2/3 стоимости конкурентов, таких как Cessna Caravan или DHC-6 Twin Otter. Грамотно-организованный интерьер позволяет 12-ти пассажирам комфортно разместиться в эргономичных креслах, а в некоторых компоновках пользоваться полностью закрытым туалетом.

Seastar CD2 также получил комплект авионики Honeywell Primus Epic 2.0, кормовой гидродвигатель для улучшенного маневрирования в воде, пятилопастной композитный пропеллер, разработанный MT-Propeller. Максимальный взлетный вес Seastar CD2 составляет 5 100 кг (11 230 фунтов), крейсерская скорость 180 узлов (333 км / ч) и дальность полета 900 морских миль (1 667 км).

В Dornier Seawings говорят, что самолеты будут предлагаться в различных конфигурациях, включая грузовые, пассажирские, специальные миссии и VIP-транспорт.



## Трафик бизнес-авиации в Европе снизился на треть

По данным еженедельного обзора WINGX Global Market Tracker, в марте 2020 года количество рейсов бизнес-авиации в Европе сократилось на 34% по сравнению с мартом 2019 года. В целом, в течение месяца было выполнено на 17800 рейсов меньше. Снижение ускорилось к концу марта, а в последние несколько дней произошло падение почти на 50%.

Больше всего пострадала активность в Италии: за месяц было выполнено чуть более 1000 рейсов, что на 70% ниже активности в марте 2019 года. Трафик во Франции, обычно самом оживленном рынке, снизился на 43%. В Германии и Швейцарии снижение составило более 30%. Рейсы в Великобритании упали на 23%. За весь месяц количество рейсов в Швеции выросло на 1,3%.

В Ле-Бурже, Ницце и Женеве в этом месяце наблюдалось самое большое снижение активности деловой авиации, причем везде падение составило не менее 35%. Из ведущих аэропортов, только в Биггин Хилл зафиксировано наименьшее влияние пандемии, активность в марте снизилась всего на 1%. Трафик из Малаги немного увеличился.

На всех сегментах воздушных судов наблюдался серьезный спад, причем наибольшее влияние почувствовали самолеты сверхдальней дальности, трафик упал на 40%. Активность суперлегких и сверхлегких джетов снизилась примерно на 25%. У King Air 200, самого востребованного самолета, трафик снизился «всего» на 19%. Налет Citation Latitude в этом месяце вырос.

Чартерные и частные летные отделы компаний за месяц сократили активность в Европе на 20%, в то время как операторы по управлению воздушными судами зафиксировали 50%-ное снижение летной активности. В то же время трафик медицинских рейсов вырос более чем вдвое.

В Соединенных Штатах активность деловой авиации упала на 30% по сравнению с мартом 2019 года. Это снижение соответствует более чем 100 тысячам рейсов деловой авиации в месяц. В первой половине марта наблюдалась умеренная турбулентность, а после спад ускорился. 31 марта летная активность упала на 66% по сравнению с той же датой в марте 2019 года (и это сравнивается вторник с воскресеньем).

Во всем мире тенденции к снижению трафика деловой авиации довольно равномерны: в Северной Америке летная активность снизилась чуть менее чем на 30%, в Азии и Европе наблюдается тенденция к снижению на 35%.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Резкое снижение активности деловой авиации в этом месяце сравнимо только с эффектом извержения вулкана Эйяфьятлайокудль в 2010 году, только с гораздо более длительными и более серьезными последствиями».

«WINGX ожидает падения активности в апреле, на что может повлиять то, что некоторые страны полностью закроют полеты. При оптимистичном прогнозе на прекращение распространения вируса мы можем увидеть возобновление спроса на полеты к лету, когда у деловой авиации может появиться окно возможностей для удовлетворения нереализованного спроса, в то время как регулярные авиакомпании все еще будут на земле».



## Сколько в мире бизнес-джетов? Отвечаем

Консалтинговое агентство AVDATA/JetNet выпустило очередной ежегодный отчет о количестве деловых самолетов (реактивных и турбовинтовых), эксплуатирующихся по всему миру. За основу брались данные по воздушным судам, внесенным в национальные реестры. Тем не менее, такой подход не позволяет показать реальную картину по количеству самолетов, принадлежащих гражданам конкретных стран. Практически во всех крупных странах (исключением не является и Россия) наблюдается практика постановки самолетов в офшорные реестры, либо в реестры других государств. И это может быть значительная доля парка. В отчете за основу взяты данные

по бизнес-джетам и самолетам, конвертированным в VIP-варианты. Также в отчет не включены воздушные суда, обслуживающие первых лиц государств и государственные органы.

США продолжает бесспорно лидировать по суммарному количеству самолетов деловой авиации. По состоянию на январь 2020 года их количество составляло 213399 машин. Следом, но с очень большим отрывом следуют Бразилия (1539), Мексика (1414), Канада (1359), Венесуэла (765), Германия (750), Австралия (628), Великобритания (502), Франция (482), а замыкает ТОП10 Китай (464).

На постсоветском пространстве ситуация следующая. Россия возглавляет рейтинг с 244 воздушными судами (33 турбовинтовых), далее идут Казахстан (38 самолетов, шесть из которых – турбовинтовые), Украина (27 и 5), Эстония (9 и 7), Азербайджан (12 и 0), Литва (11 и 0), Латвия (8 и 0), Туркменистан (5 и 0), Белоруссия (2 и 2), Узбекистан (3 и 0), Грузия (2 и 0), Армения (1 и 0), Кыргызстан (1 и 0). В Таджикистане и Молдове деловых самолетов не зарегистрировано.

В целом картина по Европе на 1 января 2020 года осталась, практически, неизменной по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (распределение в рейтинге). Возглавляет рейтинг Германия с 764 самолетами, далее идут Великобритания (502), Франция (482), Швейцария (245), Россия (244), Австрия (208), Италия (180), Испания (148), Мальта (138) и Португалия (131).

Тройка лидеров на Ближнем Востоке: Саудовская Аравия (175), Турция (157) и ОАЭ (135). Лидером в Юго-Восточной Азии остается Китай (464), далее идут Япония (270) и Индонезия (160). В Африке тройка следующая: ЮАР (418), Кения (137) и Нигерия (109). Южная Америка представлена Бразилией (1539), Венесуэлой (765) и Аргентиной (359). Ну и в Австралии и Океании все просто: Австралия (528), Новая Зеландия (81) и Папуа Новая Гвинея (28).

Напомним, что в данный рейтинг входят только воздушные суда, внесенные в национальные авиареестры. По данным независимых аналитиков, парк воздушных судов, аффилированных с российскими частными владельцами и компаниями, составляет около 500 воздушных судов и варьируется в пределах 490-515 машин.



## «Вообще весь рынок стоит»

Новые яхты не продаются и не сдаются в чартер, в России и за рубежом практически ноль полетов на частных бизнес-джетах, а элитная иностранная недвижимость не вызывает интереса даже с существенным дисконтом. В сферах, традиционно востребованных миллиардерами и просто очень состоятельными людьми, из-за коронавируса наступили тяжелые времена.

Стремительно набирающая обороты эпидемия коронавируса наносит существенный удар по экономикам всех стран мира: фондовые рынки падают, производства закрываются, целые города и страны уходят на карантин. Сфер бизнеса, которые бы не затронуло происходящее, почти не осталось. Исключением не стал и люксовый сегмент, столь дорогой сердцам героев списка Forbes: на рынках яхт, частных самолетов и элитной недвижимости наступил мертвый сезон.

### Не поплаваем

«Вообще весь рынок стоит. Практически все верфи в Италии и Испании, особенно специализирующиеся на ремонте лодок, закрылись», — рассказывает Forbes основатель профильного издания о яхтинге Yacht Harbour Дмитрий Семенихин. По его словам, обычно в начале года яхты готовят к новому сезону: их подкрашивают, ремонтируют экипировку и т.д. Однако уже месяц такие работы не ведутся, а экипажи судов распущены по домам. По мнению эксперта, именно верфи пострадают от кризиса больше всех. «Очень много верфей, у которых нет собственных капиталов и нет крупных заказов, скорее всего, просто обанкротятся. Вскоре люди начнут отказываться от строящихся лодок, а спроса на них сейчас не будет», — говорит он.

Основатель специализированного портала о яхтах itBoat Никита Горчаков напоминает, что закрыты практически все марины, кроме (пока еще) Турции, и под иностранным флагом ни в Италию, ни во Францию, самые популярные для яхтинга страны, зайти нельзя.

У тех, кто не владеет собственной яхтой, но арендует их, также возникли проблемы. «В договорах на чартеры лодок всегда есть пункт про форс-мажор, на который никто не обращает внимания. Сейчас же им начинают пользоваться», — добавляет Семенихин. По его словам, многие бронировали лодки еще прошлым летом и внесли предоплату в 50%, сейчас же некоторым из этих людей не возвращают деньги. Теперь к стандартному контракту прилагается дополнительное соглашение об отсутствии штрафных санкций в том случае, если до 15 мая карантины не будут сняты, отмечает брокер Eastwind Yachts Сергей Чернецкий.

Новых заказов на чартеры также практически нет, в первую очередь, из-за отмены мероприятий, на время которых арендовались лодки, — Каннский кинофестиваль и Гран-при Монако гонок Формулы-1. «Количество новых запросов на чартерном рынке в последнюю неделю упало практически до нуля», — подтверждает Горчаков. Однако, по его словам, часть тех людей, кто планировал провести майские праздники на лодке в Европе, теперь просят, чтобы им предложили какие-то варианты в России.

### Не летаем

«Каждый день приходят обновленные сводки, и они плачевные. В России и за рубежом — практически ноль полетов», — рассказывает основатель портала о бизнес-авиации BizavNews Дмитрий Петроченко.



При этом он отмечает, что в России статистика немного лучше, так как востребованы полеты на юг и на Урал. «У нас в авиации два активных периода: весна, когда на весенние праздники все улетает, и декабрь, когда год закрывают. Весны не будет – всё закрыто. Всё. Отменили всё, что только можно, включая специализированные вылеты. То есть народ, который привык отдыхать, у него выбор один: Крым – наш», — говорит Петроченко Forbes.

По данным отчета «Market Tracker» компании WINGX, общие полеты бизнес-авиации в Европу и из нее снизились в марте на 24% год к году, а в уикенд 21-22 марта активность полетов упала на 70%.



Сейчас практически все производители либо ограничили выпуск мини-джетов, либо вообще приостановили работу, и в течение этого месяца продаж практически ни у кого не было, продолжает Петроченко. «Я думаю, даже если самолёты будут приходить в распоряжение российских клиентов, то это те воздушные суда, которые были приобретены в прошлом году, оплачены с внесенными депозитами. О покупке нового воздушного судна сейчас речи не идет», — поясняет он. Эксперт отмечает, что если многие пассажирские перевозчики получают поддержку от государств, то операторы бизнес-джетов на это рассчитывать не могут.

При этом, по данным платформы для аренды бизнес-джетов Central Jets, за первые три месяца 2020 года спрос на рейсы из Европы в Россию вырос на 23%, однако реальное количество рейсов в этом направлении сократилось на 19%. Перед каждым усилением мер карантина в Европе в марте 2020 года наблюдался резкий рост спроса на немедленный вылет, примерно на 240%, в сравнении с февралем этого же года, отмечают в компании. Параллельно наблюдается постоянный спрос внутри стран Европы среди людей, которые возвращаются домой из мест, где у них были виды на жительство. Большой поток россиян вернулся из Франции и Англии. Ключевыми точками вылета и прилета стали: Лондон (+22% в марте по сравнению с февралем), Москва (+18%) и Ницца (+16%), подсчитали в Central Jets.

### **Дома не продаются**

«Лондон пуст, просмотров объектов нет», — жалуется руководитель агентства недвижимости London Relocation Consultancy Оксана Литман. По ее словам, несмотря на то, что все застройщики, агентства не-

движимости готовы проводить виртуальные туры по домам и квартирам, покупатели остаются в ожидании, что будет дальше, и многие агентства недвижимости уже начали увольнять сотрудников.

В юридической компании RSL-LAW, консультирующей российских покупателей недвижимости в Великобритании, подтверждают: рынок взял паузу. Однако причина этого не только в карантине, в рамках которого практически запрещено выходить на улицу, но и в том, что потенциальные покупатели ждут снижения цен. «Мы уверенно движемся к ситуации, где в выигрыше будет покупатель, и между собой зовем этот период «рынком покупателей», — говорит управляющий директор и старший юрист RSL-LAW Татьяна Шапошникова.

В других странах ситуация аналогичная, рассказывают в агентстве элитной недвижимости Knight Frank. С 10-х чисел марта от офисов Knight Frank во Франции и Италии (страны, в которых сейчас приняты карантинные меры) стало поступать больше предложений от собственников (виллы и апартаменты) с достаточно серьезными дисконтами. «Поместье с виноградниками во Франции в Мужене, ранее выставленное за €20 млн, сейчас выставлено уже за €15 млн», — приводит пример директор по зарубежной недвижимости Knight Frank Марина Шалаева.

По ее словам, к тому, чтобы делать скидки, готовы морально как частные собственники, так и девелоперы. «Застройщики после простоя и физической невозможности проводить сделки будут более заинтересованы в продажах и готовы идти на привлекательные условия для покупателей», — заключает она.

Источник: Forbes.ru

## Люди, впервые полетевшие бизнес-авиацией

*Последние события в мире, связанные с бешеным распространением COVID-19 уже имеют катастрофические последствия для авиационной индустрии. И, к сожалению, мы в ближайшее время станем свидетелями глобальных банкротств крупнейших авиаперевозчиков. На фоне массового закрытия воздушного пространства деловая авиация становится, практически единственным сегментом, позволяющим не прекращать деловые контакты. Международная группа Aim of Emperor и входящая в него чартерная компания LL Jets – крупный игрок на рынке бизнес-перевозок. Сегодня Vizaupnews поговорит о молниеносно меняющемся рынке с Алишером Эльмурадовым, совладельцем LL Jets.*

### **Насколько тяжело стало работать в нынешних условиях и достигнуто ли «дно» в условиях распространения пандемии?**

Работать тяжело, но дно еще не достигнуто. Просто потому, что открыты еще некоторые направления. Процедура организации чартера значительно растянулась во времени: требуется проверять огромные массивы информации. Почти nowhere летать нельзя и появилось много нюансов, которые в добавок постоянно меняются и ужесточаются. Среди них – гражданство пассажиров, гражданство экипажей, которые иногда не могут остаться переночевать в стране, где они не резиденты. То есть элементарно смену

экипажа сделать невозможно, ведь когда у одного экипажа заканчивается смена, другой ты подогнать не можешь, просто потому что зачастую ограничены перемещения иностранцев в рамках одной страны. Неважно говорим мы о России или любой европейской стране.

Именно поэтому мы сместили базирование одного из наших чартерных самолетов HondaJet в Германию – три из четырех пилотов у нас немцы и хотя бы они могут быть на смене. Наш четвертый пилот – мальтиец и он просто не смог в какой-то момент вылететь на работу регулярным авиарейсом.

В начале развития эпидемии у нас была практика: мы готовили краткую сводку, в которой была собрана вся актуальная информация по обстановке в мире для информирования отделов компании и клиентов. Но в нынешних условиях это уже неработающая схема, потому что информацию все равно каждый день надо перепроверять. Например, в России вводят новые NOTAM, и вводят внезапно, но пока с ними ознакомятся даже рядовые сотрудники ведомства проходит время. Например, на днях у нас был рейс из Германии с пассажирами-гражданами России, которые не могли вернуться в страну. Хотя до 31 марта возврат россиян в страну был возможен, более того, на частной авиации это было делать проще. В итоге 30 марта вечером вышел новый NOTAM о новых правилах, вступающих в силу 31 марта. Прилет в Москву – только в аэропорт Шереметьево, лимит 500 человек в сутки. Соответственно, утром следующего дня все разрешения на взлет, выданные накануне, были отменены и запрос на выполнение рейсов нужно было делать заново.

**Закрывается ли внутренний рынок, и если нет, то какие направления востребованы?**



По состоянию на 1-2 апреля 2020 года внутренний рынок пока открыт. Но, насколько я слышал, есть планы по закрытию и внутреннего авиасообщения, чтобы люди из эпицентра коронавируса – Москвы – не разлетались по регионам. К слову, сами регионы, особенно южные, такие как Крым и Сочи, ограничивают поток туристов из Москвы. Закрывается транспортное сообщение и отели. Людей не пугает даже то, что они останутся без работы.

В целом летать пока можно – за границу вывозить иностранцев, в Россию и по России – возить российских граждан. Но это, повторюсь, может измениться в любой момент (*интервью было сделано до того, как в четверг президент продлил режим изоляции. Россияне теперь будут меньше думать о полетах даже по России. Плюс Крым перевели на тот же режим. А он был популярным направлением, примечание Алишера Эльмурадова в пятницу*).

**Какие типы воздушных судов наиболее «популярны» сейчас? Нужен ли пассажирам комфорт или же они руководствуются принципом «быстрее и безопаснее долететь»?**



В последние недели в бизнес-авиации вскрылся целый пласт людей, которые о таком виде транспорта слышали только краем уха. В сложившейся обстановке они не хотят лететь регулярным рейсом, стараясь минимизировать контакты. В конце марта 2020 года у нас произошел настоящий скачок спроса именно от пассажиров, летящих бизнес-джетом впервые. Эти клиенты запрашивают небольшие легкие бизнес-джеты, назовем их бюджетные варианты в бизнес-авиации. Большие бизнес-джеты не всем по карману, а самолеты классов Very Light Jet – напротив. Наш самолет HondaJet летал в этот период не останавливаясь. Крупный европейский оператор легких самолетов Citation Mustang – GlobeAir также рапортовал о всплеске активности в марте. Уверен, что когда ситуация стабилизируется, эти пассажиры вернуться снова к бизнес-авиации.

**Какие рейсы востребованы в последнюю неделю (география), хотя бы по запросам?**

Самых полетов становится теперь меньше, чтобы говорить о востребованности в принципе. В основном это трафик из Европы в Россию по линии возврата россиян на родину. Есть запросы из дальних южных стран, где люди застряли на курортах, но, повторюсь, не каждый готов выложить крупную сумму за большой или дальнемагистральный бизнес-джет.

**Если страны, в которые вы особенно не рекомендуете летать в ближайшие три-четыре месяца?**

Этот вопрос, наверное, к медикам. С точки зрения авиации, коронавирус ведь не отменяет стран с нестабильной обстановкой. Есть рейтинг рискованных стран, но туда и без коронавируса не стремились.

Хотя, я думаю, что в ближайшее время люди и сами будут стараться никуда не летать.

**Насколько бизнес-операторы увеличивают стоимость перелета, исходя из «форс-мажорных обстоятельств»?**

В плане цен – мы их не поднимаем, ведь сама по себе конкуренция никуда не делась. Спрос глобально не вырос, был только всплеск в марте. Единственное, что стали считать лично мы, как операторы HondaJet, это обратный рейс с возвратом в Германию, чтобы не застрять в какой-то другой стране.

Полагаю, через некоторое время, когда спрос восстановится и выяснится, что какая-то часть операторов обанкротилась или распустила экипажи, тогда, возможно, стоимость и вырастет. Скорее всего, как и в предыдущих кризисах, цены, напротив, будут снижаться, а клиенты снова начнут торговаться. Брокерские комиссии упадут, а многие операторы будут летать в операционный минус. В общем будет нездоровая ситуация для индустрии, в которой нет монополистов, а есть лишь операторы с небольшим парком. Отыгаться за кризисный спад спроса вряд ли удастся.

**Действительно ли сейчас операторы устанавливают 100% предоплату и 100% штрафы за отмену рейса? И с какими проблемами сталкивается ваша компания в плане организации перелета (попытка выполнить рейс)?**

Контракты никто не переписывал, 100% штрафов я тоже не видел. Но все бронирования в основном запрашиваются как «срочные» с вылетом сегодня или завтра. В принципе – это уже в любом классиче-

ском контракте 100% штраф в случае отмены такого бронирования, если об этом говорить. Обратил внимание, что в некоторых договорах прописывают, что ситуация с коронавирусом не считается форс-мажором. Видимо, потому что это сплошной форс-мажор.

Когда мы выступаем в роли оператора HondaJet, выполняющего чартерные рейсы в Европе, мы тоже прописываем некоторые ограничения, минимальные штрафные санкции. Ведь без них просто невозможно планировать расписание. Но речь, конечно, не идет о 100% штрафных санкциях.

Сложность заключается в том, что ситуация меняется постоянно, и не все операторы идут навстречу. Одно дело, что у пассажира личный самолет, и ты не можешь вылететь, и совсем другое – когда ты берешь чартер и не можешь полететь. Ведь если тебе не дали разрешение на рейс сегодня, ты должен переносить его на следующий день. А самолет при этом не бронируется на неделю и не ждет. Думаю, некоторые операторы будут нелояльно относиться к таким запросам с точки зрения штрафных санкций. И в данной ситуации можно понять всех. Операторы рискуют раздать бронирования на самолет, но куда не слетать. Брокеры рискуют, когда проводят 100% оплату рейса, но могут куда-то не улететь, а деньги за рейс им не вернут. Как в такой ситуации работать на чартерном рынке – большой вопрос.

#### **Как ваша компания осуществляет безопасность своих клиентов?**

Мы проводим чистку и обработку салона дезинфицирующими средствами перед каждым рейсом. Особое внимание уделяется обработке столов, сен-

сорных экранов, дверных ручек, боковых панелей, а также иллюминаторам и туалетам. Перчатки, маски и санитайзеры ждут каждого пассажира. Экипажи проинструктированы, как вести себя с пассажирами. Сейчас нет процедур, когда капитан встречает пассажиров перед вылетом, не жмет руки, контакты полностью исключены.

Сами клиенты бизнес-джетов подсказывают, что им надо – например, стали часто отказываться от бортового питания и стюардесс. В последние недели наблюдается запрос на тотальную минимизацию сервиса. Важен только перелет.

#### **Ваш прогноз относительно нормализации обстановки, особенно в Европе?**

Тут надо разделить прогноз на две части: открытие границ и нормализация обстановки. Это разные понятия. Мы оцениваем, что через 1-2 месяца после открытия границ ситуация начнет постепенно стабилизироваться. Делать более точные прогнозы невозможно пока не прекратится прогрессия с ростом заразившихся коронавирусом. Если она так и будет расти, все государства продолжат ужесточать меры. Хотя очень скоро дальше ужесточать их будет просто некуда, мы очень близки к закрытию границ и прекращению вообще каких-либо перелетов. Когда же прогрессия пойдет на спад, тогда и можно будет говорить об улучшении, которое, впрочем, зависит от того, насколько сильно пострадают клиенты бизнес-авиации после схлопывания экономики в период коронавируса.



## Вертолет недели

Владелец: *Heli Securite*

Тип: *Airbus Helicopters AS-350B-2*

Год выпуска: **2002 г.**

Место съемки: *октябрь 2019 года, Monte Carlo Heliport - LNMC, Monaco*



Фото: Дмитрий Петрович