



Наступила осень. Согласитесь, славная пора. И если бы не груз в виде сложно прогнозируемой ситуации с COVID, мы бы уже с головой погрузились бы в наше любимое занятие – прогноз итогов 2020 года. Эх, а каким бы текущий год мог стть для статистики учетом начала года, когда аналитики говорили, что нынешние 12 месяцев будут самыми удачными за последние 10 лет. Но увы, прогнозы не сбылись, и итоги подводить еще очень рано, да и неблагоприятное это дело в нынешних реалиях, когда ситуация может поменяться в любой момент.

А пока, согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, европейские пользователи бизнес-авиации стимулировали активность в августе, подняв трафик на 3% выше уровня августа 2019 года, что эквивалентно 1845 дополнительным рейсам. В то же время налет сократился, что свидетельствует о тенденции к сокращению дальности поездок на протяжении всего периода восстановления. В середине месяца также наблюдался спад активности, совпавший с множеством неожиданных карантинных мер, но к концу месяца средняя 7-дневная активность составила 2344 рейса в день, что почти в шесть раз больше, чем в апреле. В период с апреля по сентябрь трафик деловой авиации в Европе по-прежнему снижается на 34% по сравнению с 2019 годом, но это выгодно отличается по сравнению с коммерческими авиакомпаниями, которые показали снижение на 77% за тот же период. Восстановление активности бизнес-джетов и винтовых самолетов в Европе происходит на устойчивых рынках в Германии, Швейцарии, Австрии и Франции. Турция и особенно Россия в августе показали значительный рост в полетах по сравнению с августом 2019 года.



Европа сохраняет динамику восстановления

Европейские пользователи бизнес-авиации стимулировали активность в августе, подняв трафик на 3% выше уровня августа 2019 года, что эквивалентно 1845 дополнительным рейсам. В то же время налет сократился

стр. 20



400 сверхзвуковых бизнес-джетов

Мировой спрос на сверхзвуковые бизнес-джеты может составить порядка 400 самолетов на сумму \$30–50 млрд, заявил в интервью РБК глава авиационного кластера «Ростеха» Анатолий Сердюков

стр. 22



Вторичный рынок в условиях кризиса COVID

Консалтинговая компания JETNET опубликовала обзор рынка деловых воздушных судов в первой половине 2020 года в условиях глобального кризиса COVID-19

стр. 23



Малой авиации могут разрешить перевозки

В России небольшие авиакомпании — эксплуатанты легких воздушных судов — могут получить право на перевозку грузов и людей

стр. 24

Gulfstream

G280



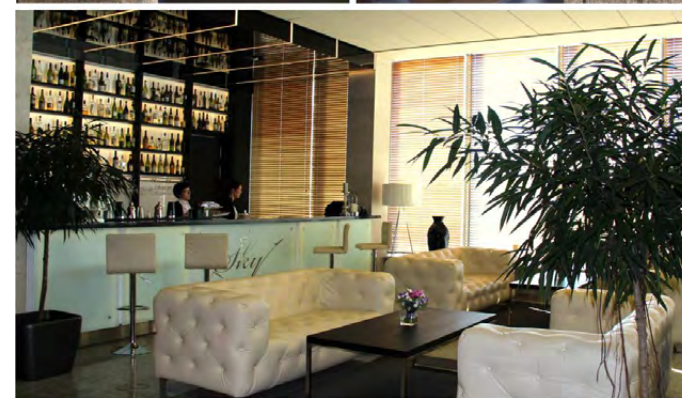
Бизнес-перевозчик Лебедева и Ванцева получит три самолета SSJ-100

Создаваемая бизнесменом Александром Лебедевым и совладельцем Внуково Виталием Ванцевым авиакомпания получит сначала три самолета SSJ-100 в VIP-комплектации, позже парк будет расширен до 10 таких самолетов. Об этом в интервью РБК сообщил индустриальный директор авиационного комплекса Ростеха Анатолий Сердюков.

«На сегодняшний день ОАК в лице «Иркут», Центр бизнес-авиации Внуково и НПК создали управляющую компанию «Слава», которая предлагает бизнес-перевозки на самолетах SSJ-100. Партнером выступает ВЭБ.РФ. Оператором флота выступает авиакомпания «Азимут», которая уже обеспечивает эффективную эксплуатацию парка SSJ-100 на своих маршрутах. Базовым аэропортом проекта станет Внуково-3. На первой фазе проекта в уставной капитал «Славы» будут переданы три самолета, которые сейчас проходят доработку до компоновки 56 кресел all business class. В дальнейшем планируется увеличение флота до десяти машин», - сказал он.

Он добавил, что спрос на SSJ VIP через пять лет может составить до 20 самолетов. «Не исключаю, что со временем проект выйдет за пределы российского рынка», - отметил Сердюков.

В феврале РБК со ссылкой на источники сообщал, что владелец Национального резервного банка и британской газеты The Independent Александр Лебедев, ранее занимавшийся авиационным бизнесом, может создать новую авиакомпанию, которая будет специализироваться на чартерных корпоративных перевозках на базе самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100). Об идее создать новую авиакомпанию для корпоративных частных перевозок Лебедев сообщал РБК в мае 2018 года. Он отмечал, что обратился в правительство с предложением рассмотреть возможность модификации самолетов SSJ до люксовой категории. Если парк будет сформирован, то Лебедев готов создать авиакомпанию, ориентированную на перевозки пассажиров с повышенным комфортом «по цене на 10% выше VIP-билетов «Аэрофлота».



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

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

Группа Aim of Emperor сообщает о новом назначении

Международная многопрофильная группа Aim of Emperor сообщает о введении новой должности – коммерческий директор группы компаний. С 1 сентября 2020 года свои обязанности на новой позиции начинает исполнять Алишер Эльмурадов, являющийся также совладельцем чартерной компании LL Jets (входит в Aim of Emperor).



«Мы рады сообщить и поздравить Алишера Эльмурадова с назначением на новую ответственную должность коммерческого директора группы компаний Aim of Emperor. Мы уверены, что на своей новой позиции Алишер сможет реализовать эффективные управленческие решения и воплотить наши новые проекты, – сказал Ираклий Литанишвили, собственник группы компаний Aim of Emperor.

На новой позиции Алишер Эльмурадов будет отвечать не только за работу и развитие компании LL Jets, но и возьмет на себя продажи чартерных рейсов флота европейской авиакомпания Emperor Aviation и российской «СкайЛайт». Он начнет формировать коммерческую политику группы и стратегии продаж, создаст структуру прямых взаимодействий компаний группы по коммерческим проектам, в том числе авиатакси. В задачи Алишера также будет входить формирование и продвижение пакетных часов по проекту авиатакси.

AIM OF EMPEROR многопрофильная группа компаний, являющаяся дилером самолетов HondaJet (Authorized Sales Representative of HondaJet Central Europe in Russia and CIS). Группа осуществляет продажи новейшего инновационного японского бизнес-джета на рынок России и стран СНГ. Aim of Emperor также представлена на рынке бизнес-авиации авиакомпанией Emperor Aviation, авиакомпанией «Скай Лайт» с российским сертификатом эксплуатанта, чартерным брокером по организации полетов на бизнес-джетах и вертолетах LL Jets, подразделением по купле/продаже бизнес-джетов LIS Trading Group. В группе компаний работают свыше 150 сотрудников из 10 стран мира, которые задействованы в офисах Aim of Emperor в Биркиркаре (Мальта), Москве, Алматы, Лондоне, Амстердаме, Лимассоле и Киеве.



МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТАМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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




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

Comlux делает воздух в самолете еще более чистым

Comlux Completion (входит в Comlux Group) успешно выполнила монтаж и сертификационные испытания ионизационной системы ACATM (Aviation Clean Air) на самолете Airbus ACJ320neo, находящемся на этапе завершения установки VIP салона и дополнительного оборудования.

Как комментируют в компании, ионизация — это естественный процесс очистки, который улучшает качество воздуха в салоне, удаляя патогены, вирусы, бактерии и споры в воздухе и на поверхностях, а также устраняет раздражающие и ядовитые запахи. Не требующая обслуживания система, обеспечивает ионизацию через существующий воздуховод систе-

мы экологического контроля (ECS) самолета, не производя вредного озона или химикатов.

Дарон Драйер, генеральный директор Comlux Completion отметил, что система ионизации впервые установлена и сертифицирована на Airbus ACJ320neo. «В сочетании с эффективной системой фильтрации HEPA в самолете, система ионизации еще больше улучшает качество воздуха в салоне, обеспечивая нашим VIP-клиентам чистую и безопасную атмосферу в любое время полета. Учитывая текущую мировую ситуацию с COVID-19, мы получаем больше запросов от клиентов, которые хотят летать с еще большим спокойствием».



НАМ ДОВЕРЯЮТ



SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Atlas Air Service займется подготовкой пилотов Embraer

Немецкая компания Atlas Air Service (авторизованный торговый представитель Embraer Executive Jets в Германии, Австрии и Швейцарии) выходит на рынок с программой комплексной подготовки пилотов на бизнес-джеты Phenom 100 и Phenom 300. Компания предлагает курсы и тренинги по летной подготовке, включая полеты с одним пилотом, а также специальные тренинги по переходу с Garmin 1000 на Garmin 3000. Atlas Air Service — это утвержденная учебная организация (ATO) Luftfahrt-Bundesamt с одобрением на самолеты Embraer Phenom 100 и Phenom 300, а также Cessna Citation C525.

«На протяжении десятилетий мы известны своей

профессиональной подготовкой пилотов и тесным партнерством с Lufthansa Aviation Training (LAT) в Бремене. Сама Atlas Air Service управляет самолетами бизнес-класса Cessna Citation, Embraer Legacy и Embraer Phenom в своем чартерном парке. Опытные пилоты могут пройти курс обучения по типу в кратчайшие сроки – либо на своей базе, либо здесь, в Бремене», - говорит Грегор Бремер, главный операционный директор и ответственный менеджер компании. «Теперь мы являемся единственным поставщиком комплексных услуг для самолетов Embraer Phenom во всем мире! Наше полное предложение включает обучение пилотов, продажу самолетов, управление, чартер, техническое обслуживание и ремонт».



Rethink Convention.

← EMBRAER

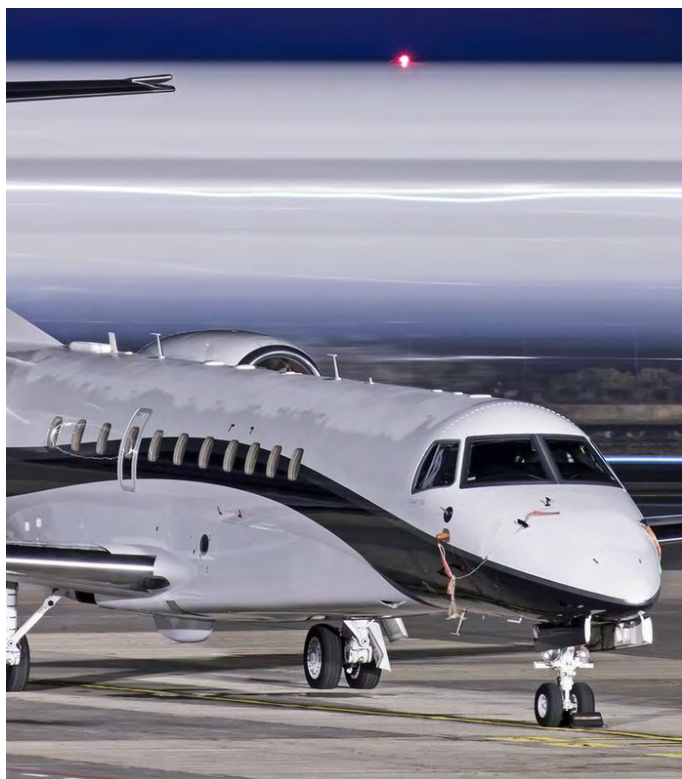
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Air Charter Scotland расширяет свою деятельность в Европе

Британский бизнес-оператор Air Charter Scotland получил Сертификат коммерческого оператора (АОС) от Управления гражданской авиации Мальты. Параллельно компания создала дочернюю компанию Air Charter Scotland Europe Ltd (номер АОС МТ-63). Первый самолет, который будет эксплуатироваться с префиксом «9Н» – Bombardier Challenger 350, а до конца этого года компания планируется добавить новые бизнес-джеты.

Получение «мальтийской прописки» в компании тесно связывают с желанием клиентов регистриро-



вать свои самолеты на острове. «Презентация нашего мальтийского проекта знаменует собой значительный шаг в нашей способности увеличивать управляемый флот частных самолетов Air Charter Scotland. Это еще больше иллюстрирует нашу способность обеспечивать высочайший уровень оперативности и стандартов обслуживания клиентов», - отметил Дерек Томсон, ответственный менеджер Air Charter Scotland Europe Ltd.

Сейчас самолеты компании базируются в Лондоне, Глазго и Ньюкасле. Air Charter Scotland считает, что самым большим активом являются сотрудники, и последние девять месяцев они неустанно работали, чтобы обеспечить успешное завершение этого проекта вместе с капитаном Чарльзом Пейсом, генеральным директором Civil Aviation at Transport Malta, а также Катриной Абеда, ведущим юристом GVZH Advocates.

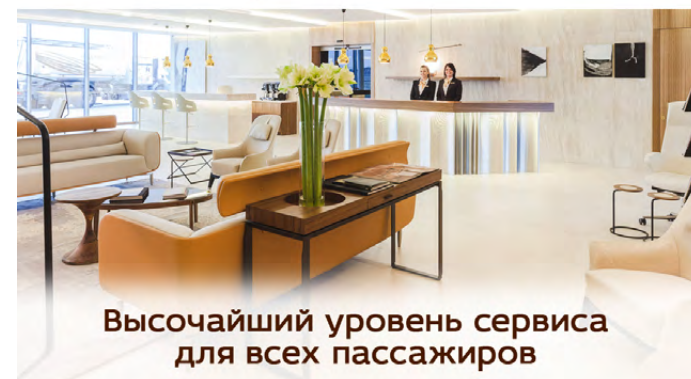
«Мы понимаем, что в авиации сейчас нестабильное время, но мы рассматриваем это новое предприятие как очень позитивный шаг в нашем будущем и надеемся и дальше превосходить ожидания наших клиентов и вносить свой вклад в развитие деловой авиации», - добавил Томсон.

Команда Air Charter Scotland отметила увеличение количества запросов от клиентов, ищущих более безопасные способы передвижения во время вспышки COVID-19 по сравнению с тем же периодом прошлого года из-за нехватки доступных рейсов регулярных авиакомпаний.

Сейчас парк оператор состоит из самолетов Cessna Citation XL и XLS+, Cessna Citation Latitude, Embraer Legacy 500, Embraer Legacy 650 и Dassault Falcon 7X.



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

Cambridge Airport инвестирует в современные средства посадки

Британский Cambridge Airport выбрал компанию Systems Interface для проведения работ по установке в аэропорту ILS (система захода на посадку по приборам) и DME (всенаправленный дальномерный радиомаяк). Подрядчик спроектирует, поставит, установит и введет в эксплуатацию данные системы.

«Cambridge Airport вложил средства в новую улучшенную систему посадки по приборам (ILS) и оборудование для измерения расстояния (DME), чтобы обеспечить точный заход на посадку, который позволяет самолетам выполнять рейсы в темное время

суток и в неблагоприятных погодных условиях при ограниченной видимости. Мы хотим, чтобы пилоты имели доступ к новейшим средствам навигации, а новая система ILS гарантирует, что мы поддерживаем наивысший уровень безопасности для самолетов, использующих наш аэропорт», - комментируют в пресс-службе аэропорта.

Все работы планируют закончить в 2021 году. Сейчас аэропорт располагает лишь приводным радиомаяком NDB (non-directional beacon).



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

NetJets: активность возвращается

Из-за выросшего числа авиарейсов и позитивной тенденции к увеличению количества полетов, NetJets возвращает в европейское отделение самолеты Falcon 2000EX, а также предлагает вернуться к своим обязанностям всем членам экипажей, отправленным в апреле в принудительный отпуск.

Для оптимизации состава парка самолетов компания уменьшила количество намеченных закупок самолетов и снизили средний возраст воздушных судов в европейском отделении, распродав некоторую часть более старых самолетов.

«Мы приняли эти решения, когда имела место беспрецедентная ситуация и было неясно, сколько продлятся ограничения на международные полеты, и как пандемия повлияет на мировую экономику в целом. Мы постарались уберечь компанию от дальнейших

потрясений в будущем и предотвратить финансовый крах, – все эти меры были предприняты для обеспечения безопасности и высокого качества услуг для владельцев наших самолетов.

Поскольку возобновляются перелеты на частных самолетах, мы продолжаем прикладывать все усилия для обеспечения безопасности наших сотрудников и клиентов, а также высокого качества услуг. Это наш приоритет. Для сохранения высокого уровня обслуживания NetJets планирует к концу 2021 года закупить еще 60 самолетов для использования во всех отделениях компании. Мы разработали всеобъемлющий план по работе в условиях COVID-19 и с уверенностью можем сказать, что будем уделять пристальное внимание безопасности как сейчас, так и в будущем», – комментируют в компании.



Pilatus усиливает совет директоров

На внеочередном общем собрании акционеров были избраны два новых члена Совета директоров – Хансуэли Лоосли и Лукас Гахвилер. Оба имеют выдающийся послужной список, что делает их идеальными кандидатурами для продолжения построения устойчивого и стратегически успешного будущего для швейцарского производителя самолетов.

«Хансуэли Лоосли, председатель совета директоров Coor и Swisscom, присоединится к совету директоров Pilatus в качестве нового члена. Лоосли уже получил награду «Предприниматель года» в знак признания его выдающихся достижений в прошлом. Лукас Гахвилер также был избран новым членом Совета

директоров. Он занимает пост председателя совета директоров UBS Switzerland AG с 2017 года. До этого он более шести лет был членом исполнительного совета UBS Group. Он приобрел исключительный опыт, в частности, в области финансов. Его профессиональный опыт делает его идеальным дополнением. Гевилер также является членом правления медиа-компании Ringier и имеет обширную сеть контактов с участниками швейцарской экономики и политики», - сообщается в релизе производителя.

Оскар Дж. Швенк, председатель совета директоров Pilatus, комментирует избрание двух новых членов: «Я действительно горжусь тем, что компания получила двух таких высококвалифицированных членов в наш совет директоров. Наши швейцарские коллеги обладают всем опытом, необходимым для выполнения этой задачи, и помогут нам в разработке и реализации в будущем нашей стратегии, как независимого швейцарского производителя самолетов. Вместе наша цель – усилить нашу бескомпромиссную ориентацию на клиента, тем самым сохранив более 2000 рабочих мест на предприятии в Штансе».

Два уходящих члена Совета, Герхард Байндорф и Бернхард Мюллер, не баллотировались на переизбрание по причине возраста. Производитель благодарит обоих джентльменов за их ценную работу от имени компании в течение последнего десятилетия и желает им всего наилучшего в будущем.

Таким образом, новый Совет директоров Pilatus будет состоять из следующих лиц: Оскар Дж. Швенк (председатель), Гратиан Анда (заместитель председателя), Доминик Буркарт (член), а также два вновь избранных члена, Хансуэли Лоосли и Лукас Гэхвилер. Pilatus планирует добавить новых членов в Совет в следующем году.



**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

Citation Latitude: пять лет эксплуатации и 240 поставок

Компания Textron Aviation на прошлой неделе отметила пятилетнюю годовщину ввода в эксплуатацию Cessna Citation Latitude. С тех пор производитель поставил 240 самолетов, а суммарный налет парка превысил отметку в 320 000 часов. По заявлению Textron Aviation, на долю Citation Latitude приходится более 40% поставок самолетов среднего размера. Половина всех поставок бизнес-джета приходится на долевого оператора NetJets, где, по данным Textron, самолет имеет «самую высокую среднесуточную загрузку». Первый джет был поставлен долевному оператору в июне 2016 года, сотый – в июле 2019 года.

Бизнес-джет сертифицирован в более чем 40 странах, Latitude также зарекомендовал себя в каче-

стве самолета для специальных миссий, выполняя роль санитарной машины Babcock Scandinavian Air Ambulance в Норвегии, а в последнее время – для летных инспекций Japan Air Self-Defense Force.

Citation Latitude вышел на рынок с улучшенными летно-техническими характеристиками, в том числе с увеличенной дальностью и улучшенными взлетно-посадочными характеристиками. Максимальная дальность нового самолета составляет 5077 км/3155 морских миль, что на 277 км/150 морских миль больше расчетных данных, а разбег при взлете сократился до 1091 метра (3580 футов), по сравнению с ранее рассчитанными 1116 метрами (3660 футов). Самолет оборудован двигателями Pratt & Whitney PW306D1.




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

Gulfstream наращивает поставки G500

Gulfstream Aerospace поставил сразу два новых бизнес-джета G500 в Австрию. Самолеты OE-IKS и OE-LVA внесены в сертификат эксплуатанта компании Mjet GmbH. В октябре прошлого года Gulfstream Aerospace объявил о получении сертификата Европейского агентства по авиационной безопасности для новейшего Gulfstream G500. Тем самым для бизнес-джета открылась возможность регистрации в Европейском Союзе и поставок клиентам. Первым европейским эксплуатантом данного типа в Европе в ноябре прошлого года стала Blackbird Air (базируется в датском Биллунде). По данным Laasdata в настоящее время в мире эксплуатируются 44 самолета G500. В Европе также две машины занесены в мальтийский регистр, один самолет зарегистрирован на острове Мэн.

«G500 был очень хорошо принят в Европе», - сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Клиенты в регионе обратили внимание на беспрецедентный уровень технологий и инноваций в кабине экипажа и на влияние, которое это оказывает на безопасность и эффективность. В салоне они видят, как технологии влияют на восприятие пассажиров благодаря обстановке, восстанавливающей силы, продвинутой эргономике, отличным креслам и непревзойденному комфорту».

G500 оптимизирован для комфортного и производительного полета с низким уровнем шума, 100% свежим воздухом, а высота салона самолета одна из самых больших в отрасли. Кабина экипажа оборудована первыми в отрасли активными боковыми ручками управления. В составе бортового оборудования Symmetry Flight Deck имеется 10 сенсорных дисплеев, система усовершенствованного зрения Gulfstream третьего поколения, Head-Up Display II и система синтетического видения.

Comlux Completion завершил кастомизацию первого ACJ320neo

Comlux Completion (входит в Comlux Group) завершил кастомизацию первого ACJ320neo в своем центре в Индианаполисе. Несмотря на ситуацию с COVID-19, программа дооснащения продолжалась в соответствии с мерами безопасности, введенными с марта 2020 года, самолет был успешно доставлен частному заказчику.

Как поясняют в компании, кабина VVIP-лайнера отличается чрезвычайно детализированным и утонченным дизайном, обеспечивающим уютную, но в то же время элегантную атмосферу, благодаря нескольким отдельным салонам. В задней части самолета много комфортного места для высокопоставленных гостей и сопровождающих лиц во время дальних перелетов. Среди ключевых функций, установленных Comlux, система Ka-Band, которая обеспечивает сверхскоростной доступ в Интернет со скоростью до 50 Мбит/с в любой точке самолета.

В настоящее время еще два ACJ320neo находятся в различной стадии готовности. Второй самолет будет передан клиенту весной 2021 года. Третий самолет, принадлежащий DC Aviation Group, будет поставлен заказчику осенью 2021 года. Четвертый ACJ320neo прибудет в апреле 2021 года в Индианаполис, чтобы начать процесс кастомизации.

Дарон Драйер, генеральный директор Comlux Completion, отметил, что несмотря на сложную ситуацию, с которой компания столкнулась в течение последних шести месяцев из-за COVID-19, сотрудники компании оставались более чем когда-либо мотивированными и сосредоточились на обеспечении исключительного качества работы на первом ACJ320neo. «В настоящее время в процессе оснащения находятся еще два самолета этого типа, а в ближайшее время появятся еще несколько. Comlux становится главным центром комплектации ACJneo».



Global Jet добавляет Falcon 2000LX

Global Jet Concept приступает к эксплуатации 10-местного Dassault Falcon 2000LX, который будет базироваться в Женеве. Бизнес-джет LX-EVM недавно получил новый интерьер и оборудован системами Wi-Fi, Satphone, а также современной кухней. На борту предусмотрены три односпальных и одна двухспальная кровать.

«У этого двухдвигательного бизнес-джета очень просторная кабина, длиной почти в 8 м, также высокие потолки, позволяющие комфортно передвигаться по салону пассажирам ростом до 1,8м. Отличительной чертой этого самолета является то, что он способен комфортно разместить до 10 пассажиров, при этом сохранится достаточно большое рабочее пространство, несколько видеомониторов и целый ряд устройств для ведения бизнеса и переговоров на борту», - комментируют в компании.

Falcon 2000LX – модификация семейства Falcon 2000, отличается от предыдущей (Falcon 2000EX) увеличенной максимальной дальностью полета в 7400 км при скорости 0,80 Маха и лучшим в своем классе показателем скорости набора высоты – 12,5 тыс. м за 18 минут. По топливной экономичности Falcon 2000LX является лучшим в классе тяжелых джетов. А это значит, что при интенсивной эксплуатации самолета общие затраты на его содержание будут существенно ниже, чем на содержание его конкурентов-одноклассников. Falcon 2000LX получил сертификат EASA и FAA в апреле 2009 года.

Falcon 2000LX имеет в стандартной комплектации кабину экипажа EASy. Этот самолет прекрасно справляется с короткими посадочными полосами, что позволяет прибывать ближе к конечному месту назначения. Стоимость самолета составляет примерно \$33 млн.

MHS Aviation увеличивает парк

Немецкий бизнес-оператор MHS Aviation, базирующийся в Мюнхене, ввел в эксплуатацию полностью отремонтированный 12-местный Bombardier Challenger 604 (D-AEOM, 2006 года выпуска). В результате этого общий размер парка оператора достиг 19 воздушных судов. Суммарно компания эксплуатирует четыре Bombardier Challenger 604, два из которых имеют потрясающий антрацитовый экстерьер и современную внутреннюю отделку, комментируют в компании. Известно, что самолет эксплуатируется на правах управления и доступен для выполнения чартерных перелетов. Самолет оборудован двумя LCD мониторами, плеером, телефоном, розетками 220В. При длительных перелетах джет располагает четырьмя спальными местами.

«Наш новый самолет олицетворяет роскошные путешествия 21 века. CL604 с шириной кабины 2,49 м обеспечивает достаточно места и комфорта для дальних поездок, предлагая удобные сиденья для 12 гостей.

Мы очень гордимся тем, что этот великолепный самолет пополнил флот MHS Aviation. Благодаря нашим индивидуальным предложениям и эксклюзивным услугам, владелец выбрал нас, как идеального оператора», - заявляет Штеффен Фрис, генеральный директор MHS Aviation.

MHS Aviation – один из крупнейших и старейших операторов Германии. В ее парке эксплуатируются Gulfstream G-550, Bombardier Global Express, Dassault Falcon 2000LX, Bombardier Challenger 604, Bombardier Challenger 300, Bombardier Learjet 45XR, Cessna Citation Jet CJ2+, Cessna Citation Jet, Dornier DO328-100 и AgustaWestland AW109. Самолеты компании занесены в национальный регистр Германии, а также Сан-Марино и Дании. MHS Aviation специализируется на менеджменте воздушных судов, лизинге и чартерных перелетах. Немецкий оператор – крупнейший эксплуатант турбовинтовых самолетов Dornier DO328-100 (шесть машин).



Зеленые инициативы

Компания Textron Aviation извещает покупателей о том, что при поставках турбовинтовых и реактивных самолетов Beechcraft и Cessna у них есть возможность выбора заправки экологически чистым авиационным топливом (SAF). SAF также будет доступно для клиентов сервисного центра Textron Aviation в Уичито.

«SAF дает владельцам возможность уменьшить воздействие на нашу планету, и мы гордимся тем, что делаем этот вид топлива доступным в рамках поставки новых воздушных судов», - сказала старший вице-президент Textron по обслуживанию клиентов Кристи Таннахилл (Christi Tannahill), которая объяснила преимущества SAF снижением выбросов CO₂. «Предложение SAF для поставки клиентам демонстрирует важный шаг в приверженности Textron Aviation к принципам устойчивого развития».

Таннахилл отметила, что самолеты Textron, использующие SAF, в прошлом году вылетали на многие мероприятия авиастроительной отрасли, в том числе на EBACE и NBAA-BACE. Производитель самолетов из Уичито не раскрывает источник своих поставок SAF, которые, по словам представителя, были приобретены в результате нескольких тендерных закупок.

Аналогичные инициативы проявляют и другие производители. Bombardier входит в число нескольких производителей деловых самолетов и заинтересованных сторон, которые выступают за использование SAF, в том числе через партнерские отношения с NBAA для продвижения биотоплива в калифорнийском аэропорту Ван-Найс, лондонском аэропорту Фарнборо и с начала этого года в Цюрихе. Президент Bombardier Aviation Дэвид Колеал также возглавляет Комитет по окружающей среде GAMA.

Очередная победа Cirrus Aircraft

Cirrus Aircraft получил одобрение FAA на установку системы Garmin Autoland на свой однодвигательный бизнес-джет Vision Jet. Ранее аналогичные одобрения были получены на Piper M600 и Daher TBM 940.

В прошлом году Cirrus Aircraft представила Safe Return – революционную систему аварийной автоматической посадки для персонального джета Vision Jet, позволяющую пассажирам приземлиться одним нажатием кнопки.

После активации, когда это возможно, функция Safe Return берет на себя управление самолетом и превращает Vision Jet в автономное транспортное средство, которое самостоятельно свяжется с управлением воздушного движения, долетит до ближайшего подходящего аэропорта для посадки, приземлится и безопас-

но затормозит самолет до полной остановки. Vision Jet с Safe Return и парашютной системой спасения Cirrus Airframe (CAPS) предоставляет комплексное решение для обеспечения полной безопасности, уникальное для операторов самолетов G2 Vision Jet.

«Наша миссия – сделать частную авиацию более доступной, продолжая улучшать комфорт и безопасность пассажиров», - сказал Зин Нильсен, главный исполнительный директор Cirrus Aircraft. «Система Safe Return является следующим шагом к автономному полету, обеспечивая новый уровень доверия к полноценному летному опыту, обеспечивая максимальный уровень безопасности и контроля для пассажиров. Совместно с парашютной системой Cirrus Airframe мы вновь установили новый стандарт безопасности в частных авиаперевозках».



ClearWay Handling & Operations представил новый логотип в рамках ребрендинга

Международный провайдер услуг по диспетчерскому обеспечению полетов и наземному обслуживанию самолетов деловой авиации «ClearWay Handling & Operations», главный офис которого находится в Латвии на территории аэропорта города Рига, недавно представил новый логотип компании в рамках ребрендинга и пятилетнего юбилея компании.

Путь к новой визуальной идентичности компании начался в начале этого года с создания нового лого и завершился запуском нового сайта.

Дизайн веб-сайта предоставляет возможность максимально быстро найти описание услуг, которые «ClearWay Handling & Operations» предлагает, как новым, так уже и действующим клиентам. Посетители сайта теперь смогут найти нужную информацию и легко связаться с компанией, больше узнать больше об услугах и оперативно запросить нужный сервис.

Павел Смородинкин, СОО компании «ClearWay Handling & Operations» прокомментировал это событие: «В начале своего пути, 5 лет назад, наша компания сконцентрировалась основным образом на предоставлении качественных услуг клиентам, отодвинув на второй план визуальный образ компании. Сегодня же пришло время заняться вопросом разработки брендинга, стиля и позиционирования себя на рынке уже с точки зрения узнаваемости компании. Мы поняли, что к нашему пятилетнему юбилею мы вполне готовы воплотить в жизнь наши идеи и освежить весь фирменный стиль, а заодно и запустить полноценный, функциональный веб-сайт».

ClearWay Handling and Operations – международная компания, предоставляющая услуги по диспетчерскому обеспечению полетов, а также наземному обслуживанию рейсов бизнес-авиации, на рынке

бизнес авиации уже более 5 лет. Используя многолетний опыт, знания и постоянно совершенствуясь в своей сфере, специалисты ClearWay предлагают своим клиентам персональный квалифицированный сервис совместно с новейшими ИТ решениями. Постоянными клиентами компании ClearWay являются как авиакомпания, так и компании по управлению

самолетами, а также частные владельцы воздушных судов и правительственные организации. За относительно непродолжительное время работы, компания заслужила доверие и зарекомендовала себя как надежный партнер на рынке авиационных услуг не только в Восточной Европе, но и за ее пределами, подтверждая и оправдывая свое название.



Honda Aircraft приглашает на Online Airshow 2020

«Хотя в этом году большинство авиашоу было отменено из-за пандемии COVID-19, мы рады предложить нашим клиентам и фанатам по всему миру возможность взглянуть на самый технологически продвинутый легкий самолет в мире HondaJet Elite», - такими словами начал свою презентацию Президент и главный исполнительный директор авиастроительной компании Мичимаса Фуджино.

Для энтузиастов авиации и тех, кто упустил возможность посетить HondaJet Elite на выставках, компания Honda Aircraft объявила об [Online Airshow 2020](#). Производитель предлагает виртуальный тур по самолету с обзором в 360 градусов. Благодаря детальной

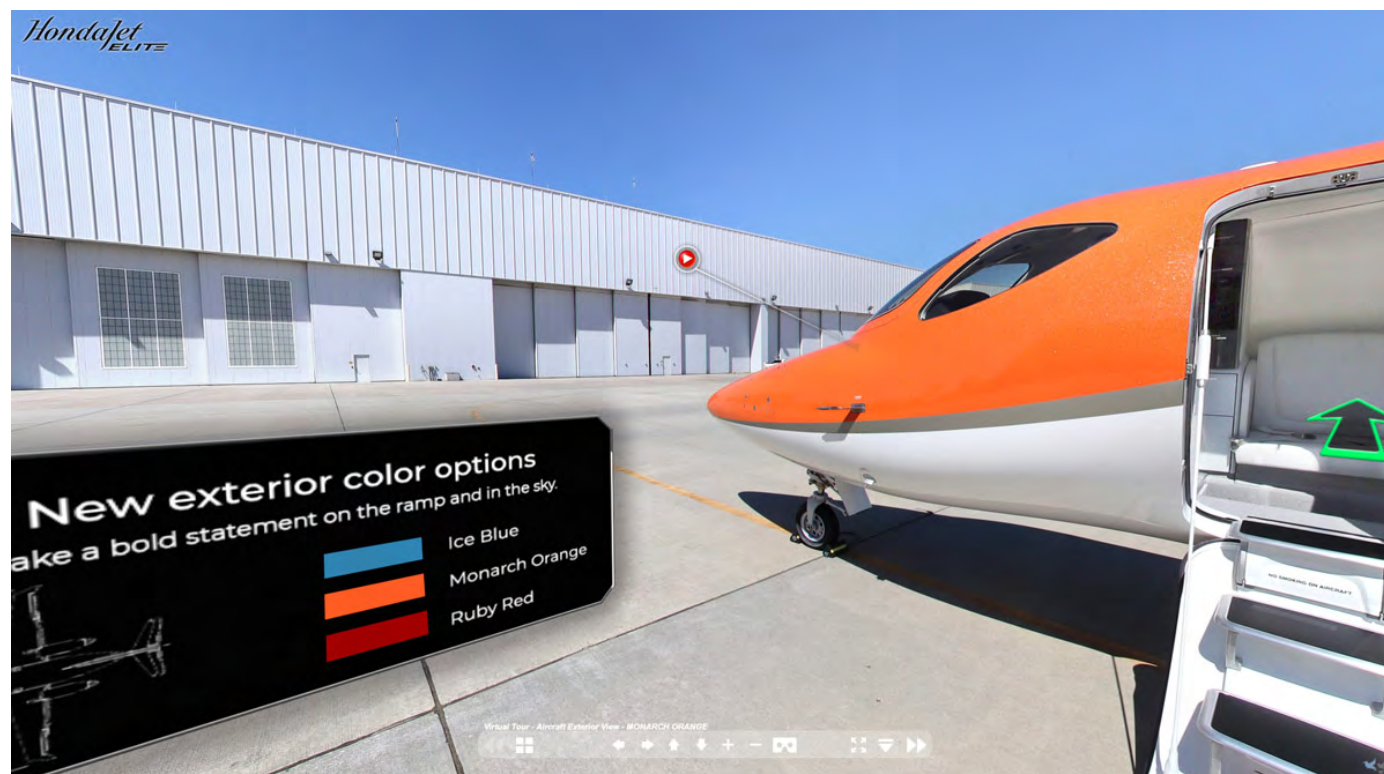
визуализации, любой желающий может совершить тур по салону самолета, заглянуть в кабину пилота, обойти самолет со всех сторон и даже сделать селфи.

На специальной странице Online Airshow 2020 посетителей ждет масса полезной информации. Здесь можно ознакомиться с подробными техническими характеристиками джета, посмотреть подборку видеоконтента с реальными отзывами клиентов. Также эксперты компании расскажут об уникальных инновациях и технологиях при создании HondaJet Elite. При желании можно сравнить характеристики самолета с «одноклассниками» и выбрать себе ливрею будущего самолета.

«Мы надеемся, что наше Online Airshow 2020 откроет индустрию деловой авиации для большего числа людей во всем мире и позволит им изучить преимущества частных полетов. Наша компания придерживается принципа «предлагать клиентам доступную роскошь» и приглашает всем желающим изучить возможности HondaJet Elite в онлайн формате», - резюмирует г-н Фуджино.

В мае 2018 года на Европейской выставке деловой авиации EBACE 2018 Honda Aircraft Company презентовала модернизированную версию самолета легкого класса, которая получила название HondaJet Elite. Обновленный самолет получил увеличенную дальность полета на 17% (+396 км) и оснащен недавно разработанным шумопоглощающим воздухозаборником, который позволяет значительно снизить частотный шум двигателей, улучшая шумоизоляцию в салоне. Кроме того, усовершенствованная система авионики нового самолета включает в себя дополнительные функции управления рабочими характеристиками для оптимального планирования полетов, а также функции автоматической стабилизации и защиты для повышения безопасности полета. HondaJet Elite унаследовала авиационные прорывы, разработанные Honda Aircraft, в том числе технологию естественного ламинарного обтекания (NLF) и композитный фюзеляж. Самолет продолжает оставаться самым эффективным, самым тихим, быстрым и дальним полетом в своей категории.

В России и странах СНГ заказать новейшую модель бизнес-джета HondaJet Elite можно через официального представителя завода Honda Aircraft – группу компаний Aim of Emperor. Дилер Aim of Emperor работает на территории всего постсоветского пространства и регулярно устраивает роуд-шоу самолета HondaJet, который уже демонстрировался в Москве, Петербурге, Казани, Алматы, Борисполе, Тбилиси.



Очередной шаттл от Flying Colors

Канадская компания Flying Colors, провайдер ТОиР и работ по комплектации самолетов, передала третий модифицированный Bombardier Challenger 850 неназванной компании из списка Fortune 500. Первоначально самолет был укомплектован Flying Colours из «зеленого» варианта в VIP-компоновку, а весной этого года был возвращен в Flying Colours для реконфигурации в корпоративный шаттл на 19 пассажиров.

Последний самолет в тройке корпоративных шаттлов для этого клиента прекрасно демонстрирует всю глубину и широту спектра услуг Flying Colors. Самолет был приобретен с участием канадской компании, так как в качестве потенциальных кандидатов были

выбраны три самолета со всего мира. Специалисты были направлены для оценки достоинств каждой модели, и при окончательном выборе Flying Colours работали как связующее звено между соответствующими сторонами, что привело к успешной предпродажной проверке перед покупкой.

Технический проект, включающий обширные работы по техническому обслуживанию, модернизацию авионики и полную реконфигурацию салона, был выполнен в Flying Colours на предприятии в Сент-Луисе, штат Миссури, а наружная покраска – в недавно открывшемся ультрасовременном цехе в Питерборо, Канада. Безупречная связь между двумя

объектами Flying Colours подчеркивает взаимодополняемость объектов в Северной Америке.

«Завершив первоначальную комплектацию «зеленого» самолета еще в 2011 году, нашей команде было интересно изменить нашу собственную работу, чтобы превратить самолет в трудолюбивый корпоративный шаттл. Этот проект стал отличной демонстрацией нашего сквозного обслуживания. Не так много организаций, которые могут предоставить такое интегрированное предложение», - сказал Шон Гиллесли, исполнительный вице-президент компании. «Это третье преобразование Challenger 850, которое мы осуществили для этого клиента, и оно красноречиво говорит о нашей способности внедрять инновации, чтобы удовлетворить взыскательные ожидания наших клиентов».

Команда дизайнеров Flying Colors адаптировала схему салона к существующему автопарку клиента, чтобы удовлетворить требования к прочному, функциональному, но удобному интерьеру. Новая внутренняя планировка означала полную реконструкцию с форматом четырехместного клуба со встроенными боковыми рабочими столами спереди, средний отсек из трех рядов в компоновке 2+1 и клубная конференц-зона на корме для четырех человек с расположением напротив полуклуба. Передний камбуз с достаточным пространством для хранения вещей, а также передний и задний туалеты дополняли задачу по преобразованию бизнес-джета в корпоративный шаттл.

В дополнение к модернизации и модификациям Flying Colours провели ряд работ по техническому обслуживанию, включая 12/24/48/96-месячные проверки планера и 120-месячный осмотр шасси, а также дополнительные различные проверки.



Катарская распродажа

В последние годы правительство Катара продало два роскошных VVIP самолета Boeing 747: 747SP, проданный CSDS Asset Management в 2018 году, и Boeing Business Jet 747-8i, который фактически был подарен президенту Турции Реджепу Тайипу Эрдогану в том же году. Теперь еще один эксклюзивный катарский BBJ 747-8i VVIP с общим налетом менее 1100 часов вышел на открытый рынок.

Итак. Швейцарский провайдер услуг по ТОиР и комплектации интерьеров бизнес-джетов AMAC Aerospace выставил на продажу один из самых больших бизнес-джетов в мире – BBJ747-8i. Речь идет о воздушном судне 2012 года выпуска, которое ранее

эксплуатировалось Qatar Amiri Flight (A7-NBJ). С ноября 2012 года по июль 2015 года самолет не эксплуатировался по причине кастомизации. Пассажирский салон рассчитан на размещение 89 пассажиров и 14 членов экипажа. Дизайн салона был спроектирован Cabinet Alberto Pinto, реализацией занимался AMAC Aerospace. A7-NBJ был предназначен для «высокопоставленных» VIP-персон правящего Дома Катара Аль Тани.

В AMAC также заявляют, что этот самолет также может летать в медицинской конфигурации, когда его главная спальня преобразована в отделение для транспортировки пациентов, что, возможно, явля-

ется более важным аргументом в разгар пандемии COVID-19.

«С главной спальней, гостевой спальней, парадной лестницей, гостинными, частными офисами и лаунджами, общими лаунджами, полностью укомплектованными камбузами и многим другим, интерьер этого самолета в стиле ар-деко, мягко говоря, чрезвычайно роскошен. Однако он немного более консервативен, по крайней мере, по цветовой палитре, чем интерьер бывшего катарского 747-8i BBJ, который летал с членами королевской семьи Катара и сейчас находится на вооружении правительства Турции», - рассказал BizavNews источник в авиационных кругах.

Самолет уже появился на Controller.com. Даже для самых богатых людей на Земле такой лайнер будет значительным вложением средств. «Зеленый» Боинг 747-8i в прошлом стоил около 370 миллионов долларов. Однако интерьер этого конкретного экземпляра, который является одной из самых невероятных нестандартных работ, которые мы когда-либо видели, сам по себе может превысить стоимость самого самолета. Это, не говоря уже о ежегодных эксплуатационных расходах, которые должны быть связаны с этой летающей суперяхтой.

Решение Катарской королевской семьи избавиться от 747-8i BBJ два года назад изначально было неясным. Позже стало очевидно, что они передали первый самолет Турции в качестве своего рода награды в свете поддержки Анкарой Дома Аль Тани на фоне все еще продолжающейся политической ссоры с рядом соседних стран, главным образом с Саудовской Аравией и Объединенными Арабскими Эмиратами. Непонятно, почему Qatar Amiri Flight теперь избавляется от A7-NBJ.



В июле и августе Jetex увеличил пассажиропоток на 200%

Крупнейший провайдер по обслуживанию рейсов деловой авиации Jetex Flight Support (Jetex) по итогам июля-августа 2020 года смог увеличить пассажиропоток на 200% относительно спада этой весной. По словам основателя и генерального директора Jetex Аделя Мардини, более 70% новых клиентов — это пассажиры, которые ранее летали премиальными классами коммерческих авиалиний. Г-н Мардини говорит, что клиенты компании все чаще отдают предпочтение безопасным путешествиям, и что в некоторых случаях стоимость перелета на частном самолете может быть сопоставима с перелетом на коммерческих авиалиниях.

«В частных самолетах основное внимание уделяется безопасности пассажиров и их душевному спокойствию. Мы начали видеть больше групповых чартеров, в которых семьи, друзья и компании могут разделить расходы. Согласно отраслевым исследованиям, когда вы летите коммерческой авиакомпанией, вы будете подвержены более чем 700 точкам соприкосновения, тогда как если вы летите рейсом бизнес-авиации, вы будете подвержены воздействию от 20 до 30 точек соприкосновения. Разница огромная. Недавно у нас был пассажир, который прилетел на Микonos и прочитал исследование. Он подсчитал, сколько точек соприкосновения у него было, прежде чем он добрался до частного самолета — получился 21 контакт».

В одном из последних интервью BizavNews г-н Мардини отметил, что на протяжении последних нескольких месяцев рынок частных авиаперевозок претерпел значительные изменения. Этому во многом способствовало глобальное изменение правил и введение ограничений на международные перевозки. Тем не менее, значительно вырос объем грузовых перевозок, дипломатических миссий, а также спец-

операций по возвращению граждан стран в места их постоянного проживания. Многие пассажиры премиальных классов коммерческих авиакомпаний также обратили свой взор на частную авиацию с целью организации максимально безопасных путешествий. Многие путешественники также оценили преимущества терминалов частной авиации, где имеются все возможности создать максимально безопасные и комфортабельные условия прилета, вылета или транзита.

В настоящее время Jetex продолжает активное международное развитие. В феврале этого года

компания открыла Jetex Marrakech — самый большой терминал частной авиации в Северной Африке. До конца года планируется анонсирование и открытие новых терминалов в важнейших транспортных узлах мира. Г-н Мардини уверен, что рынок путешествий на частных самолетах продолжит расширяться в следующие пять лет, и планирует анонсировать новые терминалы на Ближнем Востоке, в Азии и Европе. «Чтобы удовлетворить новый спрос, Jetex подписала ряд эксклюзивных партнерских соглашений и запустила новые услуги, такие как трансфер от самолета до яхты в Средиземном море, небольшие роскошные отели, сафари-коттеджи, виллы и многое другое».



Самолет-пуля будет предоставлять услуги авиатакси к 2025 году

Загадочный самолет в форме пули заметили в аэропорту Южной Калифорнии еще в апреле 2017 года. Недавно его представили миру официально под названием Celera 500L. Прототип принадлежит компании Otto Aviation и рассчитан на шесть пассажиров. Судно будет летать на реактивных скоростях, однако с экономичным расходом топлива – в восемь раз меньше, чем у самолета аналогичных размеров.

Otto Aviation сообщает, что на данный момент самолет-пуля выполнил 31 успешный испытательный

полет с доказанной аэродинамической эффективностью. По заявлению компании, форма Celera 500L сделала его наиболее экономичным и коммерчески жизнеспособным самолетом из существующих. Он обеспечивает расход топлива от 30 до 40 км на галлон (5,9-7,8 л на 100 км). Самолет-пуля также имеет запас хода в 8 тыс км и имеет скромные эксплуатационные расходы \$328/ч. Прогнозируется, что его максимальная крейсерская скорость составит более 740 км/ч. Внутри салон имеет высоту 1,88 м и шесть кресел, эквивалентных первому классу. Представи-

тели компании обещают, что у пассажирской версии появятся окна, они не будут влиять на аэродинамику самолета.

«Наша цель всегда заключалась в создании безопасного и частного самолета, который позволил бы совершать прямые рейсы в США со скоростью и стоимостью, сопоставимой с коммерческими авиалетами», – сообщил генеральный директор компании Билл Отто-младший. Он считает, что рынок авиатакси станет особенно привлекательным для потребителя в ситуации пандемии. «Отдельные лица и семьи смогут арендовать Celera 500L по ценам, сопоставимым с коммерческими тарифами, но с удобством частной авиации», заявил он.

Celera 500L оснащен двигателем RED A03, который имеет два шестицилиндровых двигателя V12 с жидкостным охлаждением и, по словам Otto Aviation, предлагает лучшую в своем классе эффективность. Он сертифицирован для работы на Jet A1 и биодизеле. Самолет прошел испытательные полеты, однако ему предстоит процесс сертификации FAA. Первые коммерческие поставки Celera 500L планируются к 2025 году.

Идея создания авиатакси не нова. Летом 2019 года «Вертолёты России» решили запустить сервис авиатакси после 2025 года. Американская компания Transcend Air также работает над недорогими поездками из города в город на самолетах для шести человек с датой запуска в 2024 году. В январе текущего года Uber и Hyundai объявили, что работают над четырехместным электрическим летательным аппаратом, который можно вызывать с помощью приложения. На тот момент представление прототипа планировали к 2023 году.

Источник: Профиль



Европа сохраняет динамику восстановления

Согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, европейские пользователи бизнес-авиации стимулировали активность в августе, подняв трафик на 3% выше уровня августа 2019 года, что эквивалентно 1845 дополнительным рейсам. В то же время налет сократился, что свидетельствует о тенденции к сокращению дальности поездок на протяжении всего периода восстановления. В середине месяца также наблюдался спад активности, совпавший с множеством неожиданных карантинных ограничений, но к концу месяца средняя 7-дневная активность составила 2344 рейса в день, что почти в шесть раз больше, чем в апреле. В период с апреля по сентябрь трафик деловой авиации в Европе по-прежнему снижается на 34% по сравнению с 2019 годом, но это выгодно отличается по сравнению с коммерческими авиакомпаниями, которые показали снижение на 77% за тот же период.

Продолжающееся восстановление активности биз-

нес-джетов и винтовых самолетов в Европе происходит на устойчивых рынках в Германии, Швейцарии, Австрии, а Франция сохраняла улучшение в годовом исчислении в течение всего месяца. Турция и особенно Россия в августе показали значительный рост в полетах по сравнению с августом 2019 года.

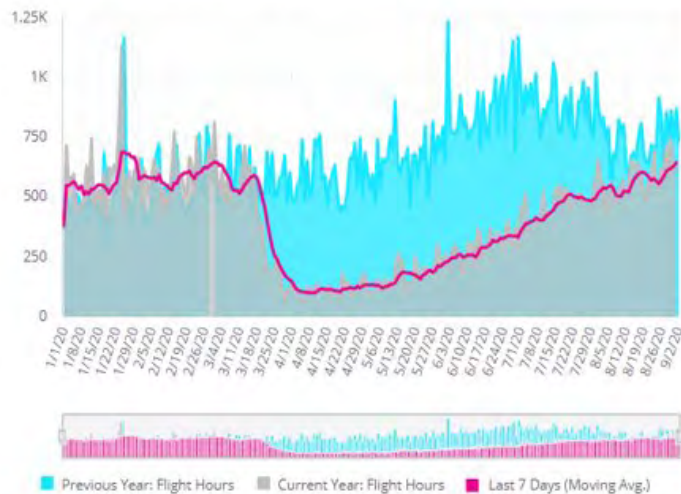
Рынки Центральной Европы, такие как Чехия, находятся на подъеме. Хорватия в августе выделялась как горячая точка лета в Европе, хотя авиасообщение быстро сошло на нет, поскольку в конце месяца здесь был введен карантин. В Швеции трафик снизился на 10%, при этом международные полеты пока намного ниже нормы. Греция также отстала от прошлого года на 10%, но быстро восстановилась за последние две недели, став, по-видимому, самым популярным местом для отдыха в конце лета.

Август оказался неустойчивым месяцем для восстановления деловой авиации в Северной Америке, где

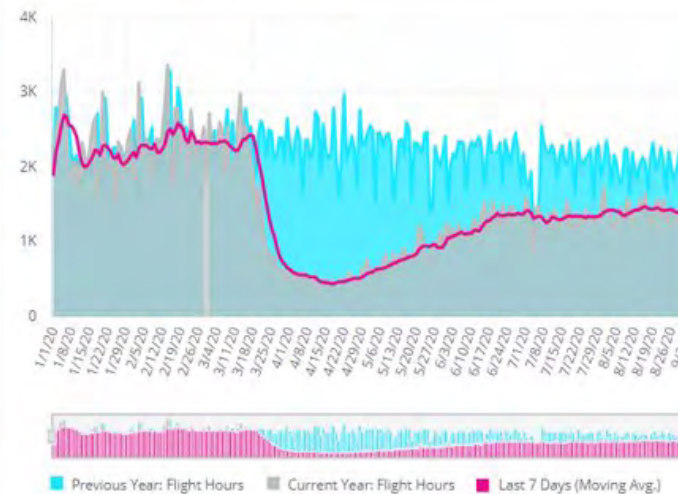
активность снизилась на 21% по сравнению с августом 2019 года. На внутреннем рынке США дела обстоят немного лучше – уровень трафика достиг 81% от нормы. Полеты в США упали во второй половине августа, месяц закончился со средней активностью за 7 дней на уровне 7347 рейсов в день, что на 5% меньше по сравнению с трафиком, который наблюдался в середине месяца. Путешествия в выходные дни были самыми сильными – в этом месяце активность превысила 90% от нормы, тогда как в будние дни полеты замедлились до 80% от обычного уровня. Калифорния и Техас снова стали самыми активными штатами США, в августе здесь выполнялась почти треть всех полетов в США, но все еще отставая от активности в годовом исчислении на 16%. Тренд за весь месяц подтверждает застой на Восточном побережье, значительный рост в местах отдыха, от Юты до Вайоминга, при этом Флорида топчется на 8% ниже прошлого года. Самый заметный спад в этом месяце – это Гавайи, уровень трафика снизился на 65% в годовом исчислении.

Самым загруженным аэропортом для деловой авиации в мире в этом месяце был Даллас Лав Филд, здесь в среднем выполнялось около 100 вылетов в день, что почти на 10% больше, чем в прошлом году. Тетерборо, который обычно является мировым центром деловых самолетов, в наибольшей степени пострадал от пандемии, постепенно восстановившись в этом месяце до 50% от нормальной активности. Аэропорты в штатах «отдыха» демонстрируют впечатляющие темпы роста – это Аспен, Скоттсдейл, Сентенниал, Солт-Лейк. В этом месяце также увеличились полеты из Соединенных Штатов по различным направлениям Карибского бассейна – Теркс и Кайкос, Доминиканская Республика, Виргинские острова США, Сен-Мартен. В Европе самый загруженный аэропорт Ниццы фиксировал почти

Flight Hours (Jets + Props): From Europe



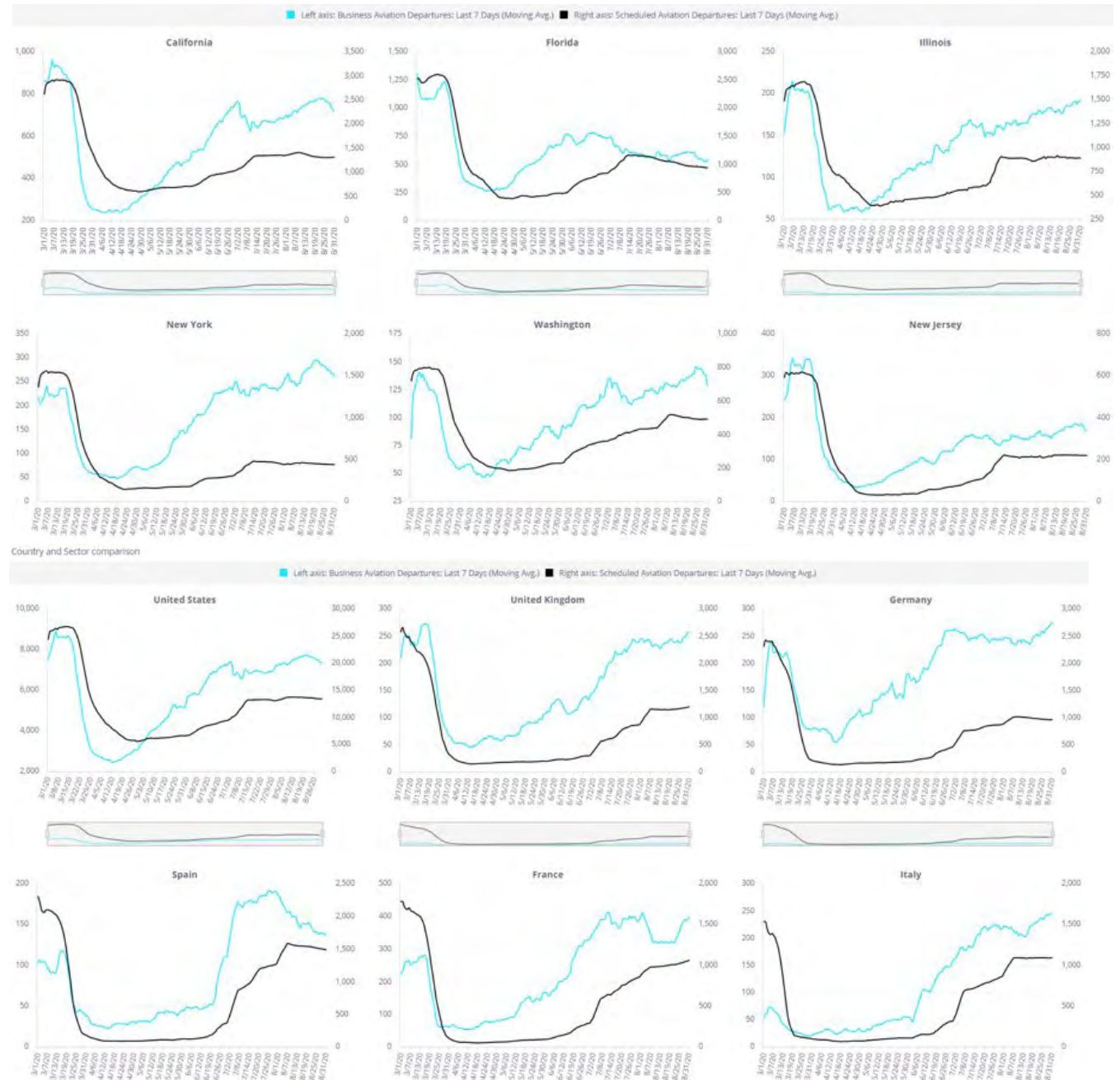
Flight Hours (Jets + Props): From North America



70 вылетов в день, что на 7% ниже нормы. Август был самым загруженным за всю историю деловой активности в нескольких европейских аэропортах, включая Биггин-Хилл, Бодрум, Внуково, Цюрих. Между тем основные хабы продолжали бороться, как например Ле-Бурже и Лутон, которые показали снижение трафика на 15%.

Во всем мире Pilatus PC-12 был самым активным самолетом бизнес-авиации, выполняя более 1000 рейсов в день, что на 8% меньше, чем в прошлом году. Royal Flying Doctors, оператор PC-12, зафиксировал 30%-ный рост в августе. Парк PC-12 компании Jetfly в августе этого года в Европе был гораздо более загружен, чем в прошлом году, хотя PlaneSense, ведущий оператор PC-12 в США, несколько отставал от своего уровня в прошлом году. Самым активным джетом в мире в августе был Challenger 300, выполнивший более 15000 полетов, три четверти из которых пришлось на Соединенные Штаты, но что на 12% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Flexjet был самым активным оператором Challenger 300 и с июня сохраняет темпы роста в годовом исчислении. В Европе значительно увеличилось количество чартерных рейсов на Challenger 300, особенно в Великобритании, Франции и Германии.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Август показал, что рынок в целом пошел на подъем, но с заметными различиями между Европой и США. Продвинувшись вперед в сдерживании пандемии, европейские страны значительно открыли свою экономику, и туризм с запозданием был перезагружен. Поскольку июньские и июльские полеты сконцентрировались в коротком августовском окне, активность в этом месяце в годовом исчислении, соответственно, выросла. Рынок США все еще немного отстает, но по мере того, как кризис в области здравоохранения отступает, теперь может наблюдаться более быстрый подъем. Приближающийся праздник Дня Труда может представить доказательства этого».



400 сверхзвуковых бизнес-джетов

Мировой спрос на сверхзвуковые бизнес-джеты может составить порядка 400 самолетов на сумму \$30–50 млрд, заявил в интервью РБК глава авиационного кластера «Ростеха» Анатолий Сердюков.

«Стоимость полета на сверхзвуке значительно выше, чем на обычном самолете. Поэтому речь все-таки о сегменте бизнес-перевозок», — добавил он.

При создании такого лайнера будут использованы наработки «Туполева» и опыт других конструкторских школ — «Сухого» и «МиГа». «Есть исследовательский проект, который ведет Центральный аэродинамический институт. По сути, на площадке ОАК идет «сборка» различных заделов и перспективных наработок, оформление проекта перспективного сверхзвукового самолета второго поколения», — пояснил Сердюков.

Глава авиакластера «Ростеха» объяснил, что сверхзвуковой гражданский лайнер не получится создать на базе Ту-160, как это предлагал президент.

«У военных разработок — своя специфика. Свои особенности сверхзвукового режима полета. Специфические конструкторские решения по планеру», — отметил он. Разместить комфортный пассажирский салон в грузовых отсеках проблематично, добавил Сердюков.

«Военный самолет также не вписывается в международные гражданские нормы ни по уровню шума, ни по эмиссии. Под новые задачи его придется полностью переделывать», — пояснил глава авиакластера «Ростеха». В связи с этим создавать сверхзвуковой гражданский лайнер нового поколения имеет смысл только как новый самостоятельный продукт для новой рыночной ниши, подытожил он.

Возвращение сверхзвуковых лайнеров

Владимир Путин не единожды заявлял о необходимости создания сверхзвукового гражданского авиалайнера. Так, в январе 2018 года президент предложил создать гражданскую версию сверхзвукового самолета на базе стратегического ракетопланера Ту-160. Эту идею глава государства высказал в беседе с работниками Казанского авиационного завода им. Горбунова.

«Ту-144 почему сошел с производства — билет должен был соответствовать какому-то среднему заработку в стране. А сейчас ситуация другая. Сейчас крупные компании появились, которые могли бы использовать этот самолет», — объяснял Путин.

В 2019 году Путин снова заявил о необходимости возвращения сверхзвуковых самолетов в гражданскую авиацию. «Нам сейчас нужно вернуться к сверхзвуковому пассажирскому движению. Надо об этом подумать», — сказал президент на встрече с представителями общественности в Казани.

За последние несколько лет назывались разные характеристики лайнера. Сначала, в сентябре 2018 года, заместитель гендиректора ПАО «Туполев» по проектированию Валерий Солозобов объявил, что на высоте 11 км самолет сможет развивать скорость от 1500 до 1900 км/ч. При этом взлетная масса воздушного судна составит 70 т, а мест в салоне будет около 30.

Однако спустя год — в сентябре 2019 года — министр промышленности и торговли Денис Мантуров заявил, что сверхзвуковой бизнес-джет должен быть компактным — на 16–19 мест, а скорость лайнера

должна быть примерно 2000–3000 км/ч. «Делать на 1500 км/ч просто смысла нет: коммерческие лайнеры летают сегодня со скоростью почти 900 км/ч», — сказал министр. Он добавил, что самолет будет стоить вдвое дороже дозвуковых аналогов, объяснив, что существующие технологии не позволяют сделать его дешевле.

Министр также сообщил, что создавать сверхзвуковой бизнес-джет будут не на базе Ту-160, а с нуля. Исследовательские работы для создания сверхзвукового бизнес-джета ведут с 2017 года, ими занимаются ЦАГИ и шесть других научных организаций. По словам Мантурова, на данный момент эти работы обошлись примерно в 1,4 млрд руб.

В 2020–2022 годах должно быть разработано техзадание и создан самолет-демонстратор. Эскизно-техническое и рабочее проектирование могут начать в 2022–2026 годах. При этом пока в мире отсутствуют необходимые для создания такого самолета маршевые силовые установки, подытожил министр.



Вторичный рынок в условиях кризиса COVID-19

Консалтинговая компания JETNET опубликовала обзор рынка деловых воздушных судов в первой половине 2020 года в условиях глобального кризиса COVID-19. Чтобы добавить контекст к выводам исследования, Пол Кардарелли, вице-президент по продажам JETNET, сказал следующее:

«Не заблуждайтесь, рынок бизнес-авиации переживает стресс, и этот кризис не помогает. Но многие из глубинных причин этого стресса существовали до кризиса. Пока в этом году брокеры, дилеры и продавцы самолетов бизнес-класса проявляют сдержанность, чтобы не чрезмерно реагировать на негативные стимулы, которые сейчас окружают рынок. Они занимают краткосрочную позицию в отношении кризиса – временной аномалии, которую можно переждать. В результате этой практики многие ключевые рыночные показатели еще не стали чрезвычайно отрицательными.

Запасы. На момент написания этой статьи на продажу выставлено 2264 бизнес-джета, что составляет

10,07% от общего количества в эксплуатации.

Действующий флот. Технически – сейчас рынок покупателя, но едва ли так есть, и он держится на уровне от 10,1% до 10,3% с апреля. Хотя количество самолетов, поступающих на рынок в 2020 году, увеличилось, их было не так много, чтобы привести к избыточному предложению, и это далеко не те кризисные дни, которые были десять лет назад, когда запасы продаваемых бизнес-джетов увеличились почти до 18%.

Ценообразование. Хотя цены на самолеты, выставленные на продажу, в 2020 году ниже, чем в 2019 году, массового снижения цен на них нет.

Розничные продажи. Сделки на вторичном рынке бизнес-джетов, проданных и сданных в лизинг за первые шесть месяцев с января по июнь, в 2020 году упали на 19% (с 1169 до 947 сделок) по сравнению с 2019. Безусловно, это существенно. Но брокеры и дилеры сообщают, что покупатели звонят. Таким об-

разом, сокращение продаж, похоже, связано не столько с падением спроса, сколько с продавцами, которые еще не капитулировали перед проблемой рыночного предложения.

Что изменилось в этом году, так это состав того, что продается – немного старше, немного больше и дешевле, чем в прошлом году. В период с января по июнь 2019 года обобщенный подержанный бизнес-джет являлся моделью 2004 года по цене \$4,4 млн, при этом категория легких/сверхлегких самолетов лидировала на рынке с почти 30%-ной долей всех проданных подержанных бизнес-джетов. В 2020 году такой самолет стал на два года старше, моделью 2002 года с ценой в \$3,7 млн, при этом средние и суперсредние джеты являются лидерами на рынке с долей в 27,25% всех продаж самолетов, что на 2% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Доля рынка в категориях Light/Super Light и Large/Long снизилась в этом году на 2,7% и 0,5% соответственно.

Имейте в виду, что сегодняшняя траектория рынка уже наблюдалась прошлой осенью, задолго до COVID. 2019 год был годом спада. По сравнению с 2018 годом продажи подержанных самолетов в прошлом году снизились на 12%, а запасы в конечном итоге выросли на 6% в годовом исчислении. Спрос снизился, поскольку в 2017–2018 годах был реализован большой отложенный спрос после рецессии. Мы начали работу в 2020 году уже столкнувшись с проблемой остывания рынка. К этому добавились два бывших фактора давления рынка, которые снова стали актуальными: 1) BREXIT был ратифицирован в январе; 2) Очередные спорные президентские выборы в США назначены на ноябрь. В этом смысле 2020 год во многом похож на 2016 год, когда запасы и розничные продажи имели неблагоприятную тенденцию».

[Полный отчет JetNet](#)



Малой авиации могут разрешить перевозку грузов и людей

В России небольшие авиакомпании — эксплуатанты легких воздушных судов — могут получить право на перевозку грузов и людей. Соответствующие поправки подготовил Минтранс, проект приказа обсуждается в рамках «регуляторной гильотины», рассказали «Известиям» в ведомстве. Сегодня перевозки грузов и пассажиров относятся к коммерческой сфере деятельности. Для их выполнения компания должна пройти дорогостоящие процедуры сертификации, которые большая часть небольших эксплуатантов не может себе позволить. Поправки Минтранса относят перевозку грузов и пассажиров к авиаработам, пройти сертификацию для которых

существенно проще. Инициатива может позволить решить проблему доставки товаров электронной коммерции. Однако участники отрасли говорят, что формулировка создает двойное толкование услуги, а это может привести к претензиям правоохранителей.

Минтранс подготовил проект приказа, вносящий в Федеральные авиационные правила (ФАП) понятие транспортно-связных работ. Они дополняют перечень, в который уже входят авиахимработы, воздушные съемки, лесоавиационные и строительно-монтажные работы. С текстом документа ознакомились «Известия». К транспортно-связным работам

министерство предлагает относить, в частности, «транспортирование грузов заказчика авиаработы» и «транспортирование персонала заказчика авиаработы».

21 августа документ был одобрен большинством голосов делового сообщества на заседании рабочей группы по реализации регуляторной гильотины, рассказали два источника «Известий», знакомые с ходом обсуждения документа. Для окончательного одобрения требуются голоса представителей госструктур, после чего документ будет направлен в Минюст, отметили они.



Инициатива позволит авиакомпаниям, эксплуатирующим легкие воздушные суда, выполнять перевозку грузов. В мае Ассоциация компаний интернет-торговли (АКИТ) просила о такой возможности министра промышленности и торговли Дениса Мантурова (письмо есть у «Известий»). В пик пандемии COVID-19 члены ассоциации столкнулись с отменой рейсов крупных авиакомпаний, выполняющих регулярные перевозки в города Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, куда затруднительно или невозможно доставить товар по земле.

Ассоциация в письме просила Дениса Мантурова поддержать межфракционный законопроект об изменениях в Воздушный кодекс, который в случае принятия разрешил бы выполнение коммерческих воздушных перевозок на легких воздушных судах без сертификата эксплуатанта при условии членства перевозчика в профильной саморегулируемой организации (СРО).

Против введения саморегулирования ранее публично выступал первый замминистра транспорта — глава Росавиации Александр Нерадько, который

считает, что это снизит безопасность полетов.

В Минтрансе сказали «Известиям», что ФАП разрабатывается в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» и строго соответствует положениям Воздушного кодекса РФ. Работа над проектом продолжается, комментировать подробности положений документа преждевременно, добавили в министерстве. Там не уточнили, является ли проект приказа уступкой компаниям интернет-торговли.

В Минюсте сказали «Известиям», что акт Минтранса на госрегистрацию в министерство не поступал.

— Не так важно, каким образом будет решен вопрос, путем создания СРО или сокращением излишних требований. Так или иначе это позволит создать новый конкурентный рынок доставки грузов в регионы силами «малой авиации» и полноценно удовлетворить спрос населения, проживающего в удаленных или труднодоступных регионах. Это послужит дополнительным стимулом для ускорения развития интернет-торговли в России, — сказал президент АКИТ Артем Соколов.

Двойное толкование

С критикой проекта приказа выступают в Ассоциации малых авиационных предприятий, последовательно продвигающей введение саморегулирования в отрасли. В объединении говорят, что новая редакция ФАП-249 разрешает «транспортирование» грузов и пассажиров, имеющих любые формы трудовых отношений с заказчиком рейса. При этом никаких обязательств по страхованию ответственности не возникает, так как это авиаработы, а не коммерческая воздушная перевозка.

«С формальной точки зрения Воздушный кодекс РФ относит любые перевозки пассажиров и грузов за плату к коммерческим, а не к авиаработам. Это следует из целого ряда статей — 13, 61, 100, 133, 134. Минтранс же в своем проекте приказа производит подмену понятия «воздушная перевозка» понятием «транспортирование», тем самым нарушает требования Воздушного кодекса и злоупотребляет своими полномочиями устанавливая перечни авиаработ», — говорится в заявлении ассоциации.

Источник «Известий» в одной из компаний, эксплуатирующих малые воздушные суда, утверждает, что перевозка пассажиров и грузов малой авиацией в полулегальном виде существует и сегодня. Для ее выполнения заказчик, как правило, заключает договор аренды воздушного судна с эксплуатантом, что формально не относится к коммерческой перевозке. Такие схемы могут использовать крупные компании для доставки персонала, но их нельзя применять для перевозки пассажиров, не связанных с одним работодателем.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев говорит, что, несмотря на запрет выполнения коммерческих перевозок для эксплуатантов, не имеющих соответствующего сертификата, существует практика авиаэкскурсий — она возможна во многом благодаря альтернативным формам оплаты. Полет формально выполняется на безвозмездной основе, при этом клиент платит деньги аэроклубу или другой организации, которая выступает посредником между клиентом и пилотом.

— При такой схеме формальные отношения между пассажиром и эксплуатантом отсутствуют, деньги пилот получает в конверте. Но и по новым ФАП мож-

но представить коммерческую перевозку пассажиров как выполнение авиаработ, сопряженных с перевозкой сотрудников заказчика. Достаточно временно трудоустроить пассажиров в компанию-посредник, которая закажет рейс, — объясняет эксперт.

Президент межрегиональной общественной организации пилотов и граждан — владельцев воздушных судов (АОПА) Владимир Тюрин считает, что подготовленные Минтрансом поправки в случае принятия приведут к возникновению противоречия в законодательстве. Перевозку грузов или пассажиров можно будет отнести как к коммерческой перевозке, так и к авиаработе. По его мнению, для устранения этого противоречия в ФАП-246 по сертификации коммерческих перевозчиков нужно будет прописать исключение по перевозкам грузов, о которых говорится в приказе.

— В противном случае возникнет правовая неопределенность и надзорные органы смогут трактовать такой полет как коммерческую перевозку без необходимого сертификата, а это административное правонарушение, — сказал глава АОПА.

Партнер коллегии адвокатов Pen&Paper Станислав Данилов говорит, что приказ Минтранса не противоречит законодательству. Главное различие между коммерческой перевозкой и договором на выполнение авиаработ заключается в цели. Если смысл в выполнении работ — спасательных, строительно-монтажных, то это договор на выполнение авиаработ. Он не может быть билетом, ведь в нем необходимо зафиксировать цель и перечислить конкретные виды деятельности.

Источник: Известия

Самолет недели

Оператор/владелец: **CCBCC OPERATIONS LLC**

Тип: **Dassault Falcon 2000LX**

Год выпуска: **2010 г.**

Место съемки: **октябрь 2019 года, Las Vegas Henderson Airport – KHND, USA - Nevada**



Фото: Дмитрий Петроченко