



Прошедшую неделю сложно отнести к разряду насыщенных. Вяло текущий контент был весьма скучен. Львиная доля новостей по-прежнему касается ситуации с COVID-19, а вернее его последствий. Впрочем, чего не отнять, так это позитивных прогнозов. Судя по всему, в Старом Свете ситуация становится более контролируемой, и мы видим явные признаки роста. Уже скоро основным драйвером роста трафика должны стать туристы. Европейские страны активно открывают границы, а операторы с уверенностью отмечают более глубокие бронирования на полеты, включая декабрь и январь.

На этом фоне новости из США еще более оптимистично. Согласно новому докладу «Готова ли деловая авиация к взлету? Взгляд на продолжение воздействия COVID-19» от Argus International, ожидается, что в этом месяце полеты американской деловой авиации вернуться к 73% от нормального уровня для этого месяца, а в июле и августе – к 83% от нормы. «Если прогноз на август подтвердится, в Северной Америке мы увидим около 225 000 рейсов бизнес-авиации за месяц. Это не совсем соответствует среднемесячному значению в 2019 году в 260 000 рейсов, но будет на 300% больше, чем апрельский минимум в 74 771 рейсов», - говорят аналитики. Тем не менее, эксперты предупредили, что бизнес-авиация пришла в это состояние в условиях глобальной пандемии и, вероятно, войдет в рецессию. Аналитики Argus считают, что для деловой авиации спад будет «сильно привязан» к Уолл-стрит. «Если краткосрочные тренды являются какой-либо индикацией, мы, вероятно, вернемся к снижению на 15–20% от нормы в июле и августе, при этом активность покажет более тесную корреляцию с жесткостью требований карантина и условий изоляции».



Европа лидирует в темпах восстановления

Европа является самым быстро восстанавливающимся регионом с точки зрения активности деловой авиации в текущем месяце

стр. 20

НБАА-ВАСЕ 2020: ехать или нет?

По мере того, как специалисты в области деловой авиации рассматривают нынешнее положение дел с учетом пандемии, становится очевидным, что мы живем в историческое время

стр. 22

В Bombardier сформулировали цели

Президент Bombardier изложил план из шести пунктов по развитию бизнеса компании, который включает в себя выравнивание производства деловых самолетов со спросом и расширение охвата в сегменте послепродажного обслуживания

стр. 24

Слетать на дачу

Как частные джеты стали «маршрутными автобусами» для миллиардеров. Forbes Life узнал, куда и за сколько можно улететь на частном джете на выходные

стр. 25

Gulfstream
G600



Argus: в июле трафик в США составит 83% от нормы

Согласно новому [докладу](#) «Готова ли деловая авиация к взлету? Взгляд на продолжение воздействия COVID-19» от Argus International, ожидается, что в этом месяце полеты американской деловой авиации вернутся к 73% от нормального уровня для этого месяца, а в июле и августе – к 83% от нормы. «Если прогноз на август подтвердится, в Северной Америке мы увидим около 225 000 рейсов бизнес-авиации за месяц. Это не совсем соответствует среднемесячному значению в 2019 году в 260 000 рейсов, но будет на 300% больше, чем апрельский минимум в 74 771 рейсов», - говорят аналитики.

Тем не менее, эксперты предупредили, что бизнес-авиация пришла в это состояние в условиях глобальной пандемии и, вероятно, войдет в рецессию, поэтому «все ставки сделаны именно на то, как будет выглядеть наше восстановление». Аналитики Argus считают, что для деловой авиации спад будет «сильно привязан» к Уолл-стрит. «Если краткосрочные тренды являются какой-либо индикацией, мы,

вероятно, вернемся к снижению на 15–20% от нормы в июле и августе, при этом активность покажет более тесную корреляцию с жесткостью требований карантина и условий изоляции».

Если финансовый ущерб будет более мягким, аналитики Argus полагают, что отрасль может компенсировать полученные убытки в течение следующих 12–18 месяцев. Но если финансовые последствия окажутся более глубокими, то это займет больше времени.

«В любом случае, мы живем в глобальном, взаимозависимом мире, и деловая авиация будет иметь жизненно важное значение для нашего восстановления», - заключили эксперты. «Когда мы столкнемся с этим новым, непредвиденным вызовом, наша отрасль окажется на высоте и сыграет ключевую роль. Деловая авиация никуда не денется, и, возможно, в недалеком будущем мы увидим в среднем не менее 10 000 ежедневных рейсов».



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

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

Пятилопастный H145 получает сертификат типа EASA

Вертолет H145 с пятилопастным несущим винтом был сертифицирован Европейским агентством по безопасности полетов (EASA). Первые вертолеты могут быть поставлены заказчикам уже в конце этого лета. Сертификат подтверждает соответствие всех технических характеристик типа требованиям летной годности, включая возможность выполнения полётов под управлением одного пилота и по правилам полетов по приборам, а также с использованием приборов ночного видения и с одним неработающим двигателем по Cat. A /VTOL.



«Новый пятилопастный H145 – яркий пример стремления Airbus к постоянному улучшению своих продуктов, – отметил Бруно Эвен (Bruno Even), генеральный директор Airbus Helicopters, – Этот вертолет сочетает в себе новые дополнительные функции с проверенными временем характеристиками, которые делают эту модель одной из лучших на рынке легких двухдвигательных вертолетов».

Новая версия бестселлера Airbus Helicopters – двухдвигательного вертолета H145 – была впервые представлена на выставке Heli-Expo 2019 в США, где компания объявила сразу о нескольких заказах от клиентов из различных отраслей. Вертолет успешно прошел летные испытания в средних высотах Испании и в условиях экстремальных температур в Финляндии, а также совершил посадку на высоте 6 962 м на вершине Аконкагуа – самой высокой горе южного полушария.

Новый апгрейд семейства H145 включает установку бесподшипникового пятилопастного несущего винта, который позволяет увеличить полезную нагрузку вертолета на 150 кг. Его конструкция значительно упрощает техническое обслуживание, повышает эксплуатационную надежность и безопасность, обеспечивает более комфортный полет пассажирам и экипажу. Сертификация вертолета Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA) запланирована на конец этого года.

H145 оснащен двумя двигателями Safran Arriel 2E, электро-дистанционной системой управления двигателем (FADEC) и комплексом авионики Helionix с 4-осевым автопилотом, который повышает безопасность полетов и снижает нагрузку на пилотов. H145 является самым тихим вертолетом в своем классе.

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

Волваздел и Сблв 2009 лалалел горсавлн ларелн комалн Волваздел лс. лн лел десернн структур лБолваздел лс. Все права зашлщелн.



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

Global 5500 введен в эксплуатацию

Канадский производитель Bombardier сообщает о вводе в эксплуатацию нового самолета Global 5500. Первый серийный бизнес-джет был недавно поставлен неназванному клиенту. Представленный вместе с модернизированным Global 6500 на выставке EBACE 2018, в прошлом году Global 5500 получил сертификат типа от Transport Canada, EASA и FAA.

Салон Global 5500 имеет три жилые зоны с креслами Nuage, а дальность составляет 5900 морских миль – на 200 миль больше, чем планировалось изначально. «Этот просторный и эффективный самолет является идеальным инструментом для бизнеса, с дальностью полета и доступом к аэропортам, которые позволяют безопасно доставить наших клиентов туда, где

они должны быть», - сказал президент Bombardier Aviation Дэвид Колил.

Бизнес-джет оснащен двумя двигателями Rolls-Royce Pearl 15 с тягой 15125 фунтов. Благодаря специально разработанным двигателям, усовершенствованной конструкции крыла, а также избыточности и надежности встроенных систем, которыми славятся самолеты Bombardier Global, этот бизнес-джет обеспечивает превосходную безопасность для пассажиров. В любом полете, коротком или дальнем, усовершенствованная конструкция крыла самолета Global 5500 оптимизирует скорость, дальность полета и управление, обеспечивая исключительно плавный полет.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 A dark, atmospheric photograph of a Bombardier Global 5500 aircraft in flight, viewed from the front. The aircraft is silhouetted against a dark background, with its lights and engine nacelles visible. The overall mood is professional and sophisticated.

 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

В Air Hamburg вновь пополнение

Не прошло и двух недель с [ввода в эксплуатацию](#) бизнес-джета Embraer Legacy 600, как немецкий оператор Air Hamburg вновь сообщает о пополнении флота. На прошлой неделе компания приняла с завода бразильского производителя Embraer новый Legacy 650E, который получил бортовой номер D-ANCE.

Air Hamburg – крупнейший оператор линейки Legacy 600/650/650E, всего компания эксплуатирует 18 самолетов. Общий же парк Air Hamburg насчитывает 35 самолетов, включая Dassault Falcon 7X, Cessna Citation XLS+, Embraer Phenom 300/300E, Cessna Citation CJ2.

«Наше партнерство с Embraer восходит к 2013 году с нашего первого Legacy 600», - комментирует Саймон Эберт, владелец Air Hamburg. Он добавил, что их клиенты по-прежнему очень довольны «тремя зонами салона в Legacy 650E, удобством, надежностью, и большим багажным отделением». Air Hamburg обслуживает европейские, российские и ближневосточные направления.

В ноябре 2016 года Embraer представил новую версию своего бизнес-джета Legacy 650. Обновленный Legacy 650E призван повысить привлекательность продукции компании в этом конкурентном сегменте бизнес-джетов.



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

Rethink Convention. **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Signature Flight Support укрепила свои позиции в Италии

Signature Flight Support укрепила свои позиции в Италии с покупкой 40% миноритарного пакета акций Signature Flight Support (SFS) Italy, принадлежащего SEA Prime. Глобальная сеть FBO вышла на итальянский рынок в 2016 году в партнерстве с SEA Prime, которая управляет инфраструктурой деловой авиации и АОН в миланских аэропортах Линате и Мальпенса под брендом Milano Prime. Благодаря этой сделке Signature теперь владеет 100% акций SFS Italy.

«Мы рады объявить об этой сделке с Signature Flight Support, которую мы рассматриваем как естественное развитие успешного четырехлетнего партнерства», - сказала генеральный директор SEA Prime Кьяра Дориготти. «SFS Italy продолжит свою деятельность на территории Milano Prime, предлагая клиентам и операторам услуги высочайшего качества».

«Это приобретение продолжает демонстрировать нашу приверженность развитию бизнеса в Италии и на других ключевых рынках по всему миру», - сказал генеральный директор Signature Aviation Марк Джонстон. «Мы гордимся тем, что полностью включили итальянский бизнес в семейство Signature и предлагаем нашим клиентам лучшие варианты услуг по поддержке полетов по всей стране».

Зимой прошлого года, благодаря соглашению с управляющей компанией SAVE S.p.A, Signature Flight Support начал работать в Венеции (Venice Marco Polo Airport) под собственным брендом. FBO, расположенный в терминале авиации общего назначения аэропорта, позволяет предоставлять эксклюзивные услуги для летных экипажей и путешественников, включая специальный VIP-зал для пассажиров и экипажей, а также услуги по топливообеспечению и паркингу.





**Признанный
уровень качества**



Best FBO
in Europe





FAI создала шедевр

Немецкий провайдер ТОиР FAI Technik закончил очередные работы в рамках проекта Project Pearl по ремонту салона Bombardier Global Express – D-AFAL (MSN 9016). Проект стоимостью в несколько миллионов евро представляет собой одну из самых масштабных реконструкций этого типа. Новый салон получил последнюю версию системы управления салоном Collins Aerospace Venue и развлекательную систему высокой четкости. «Мы с нетерпением ждем возможности представить в июле на вторичном рынке этот уникальный Global Express», - сказал основатель и председатель FAI Group Зигфрид Акстманн.

Пятимесячный проект включал в себя капитальный ремонт салона самолета и добавление технологии спутниковой связи Ka-диапазона компаний Venue и Honeywell, а также 60-, 120- и 240-месячные проверки. Venue позволяет осуществлять просмотр фильмов в HD качестве и улучшенное цифровое аудио во всем салоне, а также другой контент высокого разре-

шения. В январе компания Collins Aerospace назначила FAI Technik официальным дилером по продаже и установке своей авионики и электроники.

Немецкий дизайнер Тим Каллис, архитектор Project Pearl, известен своими работами по интерьеру на самолетах Airbus Corporate Jets, Boeing Business Jets и Global Express. В этом проекте он разработал VIP-места для 12 пассажиров, которые включают двухцветные кожаные сиденья и два трехместных дивана, покрытых тканью Armani. Другие модификации и обновления салона включают в себя новые шкафы, металлическое покрытие из кобальта, гранитные столешницы и такие приборы, как охладитель вина, кофеварка и духовка. На камбузе самолета и в туалете установлены полы с подогревом. Кроме того, обновленный Global Express получил новую ливрею.

Project Pearl – это шестой проект по ремонту салонов Global, разработанный FAI Technik.



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

AW109 Trekker дебютирует во Франции

Вертолетный оператор SAF Hélicoptères (SAF) сообщает о приобретении нового вертолета Leonardo AW109 Trekker, который будет базироваться в Руане, Нормандия. Компания ежедневно выполняет операции по спасению и защите гражданского населения, а также предоставляет услуги по обеспечению безопасности. Новый вертолет будет поставлен в EMS конфигурации к концу 2020 года.

«SAF выбрала AW109 Trekker после тщательного и строгого тендерного процесса. Новый контракт знаменует выход AW109 Trekker на французский рынок гражданских вертолетов и следует за успехом AW109 Power и Grand для задач EMS в стране», - комментируют в Leonardo.

AW109 Trekker, основанный на популярном семействе

AW109/Grand, оснащен ползковым шасси и современной «стеклянной» кабиной Genesys Aerosystems. AW109 Trekker имеет те же летно-технические характеристики, высокую маневренность, надежность и расширенные возможности навигации, как и другие легкие двухдвигательные вертолеты Leonardo.

Пассажирский салон такого же размера, как у Grand/GrandNew, может вместить до шести пассажиров, одни носилки и три/четыре медицинских работника или двое носилок и двух медработников. В случае необходимости при полете с одним пилотом дополнительный пассажир может перевозиться в кабине экипажа. Максимальный взлетный вес вертолета равен 3175 кг, крейсерская скорость 311 км/ч. AW109 Trekker может быть легко сконфигурирован для любых миссий, от версий EMS и SAR, до VIP варианта.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Бизнес-авиация присоединяется к призыву ЕС инвестировать в зеленые инициативы

Деловые и авиационные круги поддерживают призыв к лидерам Европейского Союза уделить приоритетное внимание к инвестициям в возобновляемое топливо и более экологичные технологии, поскольку воздушные перевозки продолжают постепенно обновлять деятельность в регионе.

Тринадцать организаций направили [открытое](#) письмо министрам ЕС и европейским комиссарам, в котором говорится: «В связи с существенными потерями доходов во всей экосистеме воздушного транспорта в Европе, будет сложно добиться своевременных и амбициозных инвестиций в климатические действия», и это делает общественную поддержку усилий по декарбонизации более важной, чем когда-либо.

Группы выдвинули ряд предложений для достижения этой цели – поддержки зеленых инициатив. Предложения включают призыв к реализации политики, направленной на увеличение производства экологически чистого авиационного топлива (SAF).

Эта политика должна включать прямые капиталовложения и финансирование проектов производственных предприятий SAF, а также создание центра передового опыта SAF.

Другие предложения направлены на стимулирование авиакомпаний и эксплуатантов заменять старые самолеты на более новые и экономичные модели и увеличение государственных инвестиций в исследовательские программы новых технологий и видов топлива. Кроме того, группы призвали продолжать инвестиции в модернизацию системы управления воздушным движением и в экологическую инфраструктуру аэропортов и вертодромов.

«Когда мы начинаем процесс восстановления после пандемии COVID-19, крайне важно, чтобы авиационная отрасль продолжала делать шаги к достижению целей в области экологической устойчивости. Если эти инвестиционные меры будут должным образом структурированы, они будут способствовать дальнейшим усилиям отрасли деловой авиации и АОН по сокращению выбросов и улучшению ее экологических показателей», - сказал Пит Банс, президент и главный исполнительный директор GAMA, которая была в числе подписавших письмо.

Заявив, что инвестиции бизнес-авиации в экологичное развитие стали «новым нормальным явлением», Генеральный секретарь ЕВАА Атар Хусейн Хан добавил: «У нас есть возможность лучше восстанавливаться за счет сокращения выбросов воздушного транспорта самым экономичным способом. Эти меры поддержки помогут нашему сегменту восстановить его экономическую жизнеспособность, что является необходимым условием для обеспечения как авиационного сообщения, так и нашей способности продолжать инвестировать в декарбонизацию».



**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

Бизнес-авиация США меняет траекторию восстановления

Ссылаясь на несколько источников данных, старший аналитик Baird Equity Research Питер Армент отмечает, что в деловой авиации U-образное восстановление переходит на V-образное. Об этом он говорит в заметке для инвесторов на этой неделе. «В последние несколько недель активность деловых поездок возвращается, поскольку недавние ежедневные данные указывают на почти V-образное восстановление», - сказал Армент.

Отметив, что 17 июня во всем мире выполнено 17383 деловых рейса, Армент сказал, что это означает снижение на 1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и увеличение на 100% в месячном исчислении. «В июне полеты продолжают двигаться в сторону восстановления, и теперь трафик на 21% ниже (на эту дату месяца) по сравнению с 2019 годом после того, как активность в мае снизилась на 44%, а в апреле - на 68%».

Согласно собственным данным Baird, средняя 10-дневная активность у долевого провайдера NetJets увеличилась на 26% по сравнению с предыдущим средним 10-дневным значением и на 32% по сравне-

нию с предыдущим периодом. Между тем, согласно данным Baird, активность Flexjet увеличилась на 26% за месяц.

Среди турбинных деловых самолетов по производителям, 17 июня модели Cessna показали увеличение на 14,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а их активность в июне снизилась на 13% по сравнению со снижением на 36% для Gulfstream, 33% - для Dassault Falcon, 31% - для Bombardier и 26% - для Embraer.

Ссылаясь на 117-процентное увеличение числа новых клиентов в период с 1 марта по 8 июня у чартерного брокера и провайдера джет-карт Magellan Jets, Армент также отметил, что деловая авиация выигрывает от пандемии, поскольку все больше состоятельных пассажиров выбирают частную авиацию вместо коммерческих авиаперелетов, и 90% недавних путешествий через Magellan Jets были совершены по личным делам. «Это попутный ветер, продолжение которого мы ожидаем, поскольку деловые поездки становятся более желательными в результате пандемии», - сказал он.




JET CATERING
 Искусство вкусных полётов

Организация бортового питания премиум-класса для бизнес-авиации
 Приём заказов 24/7
 Круглосуточная доставка в любой аэропорт Москвы и Подмосковья
 Полный спектр дополнительных услуг
 Наличие сертификатов стандарта менеджмента ISO 22000:2005, HACCP

+7 495 991 55 11
 info@jet-catering.ru
 www.jet-catering.ru

Четыре поставки за неделю

В общей сложности четыре новых вертолета H125 от Airbus Helicopters поставлено норвежским операторам в течение семи дней. В пятницу 19 июня первый из двух вертолетов для Helitrans прибыл на базу оператора в аэропорту Тронхейма, а второй в это время был уже в пути. Они получили бортовые номера LN-OGA и LN-OGB.

Ранее в этом месяце Helitrans стал первым заказчиком, который начал получать новые вертолеты Airbus с использованием процесса дистанционной поставки, разработанной для обеспечения поставок с соблюдением требований охраны здоровья и безопасности при пандемии COVID-19.



Кроме того, на этой неделе Airlift получит LN-OXL и LN-OXM, оба в полностью белой схеме.

Østnes Helicopters, дистрибьютор Airbus в Норвегии, также с нетерпением ждет первый пятилопастный H145, который будет поставлен с завода в Donauworth в конце лета. Это следует за сертификацией обновленного вертолета на прошлой неделе.

Босния и Герцеговина приобрела у России три вертолета для полиции

Республика Сербская Боснии и Герцеговины (БиГ) приобрела три российских вертолета «Ансат» для нужд своей полиции, первый из них будет доставлен в республику в сентябре текущего года, сообщил РИА Новости член президиума Боснии и Герцеговины от сербов Милорад Додик.

Член президиума Боснии и Герцеговины от сербов Милорад Додик в среду посетил парад Победы в Москве.

«Республика Сербская приобрела три российских вертолета «Ансат» для нужд нашей полиции. Первый из них прибывает в Республику Сербскую в сентябре этого года», - сказал Додик.

«Несмотря на все то давление, которое было оказано со стороны западных партнеров, с тем чтобы эта за-

купка не состоялась, мы все-таки это осуществили», - добавил собеседник агентства.

МВД РС БиГ в январе этого года сообщило о выборе поставщика трех вертолетов на сумму около 22 миллионов евро. В качестве единственного участника конкурса были указаны «Вертолеты России», речь идет о трех легких машинах «Ансат». Поставка легких вертолетов из Казани ожидалась в сентябре 2020 года, мае 2021 и январе 2022 года.

Вертолетная служба РС БиГ сейчас располагает тремя вертолетами SA-341/342 (Aerospatiale Gazelle) и одним Bell 206 JetRanger. Служба выполняет в Республике Сербской медицинскую эвакуацию и транспортировку, помогает при операциях МВД РС, занимается обучением пилотов.



Новые возможности ТОиР

ExecuJet MRO Services Middle East (100% дочерняя компания Dassault Aviation), получила одобрение Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) на выполнение линейного и базового технического обслуживания самолетов Dassault Falcon 2000EX EASy. Все работы выполняются в центре ТОиР в Дубай (Dubai International Airport и Al Maktoum International Airport).

Ранее компания получила одобрение FAA на воздушные суда Falcon 7X/8X (включая C-Check), Falcon 900C/EX (36-месячная проверка) и Falcon 2000EX (72-месячная проверка).

Ник Вебер, региональный вице-президент ExecuJet MRO Services Middle East, отметил: «Мы рады расширить наши возможности технического обслуживания и поддержки самолетов Falcon на Ближнем Востоке. ExecuJet стремится обеспечить лидирующее в своем классе обслуживание клиентов по всему миру, поэтому расширение наших сервисных возможностей имеет первостепенное значение».

В мае 2020 года ExecuJet MRO Services Malaysia, также являющаяся частью сети сервисных центров Dassault Aviation, была сертифицирована Федеральным авиационным управлением США (FAA) для выполнения технического обслуживания бизнес-джетов Falcon 900, включая 900EX, 900EX EASy, 900DX и 900LX. Компания ExecuJet MRO Services уже имеет сертификат FAA для выполнения линейного и базового технического обслуживания самолетов Falcon 7X и 8X, а также самолетов серии Falcon 2000, включая 2000EX EASy, DX, LX и LXS. Кроме того, EASA также сертифицировало ExecuJet MRO Services Malaysia для линейного и базового обслуживания некоторых моделей Falcon: Falcon 2000EX, Falcon 7X и Falcon 8X.

Diamond готовится сертифицировать DA50 RG

Австрийский производитель Diamond Aircraft уверен в получении европейского сертификата типа для своего DA50 RG в третьем квартале и заявляет, что поставит первые экземпляры высокопроизводительного поршневого однодвигательного самолета в начале следующего года.

Запущенная в апреле 2017 года под названием DA50, шестиместная модель первоначально предлагалась как самолет с неубирающимся шасси и дизельным двигателем Safran/SMA. Приобретение компании Diamond в декабре того же года китайской Wanfeng Aviation привело к обновлению программы в рамках более широкой реструктуризации нового владельца.

Теперь самолет оснащается двигателем Continental CD-300, который может работать на керосине Jet A, Jet A-1 и дизеле, а также оснащен убирающимся шасси. Он также получил суффикс RG для отражения последней функции.

DA50 RG также имеет авионику Garmin G1000 NXi и «одну из самых широких и самых комфортабельных кабин в своем классе» с выбором роскошных интерьеров, светодиодным внутренним освещением и «многими дополнительными функциями». К ним относятся съемная правая ручка управления, кислородная система, электрический кондиционер, противообледенительная система и встроенное крепление для планшета.

По данным Diamond, двигатель Continental позволяет снизить выбросы и получить отличную топливную экономичность по сравнению с двигателями, работающими на этилированном и даже низколегированном авиационном бензине. «DA50 RG станет новой звездой на рынке поршневых однодвигательных самолетов для частных пилотов, которым требуется

больше мест и пространства, и чартерных операторов, ищущих недорогую альтернативу».

Летные испытания самолета проводятся с марта 2019 года, и в конце третьего квартала ожидается европейская валидация. Производитель приступил к сертификации в США, и в конце 2021 года ожидается одобрение FAA.

Помимо DA50 RG, Diamond выпускает четыре семейства самолетов – однодвигательные поршневые DA20 и DA40, а также поршневые двухдвигательные DA42 и DA62.

В 2019 году компания поставила 233 самолета и 23 – в первом квартале этого года.



Р9РА исполнилось два года

Американский оператор Planet Nine Private Air (Р9РА), специализирующийся на менеджменте воздушных судов и чартерных полетах, отмечает вторую годовщину с момента своего основания. За последние 12 месяцев компания добавила к своему флоту один Gulfstream G550 и два Gulfstream GV. Причем последний GV получил лицензию на эксплуатацию по Part 135, также компания предлагает для чартерных перелетов Gulfstream G650 и Bombardier Global 5000, а также собственные пять Dassault Falcon 7X. В течение года Р9РА добавила 20 новых сотрудников, которые заняли должности в продажах, маркетинге, операциях и финансах.

Как отмечают в компании, в настоящее время основные клиенты – корпорации, семейные офисы и состоятельные путешественники, которые летают с Западного побережья США в Европу, Россию и страны Ближнего Востока. Основу парка Р9РА – составляют 14-местные Dassault Falcon 7X. Стоит заметить, что все машины были приобретены на вторичном рынке у Freestream Aircraft Limited и перед началом эксплуатации получили новые салоны и прошли технические проверки. Запуск проекта с энтузиазмом приветствовал бывший генеральный директор Dassault Falcon Jet Жан Розанваллон: «Мы поздравляем Planet Nine с началом работы, наша команда в восторге от того, что Р9 выбрала 7X в качестве основного самолета. В течение шести месяцев мы поддерживали поддерживать Р9, оказывая всевозможную помощь, включая подготовку персонала». В 2020 году оператор планирует ввести в эксплуатацию несколько ультрадальних бизнес-джетов.

В прошлом году компания получила сертификаты ARGUS Platinum и IS-BAO Stage 1, а также Wyvern Wingman в рамках своей локальной программы flight leader.

RUAG Aviation добавляет в портфолио Global 7500

Группа компаний RUAG Aviation (ведущий европейский провайдер технического обслуживания бизнес-джетов и вертолетов) расширила сертификат Part 145, добавив в него Bombardier Global 7500. На этой неделе соответствующее одобрение было выдано EASA. Работы по линейному и базовому техническому обслуживанию доступны в центре ТОиР, расположенном в Мюнхене.

«RUAG выделяется в областях оптимизированного обслуживания компонентов, доступности воздушных судов и снижения затрат жизненного цикла», – говорит Кристиан Карл, руководитель отдела продаж RUAG MRO International. «Теперь мы можем применить этот значительный опыт в интересах операторов частных и коммерческих воздушных судов, которые зарегистрированы в Европе».

Сертификат EASA Part 145, полученный на основании одобрения EASA, применяется к компонентам самолетов, включая системы кондиционирования воздуха и наддува, системы двигателя/ВСУ, топливные системы, пневматические и вакуумные системы и системы защиты от льда/дождя/огня, а также неразрушающие испытания, включающие в себя флуоресцентный контроль проницаемости и контроль магнитных частиц.

В феврале 2019 года Bombardier сообщил о получении сертификата типа на новый Global 7500 от европейских авиационных властей (EASA). Одобрение EASA последовало вслед за сертификацией Transport Canada в сентябре и FAA США в ноябре 2018 года. Самолет официально поступил в эксплуатацию 20 декабря 2018 года.



ТВМ обновляет мобильное приложение

Пилоты, которые используют приложение Me&My ТВМ для записи полетных данных на своих турбовинтовых самолетах, получили обновление v4, и теперь имеют доступ к дополнительной информации, которая поможет повысить производительность и безопасность. Наиболее полезная новая функция – это возможность загрузить полный отчет о полете, позволяющий пилотам оценить свою эффективность по сравнению с конкретными критериями и опытом других пилотов. «Это улучшенный способ передачи данных с самолета на телефон и компьютер», – сказал вице-президент по клиентской поддержке подразделения самолетов компании Daher Рафаэль Мэтр.

После того, как полетная информация отправляется из системы сбора и передачи полетных данных ТВМ Pratt & Whitney Fast на серверы Daher, приложение отображает подробную информацию о полете. «Мы делаем его с графическим профилем захода на посадку», – сказал старший вице-президент подразделения самолетов Daher Николас Шабберт. «Мы также пытаемся дать подсказки и способ, которым вы можете сделать самостоятельный разбор своего управления двигателем и навыков управления скоростью. Это хорошо, когда изо дня в день мы пытаемся улучшить себя».

В четвертой версии приложения можно отправлять полный отчет о полете, включая анализ заходов и посадок по сравнению с критериями стабилизированного захода на посадку. Критерии включают воздушную скорость и тангаж на высотах 500 футов, 50 футов и при приземлении, крутящий момент двигателя и вертикальную скорость.

Пилоты могут сравнивать свои навыки с другими пилотами ТВМ, используя в приложении функцию

«Aviator Challenge», которая оценивает полеты по ключевым значениям и сравнивает их с флотом, зарегистрированным в системе. Результаты теперь предоставляются в процентах, а также в баллах. Анализ трендов помогает пилотам увидеть свой прогресс, а также определить области, в которых им может стоить поработать во время тренировок.

Приложение, которое доступно для устройств Android и iOS, также отображает состояние технического обслуживания. Daher автоматически отправ-

ляет данные о времени полета в Camp Systems для отслеживания технического обслуживания, поэтому пилотам не нужно делать это вручную.

Система быстрого сбора данных является стандартной для ТВМ 910, 930 и 940, которых находится в эксплуатации около 120 самолетов. Преимущества приложения доступны для более ранних моделей ТВМ при загрузке данных с бортового оборудования Garmin G1000 и отправке его в Daher через Интернет или используя устройство Wombat от Bad Elf.



В заграницах разумного

Как выяснил «Ъ», глава Росавиации Александр Нерадько предложил правительству начать возобновление международного авиасообщения со стран СНГ. Полеты в страны дальнего зарубежья предложено открывать в индивидуальном порядке в зависимости от эпидемиологической обстановки. Источники «Ъ» в отрасли говорят, что разрешение летать в ближнее зарубежье не окажет существенного влияния на доходы авиакомпаний — лето все равно будет убыточным. Эксперты же допускают, что сообщение со странами дальнего зарубежья может быть закрыто до конца лета или даже дольше.

Замминистра транспорта, руководитель Росавиации Александр Нерадько направил в Роспотребнадзор и в аппарат вице-премьера Татьяны Голиковой письмо, в котором предлагает поэтапное снятие ограничений на международные полеты, начиная со стран СНГ. Об этом рассказали «Ъ» несколько источников в отрасли. Авиасообщение с другими странами господин Нерадько предлагает открывать в зависимости от эпидемиологической обстановки в них. Источник «Ъ» в Росавиации подтвердил факт существования письма. Официально в ведомстве ситуацию не комментируют.

В секретариате Татьяны Голиковой сказали, что оперативный штаб по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции поручил МИД, Росавиации и Роспотребнадзору рассмотреть вопрос возможного открытия авиасообщения:

Вопрос находится в стадии проработки. Решения о возобновлении международного авиасообщения будут приняты симметрично, с учетом договоренностей России с другими странами, исходя из эпидемиологической ситуации».

Источник «Ъ» в одной из компаний полагает, что обращение Росавиации вряд ли приведет к немедленным последствиям. «В существующей схеме принятия решений в правительстве руководитель Росавиации не может принимать решение об открытии международного авиасообщения. Его принимает оперативный штаб. В данном случае обращение Александра Нерадько похоже на формальность — он отвечает за авиацию, поэтому должен был так или иначе представить правительству какую-то позицию», — полагает собеседник «Ъ» в другой авиакомпании.

Собеседники «Ъ» в авиакомпаниях сомневаются в том, что открытие сообщения со странами СНГ кардинально повлияет на загрузку флота. Наиболее перспективные направления — Узбекистан и Таджикистан благодаря трудовым мигрантам. Напомним, что Грузия с 2008 года не входит в СНГ и прямое авиасообщение между Россией и Грузией с лета 2019 года по-прежнему остановлено.

Открыть полеты в Европу было бы гораздо логичнее — заболеваемость в европейских странах сегодня упала до нескольких десятков человек в сутки, что существенно ниже, чем в СНГ. Другой вопрос — захотят ли там принимать русских туристов», — говорит один из собеседников.

Впрочем, другой источник уверен, что любое снятие ограничений положительно скажется на отрасли. «Продажи на июль идут, но по такой цене, что выйти в прибыль по итогам лета все равно уже не получится. И страны СНГ ситуацию не спасут. Все, у кого есть деньги, поездки этим летом из-за пандемии не планируют», — отмечает еще один собеседник «Ъ».

Есть и еще одна проблема: в дальнем зарубежье не

то чтобы ждут россиян. Страны Евросоюза, открывающие границы с 1 июля, по данным The New York Times, не готовы принимать приезжающих из России, США и Бразилии.

Глава Infomost Борис Рыбак считает, что, поскольку Россия продолжает оставаться одним из мировых лидеров по числу заболевших коронавирусом, а авиасообщение, видимо, планируется открывать по принципу взаимности, «центры принятия решений об открытии международного авиасообщения в этом году будут находиться за пределами страны». Он согласен, что международные рейсы в страны СНГ могут быть востребованы, но кардинально не исправят общую картину в отрасли. Эксперт добавил, что существует вероятность, при которой международное сообщение с Россией будет закрыто до конца лета или даже на более длительный срок.

Источник: Коммерсантъ



Возобновились летные испытания Kopter SH09

Kopter Group AG (входит в Leonardo) возобновил испытания легкого однодвигательного вертолета SH09, прерванные 10 марта в связи с пандемией COVID-19. На прошлой неделе третий прототип P3 выполнил первые тестовые полеты после перерыва. Этому предшествовала техническая подготовка, как вертолета, так и персонала.

В январе текущего года Kopter предпринял дальнейшие шаги в направлении окончательной конфигурации своего легкого однодвигательного SH09. Компания начала летные испытания на третьем прототипе новой конструкции несущего винта, включая моди-

фицированную втулку и новые лопасти несущего винта. Новая конфигурация была опробована в конце прошлого года в аэродинамической трубе в Эннетмосе, Швейцария, и установлена на P3 в Поццалло, Италия, где с марта 2019 года Kopter проводит программу летных испытаний SH09. Производитель провел летные испытания обновленного главного редуктора на P3 в прошлом году. По сообщению Kopter, начальные наземные прогоны и полеты с новой конфигурацией несущего винта, в качестве части текущего обновления конструкции вертолета, подтвердили ожидаемые улучшения. «Результаты первых полетов подтверждают, что наша дорожная

карта развития вертолета соответствует ожиданиям», - сказал технический директор Kopter Мишель Риккобоно. Новая втулка несущего винта оптимизирует и улучшает управляемость и снижает рабочую нагрузку пилота на всех этапах полета за счет оптимизации «динамического поведения», говорится в сообщении компании. Кроме того, ожидается, что новые лопасти позволят увеличить высоту полета и полезную нагрузку.

«Эти последние изменения касались некоторых характеристик, которые мы хотели улучшить. Теперь вертолет стал более плавным и стабильным, что делает его еще более простым в управлении», - добавил главный летчик-испытатель Kopter Ричард Грант. Полная оценка летных характеристик продолжается.

Напомним, что в апреле текущего года итальянский производитель Leonardo объявил о закрытии сделки по приобретению Kopter Group AG (Kopter) у компании Lynwood (Швейцария). Стоимость сделки без учета денежных средств на счетах и долгов состоит из фиксированной составляющей в размере \$185 млн и механизма заработка, связанного с определенными этапами в течение срока действия программы, начиная с 2022 года. Приобретение Kopter позволяет Leonardo еще больше укрепить свое лидерство и позиции в сегменте вертолетостроения в соответствии с целями промышленного плана по укреплению основных видов деятельности.

SH09 стоимостью \$3,5 млн оснащен одним двигателем Honeywell HTS900 мощностью 1020 л.с. и цифровой авионикой с четырехосевым автопилотом. Максимальная крейсерская скорость вертолета составит 140 узлов, а дальность полета – 430 морских миль.



Минпромторг решил возобновить производство «самолета-такси» Ил-103

Производство самолетов Ил-103 может быть возобновлено и организовано на территории Венгрии. Об этом заявил глава Минпромторга Денис Мантуров по итогам встречи с венгерским министром внешнеэкономических связей и иностранных дел Петером Сийярто.

По словам Мантурова, производство может быть запущено на мощностях компании Magnus Aircraft. В ходе встречи министр обратил внимание на хорошую динамику в реализации проекта производства самолетов Ил-103 на предприятиях венгерской компании.

«В настоящее время почти завершена работа по под-

готовке лицензионного соглашения, которое, как рассчитывает министр, стороны смогут подписать в ближайшее время», — говорится в сообщении Минпромторга.

О том, что производство самолетов Ил-103 может быть возобновлено, в ноябре 2017 года в интервью ТАСС говорил занимающий в то время должность первого заместителя генерального директора ПАО «Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина» Павел Черенков. «По запросу в том числе иностранных заказчиков мы рассматриваем возможность восстановить производство легкого поршневого самолета Ил-103 в глубокой модернизации», — заявлял он.

По словам Черенкова, предприятие было готово предложить рынку обновленный Ил-103 по цене от \$150 тыс. до \$200 тыс. «Это будет просто бомба по ценовому предложению», — отметил он, добавив, что «перспективы у Ил-103 хорошие».

Ил-103 — четырехместный (пилот и три пассажира) одномоторный поршневой пассажирский «самолет-воздушное такси». По габаритам Ил-103 получился небольшим даже для своего класса. Его длина составляет 8 м, а высота — 3,135 м. Без нагрузки самолет весит 765 кг, а максимальная взлетная масса ограничена 1460 кг. Общий вес пассажиров или груза не должен превышать 395 кг.

На Ил-103 ставили двигатели американского производства IO-36ES, мощностью 210 л. с. Самолет способен разогнаться до 250 км/ч, но крейсерская скорость ограничена на отметке 225 км/ч. При взлете необходим разбег не менее 405 м, для посадки понадобится около 575 м до полного торможения. Практический потолок для Ил-103 составляет 4000 м, а дальность полета может достигать 1070 км.

Производство Ил-103 велось в России с 1997 по 2007 год. За это десятилетие было произведено 66 самолетов. Основным эксплуатантом машины стала Россия. Всего было закуплено 30 самолетов разных вариаций. Они применяются для выполнения работ в лесном хозяйстве и разведывательной деятельности на приграничных территориях. Из зарубежных стран интерес к самолету проявили Белоруссия, Лаос, Перу и Южная Корея. Если первые три государства суммарно купили всего 13 машин, то Южная Корея приобрела 23 самолета для Военно-воздушных сил.

Источник: РБК



Развитие региональных аэропортов в Британии сдерживает отсутствие пиара

Региональные аэропорты деловой авиации Великобритании активно готовятся к восстановлению в постпандемийный период. «Главная задача для них эффективный перезапуск и настоящая борьба за клиентов с помощью простого маркетинга», - считает Ник Уэстон, генеральный директор Weston Aviation. «Это особенно важно в канун смягчения ограничений полетов в Британии».

Опыт локдауна показал многим, что домашняя и виртуальная работа жизнеспособна и является хорошей альтернативой традиционной офисной практике, и, конечно же, нет никаких сомнений в том, что экологические и инфраструктурные преимущества должны поощряться. Однако деловые поездки должны и будут продолжаться, и теперь изо дня в день ограничения на поездки ослабевают. Спрос как на

деловые, так и на досуговые полеты будет опережать возможности коммерческих авиакомпаний перезапустить маршруты и вернуться к полноценному обслуживанию. Именно сейчас бизнес-авиация продемонстрирует свой полный и реальный потенциал как экономически эффективный бизнес-инструмент, помогающий стимулировать бизнес, а не просто заповедник богатых и знаменитых.



Региональные аэропорты также будут играть значительную роль в восстановлении деловой авиации и экономики. В течение многих лет Weston Aviation инвестировала средства в сервисы и объекты FBO в небольших региональных аэропортах, где ранее их не существовало. Во всех аэропортах, где находятся принадлежащие и эксплуатируемые Weston Aviation FBO, из года в год наблюдался рост трафика и доходы.

«Простая причина нашего успеха заключается в том, что мы не рассматриваем себя как FBO, чартерную брокерскую компанию, топливную компанию или арендатора аэропорта, мы являемся мультиресурсной компанией, которая тесно сотрудничает с владельцами аэропортов и управленческими командами с одной целью – взаимного роста», - говорит Ник Уэстон. «Традиционно региональные FBO и сами аэропорты не смогли зафиксировать рост с помощью реактивного подхода, учитывающего трафик воздушных судов изо дня в день, не был использован, так называемый, проективный подход, тщательно спланированный вокруг потенциала аэропорта и его способности расти. Сообщения о том, насколько жизнеспособна, эффективна и экономична деловая авиация, редко покидают периметр аэропорта, чтобы быть распространенным среди местного делового сообщества, которое могло бы и будет использовать его».

Региональное сообщение станет ключом к восстановлению после окончания пандемии. Поскольку авиакомпаниям для полного восстановления может потребоваться до двух лет, бизнес-авиация не только облегчит полеты для пассажиров при необходимости с их местного небольшого аэродрома вместо крупных центров бизнес-авиации, но и приблизится к конечному пункту назначения, экономя невероятное количество времени.

«Чартерные брокеры также должны больше рассматривать небольшие региональные аэропорты. Я уже проверял это, давая запрос в небольшом городке Котсуолдса, и мне предлагали полеты в Бристоль или Бирмингем, когда аэропорты Глостершира, Котсуолда и Оксфорда гораздо ближе и удобнее. Небольшие региональные аэропорты также должны играть свою роль и продвигать преимущества деловой авиации на местном уровне. Ранее в этом году я присутствовал на деловом обеде в Челтнеме, где сидел со многими высокопоставленными лицами и местными бизнес-лидерами. Только один человек однажды зафрахтовал самолет, и несмотря на то, что аэропорт Глостершира находился всего в четырех милях от того места, где мы находились в Челтнеме, никто на встрече не знал, что деловая авиация существует. Мы все ожидаем резкого роста спроса на бизнес-авиацию не только по причинам снятия ограничений, уверенности в путешествиях с коллегами и семьей, но и из-за отсутствия рейсов авиакомпаний, проблем с пропускной способностью и безопасностью. Нахождение в терминале аэропорта не будет приятным в течение довольно долгого времени с увеличением времени регистрации, более длинными очередями, нехваткой удобств и, конечно же, повышенным риском заражения. Когда мы начнем восстановление деловой активности, давайте

все вместе полностью рассмотрим полный спектр региональных аэропортов, которые доступны для деловых и частных самолетов. Если вы брокер, просто посмотрите немного ближе, чтобы увидеть, есть ли меньший и более близкий региональный аэропорт, который вы можете использовать. Их много. Если вы являетесь владельцем регионального аэропорта,

откройте ворота, выйдите на улицу и расскажите своему местному сообществу о вашем невероятном объекте с гибким полетом прямо с их порога. Один новый клиент — это дополнительный трафик, аэропортовый сбор и продажа топлива. Давайте сломаем стереотип, страхнем с себя прошлое и будем готовы к восстановлению».



Европа лидирует в темпах восстановления

По данным еженедельного отчета WINGX Global Market Tracker, опубликованного в четверг, Европа является самым быстро восстанавливающимся регионом с точки зрения активности деловой авиации в текущем месяце. При этом трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов с начала месяца и по 23 июня упал на 43% по сравнению с июнем 2019 года.

За прошедшую неделю активность выросла на 24% по сравнению с предыдущей неделей, а скользящая 7-дневная среднесуточная активность выросла на 70% по сравнению с началом месяца. Германия является наиболее оправившимся рынком, Франция теперь также восстанавливается быстрее. Швейцария, Турция, Австрия тоже возвращаются в строй, но Великобритания и Испания все еще в тяжелом положении, карантин в обеих странах явно замедляет их восстановление.

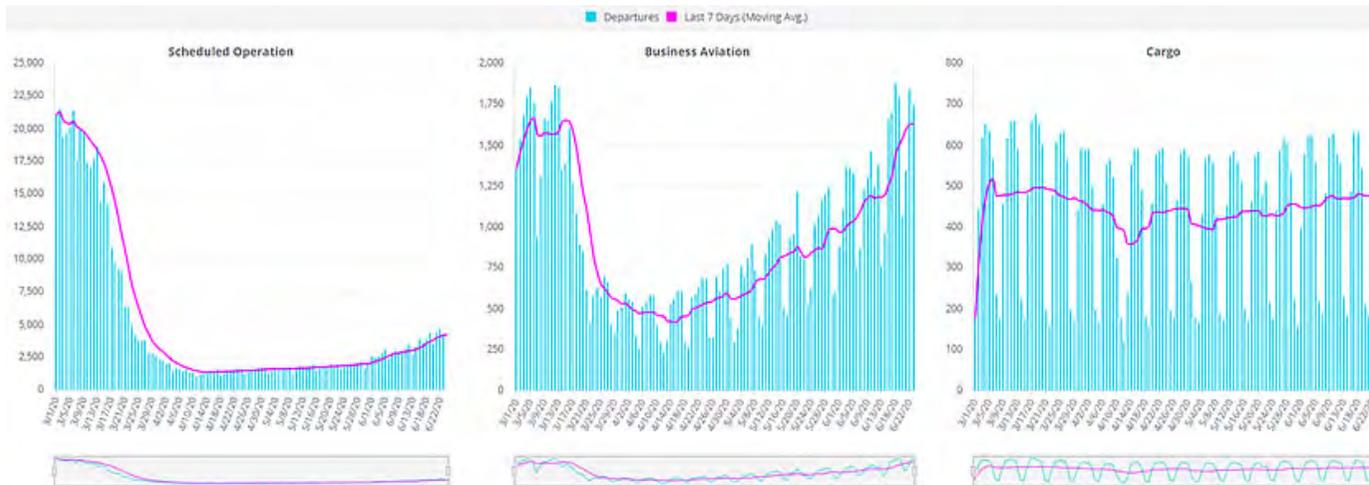
Почти вся летная активность по-прежнему сосредоточена в пределах национальных границ: внутренний трафик в Германии снизился на 1% в годовом исчислении, а полеты в пределах Швейцарии увеличились на 40% по сравнению с июнем 2019 года. Трафик внутри Франции в настоящее время сократился лишь на 20%, но в Ле-Бурже и Ницце наблюдается очень медленное восстановление, а месячный тренд едва достигает 40% от нормального уровня активности. В швейцарских аэропортах дела идут лучше, а Цюрих восстановился до более 70% от нормы. Стамбул и Белград демонстрируют рост в годовом исчислении. Лутон и Фарнборо отражают трудности Великобритании, вылеты здесь сократились на 70%, хотя Биггин Хилл упал всего на 63% от нормальной активности.

Сейчас активность деловой авиации в Северной

Америке на 29% ниже нормы, со стабильным средним уровнем ежедневных рейсов за 7 дней в течение прошлой недели, но все еще показывает рост на 20% с начала месяца. В США дела идут немного лучше, на 26% ниже нормы в этом месяце с трафиком на выходных близким к 85% от нормы в сопоставимые выходные июня 2019 года. Как и в мае, июнь продолжает демонстрировать более сильное восстановление на юго-востоке и в центральном регионе и слабее на восточном побережье. Летная активность во Флориде и Аризоне выше, чем в июне 2019 года, Колорадо близок к норме, Техас упал почти на 25%, а Калифорния и Нью-Йорк отстают на 30%.

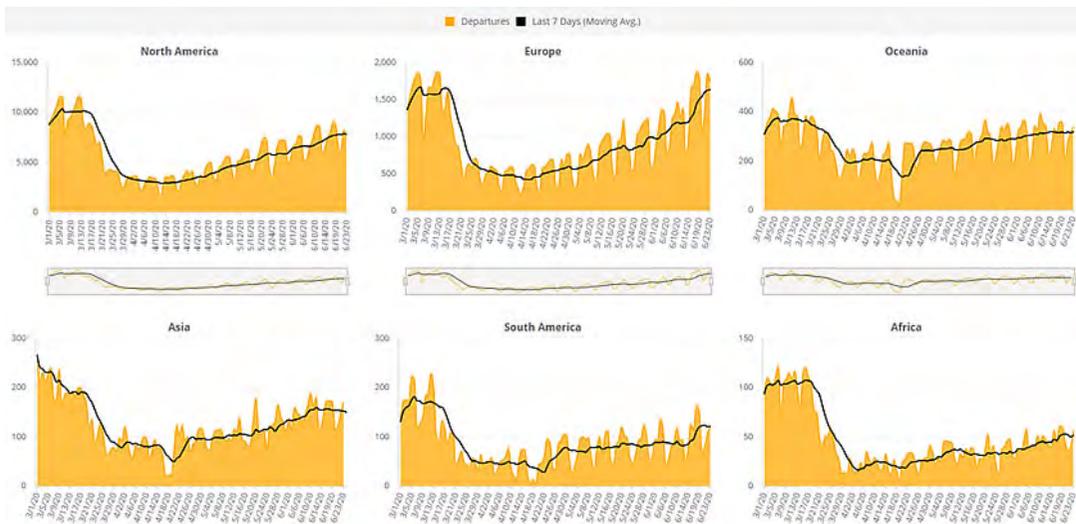
Также присутствует значительная разница между операторами: NetJets показал снижение на треть, тогда как трафик Flexjet значительно вырос в годовом исчислении. В Уэст-Палм-Бич, самом оживленном аэропорте бизнес-авиации в мире, рейсы в июне выросли почти на 25%. Скоттсдейл, штат Аризона, также продолжает показывать рост трафика. Самыми загруженными маршрутами, по-видимому, являются рейсы в Мексику, Флориду и Лас-Вегас. Самыми популярными самолетами остаются PC-12 и Caravan, а также Challenger 300 и Phenom 300, которые достигли трафика 80% от нормы. Полеты Nextant в этом месяце снизились на 11%, а Citation CJ3 летает всего на 5% меньше, чем в июне 2019 года.

Трафик бизнес-авиации в Азии в июне снизился на 28% по сравнению с июнем 2019 года, хотя налет сократился на 44%. Кроме того, скользящая средней 7-дневной активности с середины месяца снизилась на 10%, что, по-видимому, связано с несколькими новыми вспышками вируса в середине месяца. Рейсы в Индию остались на уровне прошлого года, хотя налет сократился на 25%, а в Китае – на 45%. Летная активность в Гонконге в пределах 10% от нормы, а в



Японии снижение только на 17%. Океания вернулась к более чем 90% от нормальной активности, Южная Америка снижается всего на 11%, а Африка намного отстает, трафик упал на 41%.

Управляющий директор Ричард Кое комментирует: «В этом месяце в Европе ускорилось снятие блокировок, и возвращение уверенности очевидно в более быстром восстановлении летной активности. В то время как в Северной Америке общее восстановление замедлилось, и, хотя в некоторых штатах США наблюдается рост активности, оно вполне может быть остановлено, если вспышки вируса потребуют дальнейших блокировок. Это явно относится и к Азии, где вспышки распространения вируса в середине месяца затормозили восстановление. Очевидно, что следующая фаза восстановления будет хрупкой, но учитывая, что ограничения продолжают сниматься, мы ожидаем, что этим летом неудовлетворенный спрос на полеты материализуется».



NBAA-BACE 2020: ехать или нет?

По мере того, как специалисты в области деловой авиации рассматривают нынешнее положение дел с учетом пандемии, становится очевидным, что мы живем в историческое время. COVID-19 стал авиационным эквивалентом удара по ветровому стеклу Black Swan на FL450, который уничтожил большую часть нашего обзора.

Поскольку до запланированного открытия NBAA-BACE 2020 в Орландо, штат Флорида, осталось всего 100 дней, многие участники, вероятно, смотрят на свои открытые календари путешествий и спрашивают

себя: готов ли я сделать это? Задолго до того, как этот вопрос будет решен, более фундаментальные проблемы встают перед участниками крупнейшей выставки деловой авиации – принятию решения ехать/не ехать, выделять бюджет, персонал и другие ресурсы или нет. Мероприятие, которое постоянно привлекает более 25000 участников и огромное количество белоснежных джетов и вертолетов на земле, является крупнейшим и наиболее впечатляющим саммитом лидеров отрасли. Во многих отношениях выставку можно сравнить с трехдневным шведским столом из встреч тет-а-тет, обязательных брифингов,

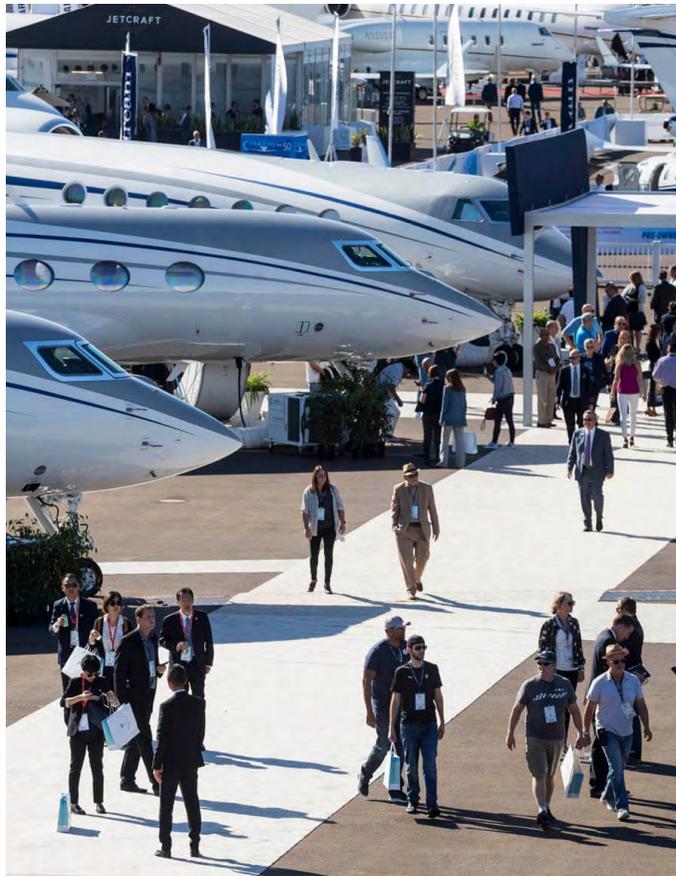
ослепительных презентаций, бесчисленных рукопожатий и обменов визитными карточками, которые являются своего рода знаками доброй воли и хорошего бизнеса. Можно сделать предположение, что многие читатели имели возможность посетить по крайней мере одну выставку NBAA-BACE. Для них деловая программа и выставка предоставляют оптимальную возможность общаться с огромным количеством клиентов и поставщиков одновременно под одной крышей. Они пришли к выводу, что просто нет лучшего места, чтобы получить оптимальную картинку трендов во всех сегментах, от современных проектов в области сверхзвука до IT-решений. Ну и воочию увидеть все новинки и проекты современного авиационного

Для просто молодых и молодых сердцем, NBAA-BACE является местом, где можно соединиться и воссоединиться с единомышленниками из всех уголков мира, объединенных во времени и месте. Они разделяют страсть к отрасли и знают, что NBAA-BACE является главным событием в их ежегодном календаре, чтобы «провести» конкурентную разведку, получить доступ к технологиям и талантам нового поколения, встретиться с друзьями и коллегами и даже пнуть несколько шин. Некоторые неизменно «вылезают» с VR-очками, новейшими приборами авионики и системами Wi-Fi, которые каким-то образом умудряются четко работать на скорости 500 узлов на высоте 45000 футов над землей. Среди самых счастливых будут те, кто принесет свою ручку, чтобы подписать контракт на покупку самолета и те, кто наконец-то получит возможность забронировать продажу.

NBAA-BACE — это не столько событие, сколько состояние души – опьяняющий эликсир решений, чтобы вылечить самого усталого воздушного пу-



тешественника. В то время как вывески, дисплеи и хорошо одетые руководители могут кричать «отраслевая конвенция», NBAA-BACE играет более уникальную роль в демонстрации передовых продуктов и технологий, которые неизменно привлекают клиентов к своему хорошо накрытому столу. В то время как другие отраслевые выставки имеют свою уникальную региональную привлекательность и играют важную роль, расположение NBAA-BACE в США, где сосредоточено 58% всего мирового парка



бизнес-джетов и турбопропов, обеспечивает такие уровни посещаемости, которые помогают создать репутацию бренда и генерировать маркетинговую рентабельность инвестиций, чтобы поощрить улыбки самого сварливого финансового директора, хотя бы на мгновение.

Примерно через три месяца внутренние авиабилеты и гостиничные номера в четырехзвездочных отелях в пределах пешей досягаемости от выставочного центра можно приобрести менее чем за \$100, что само по себе должно побудить потенциальных участников сделать правильный выбор «вперед, ребята». Низкие цены и эксклюзивные достопримечательности входят в число опьяняющих «секретных соусов», которые неизменно манят посетителей NBAA, рецепт, который разработчики тусовок в Орландо, Лас-Вегасе и других городов-курортов давным-давно совершенствовали как науку.

COVIDдракон

Подтвержденные экспоненты и участники более чем осведомлены о том, что в этом году NBAA-BACE будет отличаться от любой предыдущей и, возможно, любой последующей. Рукопожатия? Нет. Обмен визитными карточками? Ну, может быть, для длинноруких. Встречи маска-к-маске? Да! Если COVID-19 и преподал нам урок, то он банально прост – люди по своей природе легко приспосабливаются, умеют решать головоломки и стремятся к успеху, несмотря на препятствия и неудачи. Людей не изменить, они по-прежнему будут перемещаться по большому залу выставочного комплекса, разговаривая, переписываясь, общаясь и улыбаясь новым и старым друзьям, благодарных за их маску для лица. За 100 дней до открытия NBAA-BACE 2020 темпы регистрации экспонентов, по-видимому, значительно отстают

от предыдущих лет, хотя большинство «громких» компаний обязались принять участие. Для многих экспонентов, включая ключевых, вкладывающих миллионы долларов в каждую выставку, такие вопросы, как размеры стендов и поэтажные планы, бюджеты поездок и развлечений на мероприятия, а также количество самолетов и экипажей на статике, возможно, все еще нуждаются в коррекции.

Ограниченные возможности авиaperелетов в Орландо, ограничения на международные поездки и страх перед воздействием COVID-19 в регионе, который в настоящее время переживает резкий всплеск случаев заболевания коронавирусом, все еще усложняют принятие решение о посещении NBAA-BACE 2020. С одной стороны, такие мероприятия как NBAA-BACE жизненно важны для пополнения денежных резервов ключевой адвокатской группы, которая долгое время защищала интересы деловой авиации как в хорошие, так и в плохие времена. С другой стороны, снижение посещаемости шоу может означать, что перспективы продаж и устойчивый трафик стендов столь же редки, как снежки во флоридской жаре. В прошлые годы обязательства посетить величайшее бизав-шоу на Земле, вероятно, не заслужили тщательного изучения среди гостей, которое они сделают в 2020 году. Для некоторых решение об участии будет принято в зале заседаний совета директоров и сообщено в соответствующее время.

Для других – это будут исключительно личные решения, учитывающие известные риски, с одной стороны, и страх упустить что-то – с другой. Те, кто решит остаться дома, будут оставаться как можно более связанными через социальные сети. Другие, кто совершит поход в Орландо, скорее всего, будут вознаграждены новым доступным бизнесом, несмотря на маску для лица или, возможно, из-за нее.

В Bombardier сформулировали цели

Признавая, что финансовые показатели Bombardier «разочаровали», президент и генеральный директор Bombardier Эрик Мартель изложил план из шести пунктов по развитию бизнеса компании, который включает в себя выравнивание производства деловых самолетов со спросом и расширение охвата в сегменте послепродажного обслуживания. Выступая на годовом собрании акционеров Bombardier в конце прошлой недели, Мартель подчеркнул, что, хотя был достигнут прогресс в оптимизации и концентрации бизнеса, «мы не выполнили наши финансовые цели и ваши ожидания. Неоднократные задержки программ и технические проблемы запятнали нашу репутацию». Он также признал, что результаты работы снизили доверие заинтересованных сторон, и сказал: «Это неприемлемо. Я дал четкий сигнал внутри компании, и мы должны снова стать предсказуемыми в нашей работе».

Мартель, который вступил в должность президента и генерального директора в марте, выразил уверенность в достижении цели компании – установлении четких и предсказуемых показателей деятельности. Он отметил уже предпринятые шаги, в том числе объявление в начале этого месяца об увольнении 2500 рабочих и сокращении производства. Увольнения начались, когда Bombardier готовилась к трудному второму кварталу, поскольку пандемия COVID-19 привела к перебоям в производстве, задержке поставок и снижению заказов. В Bombardier считают, что пандемия может сократить графики поставок по всей отрасли в диапазоне от 30 до 35%.

Мартель сказал, что сейчас компания сфокусирована на регулярных коммуникациях с клиентами и ключевыми поставщиками по подтверждению заказов и восстановлению графиков поставок. «По-прежнему существует неопределенность относи-

тельно того, как долго продлится пандемия, и как быстро восстановится наш рынок. Однако ясно, что краткосрочная перспектива будет сложной», – сказал он, добавив, что решения, связанные с сокращением персонала, «никогда не принимаются легкомысленно, но абсолютно необходимы, учитывая влияние COVID-19 на наш рынок».

Цель приведения авиационного производства Bombardier в соответствие с рыночным спросом заключается не только в том, чтобы справиться с кризисом, но и в том, чтобы позиционировать группу как более прибыльную и сделать ее более устойчивым бизнесом, генерирующим денежные потоки, добавил он.

В то же время Bombardier установила в качестве еще

одной цели «энергичное преследование возможностей роста сегмента послепродажного обслуживания». «Сегмент послепродажного обслуживания показал себя более устойчивым бизнесом в период пандемии, поскольку операторы использовали время простоя для решения проблем технического обслуживания и модернизации. Bombardier также в последние годы инвестировала миллионы долларов в агрессивное расширение своих возможностей в этом направлении».

Еще одной целью Bombardier стало продолжение «активного управления обоими предприятиями в период продолжающейся пандемии COVID-19 для обеспечения долгосрочной устойчивости компании, например, принятие мер по обеспечению здоровья и безопасности работников».



Слетать на дачу

Бизнес-джеты обеспечивают самый высокий уровень социальной дистанции, какой только возможен, если вы не управляете самолетом или вертолетом самостоятельно и не можете остаться на борту в одиночестве. Пассажиры частной авиации могут свести до необходимого минимума контакты с другими людьми в полете и на земле, в терминалах бизнес-авиации им приходится иметь дело только с представителями тех служб, которые обязаны проверять пассажиров по закону. Держать дистанцию при общении с одним человеком в течение пары минут проще, чем если вам приходится стоять в очередях в аэропорту. Да и на борту куда приятнее обходиться

без маски, которые сейчас требуют практически все авиакомпании, которые осуществляют регулярные полеты. А гигиенические требования в бизнес-авиации всегда были более строгие, чем у коммерческих перевозчиков, ведь пассажиры, которые много платят, обычно более требовательные. При этом обеспечить тщательную уборку операторам бизнес-джетов намного проще: самолеты все-таки поменьше, и эксплуатируются менее интенсивно, чем рейсовые лайнеры.

Рынок упал, но не пропал

В реальности экономический спад, вызванный пан-

демией, не обошел стороной и бизнес-авиацию. По статистике Flightradar24 в США за две последние недели марта количество вылетов бизнес-авиации снизилось примерно в пять раз. Как раз 14 марта вступили в силу ограничения на въезд, и этот спад один из его результатов. Конечно, основной причиной стали общие ограничения и замедление экономической активности, которое снизило потребность пассажиров в перелетах.

В Европе тенденция схожая. По данным европейской ассоциации бизнес-авиации ЕВАА среднесуточное количество перелетов внутри стран коррелирует с уровнем распространения COVID-19. Например, в последнюю неделю марта число внутренних перелетов бизнес-авиации в Италии и Франции снизилось по сравнению с тем же периодом прошлого года примерно на 80%, а в Швеции — всего на 15%. Международные перелеты понесли больше потерь: между Францией, Великобританией и Швейцарией выполнено на 90% меньше полетов, чем в 2019 году. При этом в начальный период распространения пандемии в Европе и США спрос на услуги бизнес-авиации поддерживали те, кто хотел бы вернуться на место постоянного проживания и либо не попал по каким-то причинам на регулярные рейсы, которые уже начали отменять, либо считал слишком высоким риск заразиться на них. И, разумеется, располагал достаточными финансовыми возможностями для выбора альтернативного варианта.

В России ситуация развивалась примерно так же, но с некоторым временным лагом, поскольку у нас ограничения были введены позже. «В марте 2020-го интенсивность полетов была примерно на уровне прошлого года и даже выше. В апреле-мае 2020-го из-за ситуации с коронавирусом произошел колоссальный спад всего рынка», — рассказал Forbes Life



Андрей Рулев, генеральный директор Liliental Jet.

Эвакуация помогла

Андрей Бочкарев, представитель компании Cofrance Sarl (AVIAV TM), русскоязычного авиационного брокера, рассказал, что вскоре после начала пандемии спрос увеличился. «Мы занимались эвакуацией граждан, оказавшихся за границей, которых оставили на произвол судьбы, доставившие их туда авиакомпания. Может быть, не по вине этих авиакомпаний, но это факт. Для многих деловая авиация была единственным выходом для возвращения на родину. На нас легла большая нагрузка, так как мы единственный русскоязычный брокер в Европе. Трудно было назвать это выгодным бизнесом, скорее гуманитарной операцией. Но она дала нам огромный опыт работы в чрезвычайных обстоятельствах». В связи с этим изменилась и география полетов: если раньше летали в основном по делам и на отдых, то теперь маршруты стали более разнообразные. Например, спортсменов из Аргентины или студентов из Пакистана в Кыргызстан.

Liliental Jet заметил повышение спроса на внутри-российские рейсы. «Большая часть организованных нами рейсов была по территории России, при этом в основном это были полеты для отдыха, люди улетали на дачу», — отметил Рулев.

Границы на замке

Такой патриотизм вполне понятен: в большинстве государств границы для въезда иностранцев постепенно зарылись, и попасть на их территорию могли только граждане этих государств или в крайнем случае их родственники по специальному разрешению. В некоторых странах до сих пор предусмотрен

карантин для всех или части прибывающих пассажиров.

Исключения сделаны для рабочих и официальных визитов дипломатов и государственных служащих, которые согласовываются на высоком уровне. Постепенно эти ограничения ослабевают, поэтому перед поездкой надо проверять актуальную информацию, и обычно организатор полета помогает своим клиентам это выяснить. Но к прежнему уровню свободы перемещения мир вряд ли вернется до конца лета.

Даже когда въезд возможен, практически везде требуется оформление дополнительных документов, если у пассажиров нет гражданства или хотя бы вида на жительство в стране въезда — простая туристическая/деловая виза сейчас не является достаточным основанием для въезда в большинство стран Шенгенского соглашения. Многие государства требуют свежую справку об анализе на коронавирус, почти везде необходимо заполнение анкет, связанных с пандемией.

«Много хлопот доставляет отправка в страны с жестким карантинным режимом, под который попадают пилоты авиации общего назначения. Для пилотов гражданской авиации такое требование было почти везде отменено», — говорит Бочкарев.

Хотя ни об одном случае заражения из-за полета на бизнес-джете неизвестно, требования к уборке салонов ужесточены, как и у большинства авиакомпаний. А для наиболее щепетильных клиентов предлагаются услуги по дополнительной дезинфекции. «Ее осуществляет хендлинг аэропорта, стоимость от €500 до €3000, в зависимости от типа воздушного судна и количества поверхностей в самолете», — напоминает глава Liliental Jet. Также можно оговорить дополни-

тельные требования как по бортовому питанию, так и по поведению экипажа. Разумеется, все операторы организуют постоянный контроль состояния здоровья членов экипажей. А персонал офисов практически полностью переведен на удаленную работу.

Сложности, которые испытывает бизнес-авиация, в общем, примерно такие же, как и гражданская авиация в целом и экономика вообще. Хотя некоторые проблемы вполне можно было предотвратить. Андрей Бочкарев отметил, что проблемы возникали не только из-за самих ограничений, но и из-за различной трактовки правил на местах и непредсказуемость. «При эвакуации жителей Саратова из Барселоны в аэропорту назначения закрыли пункт пограничного контроля, и пришлось лететь сначала в Шереметьево. Дополнительная посадка с формальностями обошлась клиентам в круглую сумму, что стало неприятным сюрпризом и для нас, и для клиентов», — вспоминает представитель Cofrance. После закрытия аэропортов в России пришлось доставлять клиентов в соседние страны, из которых они добирались до места назначения наземным транспортом.

Цены не выросли

Как всегда, падение спроса привело к снижению тарифов. Затраты на организацию бизнес-чартеров выросли из-за ограничений и усложнения оформления. «Речь об организации полетов, так как в условиях пандемии стало очень сложно согласовывать все детали — правила в разных странах менялись практически ежедневно, и приходилось задействовать дополнительный персонал, чтобы оперативно решать все вопросы», — вспоминает Андрей Бочкарев. Однако это компенсируется снижением цен на топливо.

Но главная причина стабильных тарифов — то, что содержание самолетов стоит дорого, в среднем от € 20 000 до €50 000 в месяц в зависимости от класса и модели, а доход они приносят, только когда летают. Поэтому все владельцы и операторы заинтересованы в том, чтобы бизнес-джеты летали. Исключение, когда самолет не является источником дохода и его раньше сдавали в аренду только ради частичной



компенсации расходов в период, когда он не используется хозяином или его компанией. «Многие владельцы перестали сдавать свои самолеты в аренду, чтобы уменьшить риск заражения и летают только самостоятельно», — рассказывает Андрей Рулев.

В некоторых случаях можно столкнуться с более высокими тарифами, но это обычно связано со сложностью задачи или поиском подходящего самолета. Дальнемагистральные бизнес-джеты обычно отличаются и большей вместимостью по сравнению с машинами среднего класса, и большей массой, поэтому, если летят 4-5 человек, на маршруте средней протяженности Bombardier Global или Gulfstream, рассчитанные на 10 и более пассажиров, обойдутся значительно дороже, чем более легкие модели, даже в пересчет на одного пассажира. Хотя они и обеспечивают более высокий уровень комфорта. Снизить стоимость перелета можно, если разделить самолет с другими пассажирами, летящими по тому же маршруту. Хотя это и снижает степень социальной изоляции, компоновка салонов бизнес-джетов с их делением салонов на несколько зон позволяет во время полета свести контакты со временными соседями.

Например, если вылететь из Внуково 26 июня и вернуться 5 июля, можно полететь в Женеву на восьмиместном Citation CJ3 2008 года выпуска в одну сторону — €19 600, туда-обратно — €40 264.

Если лететь более вместительным 16-местным Falcon 7X (2010 года выпуска), цена в одну сторону — €38024, туда-обратно — €77 840.

Полет в Малагу на Challenger 350 (до девяти пассажиров) будет стоить в одну сторону €21 026, туда-обратно — €42 002. Аренда Falcon 7X в одну сторону обойдется в €53 424, туда-обратно — €107 576.

На дачу в Ниццу на Citation CJ3 — €20 440, с возвращением — €40 264. На Falcon 7X — €40 208 в одну сторону, €82 040 — туда и обратно.

Полет на Байкал, в Иркутск на восьмиместном Hawker 850XP 2007 года обойдется в €30 912, туда-обратно — €49 952.

Если брать в аренду 14-местный Global 6000 2012 года, то в одну сторону — €74 984, туда-обратно — €149 576.

В Сочи Hawker 850XP доставит за €15 792, аренда на рейсы туда и обратно будет стоить €31 528.

Global 6000 отвезет к Черному морю за €30 184, а за €59 416 его можно арендовать для полетов туда и обратно.

RUBAE-2020 не отменена

Ежегодная выставка бизнес-авиации во Внуково-3, несмотря на все эти сложности, не отменена, впрочем, она запланирована на сентябрь, когда даже по не очень оптимистичным прогнозам границы уже должны открыться. Это ключевое условие, ведь и производство, и эксплуатация бизнес-авиации — отрасль глобальная.

Несмотря на существенный спад, операторы рассчитывают на быстрое восстановление после снятия ограничений. «Спрос на деловую авиацию будет расти, так как традиционные авиакомпании вынужденно ограничат сеть сообщений и число маршрутов, особенно дальнемагистральных», — убежден Андрей Бочкарев.

Источник: Forbes.ru

Самолет недели

Оператор/владелец: *Mirtos Ltd*

Тип: *Gulfstream G550*

Год выпуска: *2009 г.*

Место съемки: *январь 2020 года, Zurich-Kloten Airport - LSZH, Switzerland*



Фото: *Дмитрий Петроченко*