BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

www.bizavnews.ru

№ 13 (619) 2 апреля 2022 г.

Пятая неделя жизни «в новой реальности» не запомнилась яркими информационными выпадами и сенсационными заявлениями бывших партнеров. Похоже, что все мыслимые и немыслимые санкции уже применены, и наши оппоненты просто ожидают реакцию, наблюдая, как наш рынок реагирует на беспрецедентное давление. Ну что же, наблюдайте....

А мы пока сфокусировались на традиционном информационном потоке. На этой неделе стало известно о крупнейшем приобретении холдинга Vista. Очередной актив Томаса Флора – Jet Edge. В результате приобретения калифорнийского оператора Jet Edge, Vista в «наследство» достанется парк из 100 самолетов Bombardier Challenger и Gulfstream G550/G650, а также бизнес по техническому обслуживанию (Part 145), а также FBO в аэропортах Ван-Найс и Тетерборо. Кроме того, XOJet Aviation, принадлежащая Vista, приобретет контрольный пакет сертификатов Jet Edge Part 135 в рамках Jet Select и Western Air Charter. Ожидается, что сделка будет закрыта во 2 квартале.

Тем временем мыльная опера от Piaggio Aerospace продолжается. Процесс продажи итальянского производителя вступает в новую фазу. Как сообщил чрезвычайный комиссар Piaggio Aerospace Винченцо Никастро, завершена оценка будущих претендентов, и к комплексной поверке допущено пять новых компаний из одиннадцати, выразивших свою заинтересованность. У потенциальных покупателей теперь есть время до 28 апреля, чтобы получить необходимую информацию о Piaggio Aerospace. Вся эта канитель тянется уже несколько лет. Может не такой уж он и привлекательный, этот Piaggio Aerospace?

Рост трафика не замечает тревогу в экономике

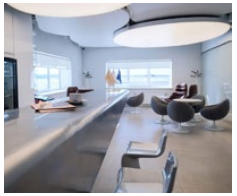
WINGX: Конфликт в Украине распространяется на экономику в целом и, вероятно, повлияет на инвестиционные решения, а также на расходы в интересах образа жизни, что неизбежно замедлит восстановление

стр. 21

Vista замахнулась на крупнейшую сделку

Vista Global Holding собирается значительно расширить свое присутствие в США за счет приобретения компании Jet Edge

стр. 23



UTG Private Aviation отмечает один год работы

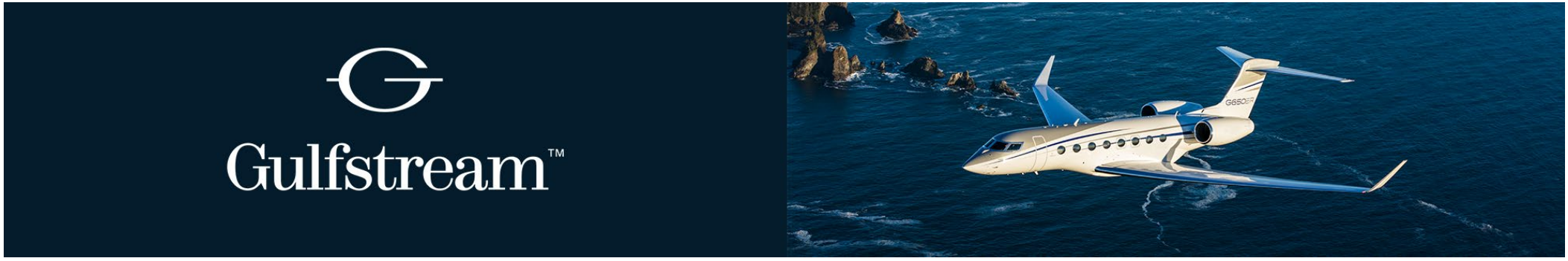
Год назад, 1 апреля 2021 года, на рынок деловой авиации России вышел новый игрок: компания UTG Private Aviation, входящая в UTG Group

стр. 24

Лучше замаскироваться под обычных граждан

Санкции, введенные против российской авиации из-за спецоперации на Украине, коснулись не только «обычного» пассажирского авиасообщения с другими странами: оказывается, бизнес-авиация тоже попала под удар

стр. 27



31 марта авиакомпании «Меридиан» исполнилось 30 лет

Обращение Генерального директора АО «Авиакомпания «Меридиан» Владимира Лапинского:

«Друзья, коллеги, в этом году нашей Авиакомпании исполняется 30 лет, а если быть точнее и обратиться к документам, 31 марта 1992 года компания была зарегистрирована как ЗАО «Авиакомпания «Меридиан» и в том же году получила Сертификат эксплуатанта №238. Это было началом бизнес-авиации в России.

За эти годы наша авиакомпания прошла долгий путь: становление в самое непростое время в 90-х

годах, стремительное развитие в 2000-х, кризисы экономики в 2010-х, выход на международный уровень в крайние 10 лет.

Пройден славный путь становления, расцвета, преодоления трудностей, выдающихся трудовых успехов и впечатляющих достижений.

Сегодня мы безусловные лидеры на рынке бизнес-авиации, и это стало возможным по одной простой причине: мы работали и продолжали работать, не отвлекаясь на внешние факторы, не оглядываясь на конкурентов, потому что нам было просто некогда.

За годы своей жизни компания не останавливалась в своем развитии, внесла заметный вклад в развитие авиации в России. За 30 лет мы создали мощный фундамент для стабильной работы и реализации еще более смелых проектов.

Я всегда говорил и буду говорить: самым главным нашим активом являются люди – наши работники, самые профессиональные, самые компетентные, преданные нашей авиакомпании. Бесценны и наши профессиональные, переросшие в дружеские связи, отношения с партнерами и коллегами по рынку. Все, кто своим грамотным подходом к делу ежедневно помогает авиакомпании идти намеченным курсом, строить далеко идущие планы и занимать ведущие позиции в отрасли.

Я уверен, что мы впишем в свою историю и историю бизнес-авиации России еще много страниц, многократно преумножим количество побед и свершений.

Искренне желаю нам и всей авиационной отрасли пройти этот сложный путь, стать друг для друга надежными партнерами».

Великобритания сняла ограничения с яхт и самолетов Тинькова

Великобритания уточнила санкции против миллиардера Олега Тинькова и партнера Романа Абрамовича, главы компании Millhouse Евгения Швидлера. Лондон отменил транспортные ограничения, которые грозили задержанием яхт и самолетов бизнесменов, следует из обновленного санкционного списка.

Британия уточнила ограничения спустя сутки после того, как их применила: Тиньков и Швидлер попали под британские финансовые санкции (заморозка активов) 24 марта наряду с главой Сбербанка Германом Грефом, его заместителем Александром Ведяхиным, бывшим первым зампредом банка Львом Хасисом и другими.

На последних распространялись не только заморозка активов, но и запрет на въезд. Тинькову и Швидлеру въезд в Великобританию не закрыли. Но яхтам, судам и самолетам, которыми бизнесмены владеют, управляют, контролируют или фрахтуют, было запрещено входить в порты, летать в воздушном пространстве страны и садиться в ее аэропортах. Теперь эти ограничения сняты.

Тиньков, в течение 2019–2021 годов занимавшийся урегулированием налоговых претензий в США, в апреле 2020 года покинул пост председателя совета директоров Тинькофф Банка, передал свои права владения TCS Group семейному трасту, а в начале 2021 года доля голосующих акций Тинькова сократилась с 84 до 35%.

Global 7500

The Industry Flagship

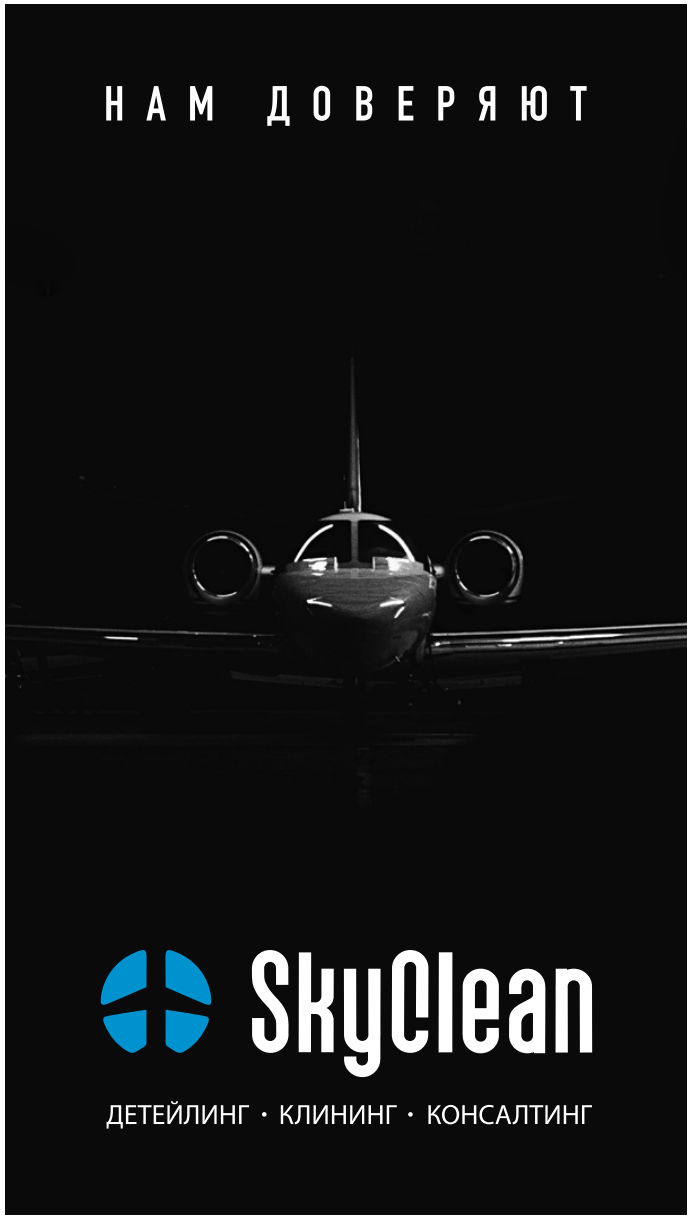
Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Аруба последняя из офшорных регистров применила санкции к России

Парад санкций в отношении российских компаний и частных лиц продолжается. Департамент гражданской авиации Арубы (DCA) вместе с Реестром Арубы (TROA) применили санкции, в том числе отмену регистрации в связи с недавними международными санкциями. В весьма расплывчатом заявлении говорится об отзыве части регистраций, а также отказу в доступе к техническому обслуживанию и запасным частям.

Регулятор подтвердил, что организации полностью соблюдают санкции как ЕС, так и США. Аруба, как автономное государство Королевства Нидерландов, юридически обязана соблюдать все санкции, введенные ЕС. Положения и директивы вытекают из нескольких законодательных указаний, обнародованных в соответствии с Решениями Совета (ЕС) 2014/145 (17 марта 2014 г.), 2022/328 (25 февраля 2022 г.) и 2022/429 (15 марта 2022 г.). Ранее аналогичные санкции ввели и другие офшорные реестры, включая остров Мэн и Бермуды. Впрочем, количество российских самолетов, зарегистрированных на Арубе, ничтожно и по сравнению с регистром Бермуд исчисляется двумя десятками.

TROA, также известная как «P4» из-за знака национальной принадлежности, который виден на всех самолетах, зарегистрированных на Арубе, представляет собой специальный реестр воздушных судов, обслуживающий частные и коммерческие самолеты.



Лондон запретит техобслуживание судов и самолетов «санкционных» бизнесменов из РФ

Британские власти вводят в действие законодательство, которое запрещает попавшим под санкции предпринимателям из РФ пользоваться услугами британских компаний для техобслуживания своих самолетов и судов, говорится в пресс-релизе Даунинг-стрит.

«Соединенное Королевство 30 марта приняло новое законодательство, которое запрещает ремонтно-технические работы самолетов и судов, принадлежащих российским олигархам и их коммерческим структурам, оказавшимся под санкциями», - отмечается в документе.

Таким образом, пояснили на Даунинг-стрит, эти предприниматели не смогут «извлекать выгоду от ведущей в мире британской морской и авиационной индустрии и их инженеров».

Согласно заявлению, под действие этих мер сразу попадают российские бизнесмены Олег Тиньков и Евгений Швидлер.

24 марта в британские санкционные списки по РФ были, в частности, включены бизнесмен Тиньков и партнер Романа Абрамовича по бизнесу Швидлер.

IADA принимает XO в качестве аккредитованного дилера ассоциации

Ведущий провайдер частных авиаперевозок XO получил аккредитацию в качестве члена Международной ассоциации авиационных дилеров (IADA). XO является частью Vista, сети частных авиаперевозок с уникальным портфелем компаний, предлагающих недорогие решения, охватывающие все ключевые аспекты частных полетов. Цель XO — разработать программу «под ключ» совместно с IADA, чтобы защитить активы своих членов и повысить преимущества владения самолетами.

В 2021 году XO провел 34 сделки по покупке и продаже самолетов со вторичного рынка, показав, что компания хорошо подходит для удовлетворения потребностей любого клиента на всех типах самолетов. У XO есть агрессивные планы роста на 2022 год и далее, с намерением укрепить принадлежащий группе управляемый парк, а также увеличить количество сделок на вторичном рынке, отмечают в XO.

«Совет директоров IADA искренне приветствует XO в составе единственной в мире организации аккредитованных дилеров и сертифицированных брокеров. Наши члены с нетерпением ждут продолжения своих отношений с этой выдающейся компанией профессионалов», — сказал исполнительный директор IADA Уэйн Старлинг.

«Уникальные предложения XO могут предоставить членам IADA возможность использовать ресурсы компании, помогая ее членам находить новых покупателей самолетов и предоставлять дополнительный доступ к самолетам между сделками», — сказала Линн Фишер, директор по маркетингу XO. «Мы рады поделиться своей страстью к созданию интуитивно понятных технологий и применению данных для обогащения путешествий наших клиентов с помощью сети IADA».

Bombardier: спроса достаточно, чтобы заменить российские заказы

Bombardier рассчитывает компенсировать отмену заказов, вызванную санкциями в отношении российских клиентов. Во время мероприятия в Монреальском совете по международным отношениям на прошлой неделе президент и главный исполнительный директор Bombardier Эрик Мартель заявил журналистам, что компания уверена, что спрос достаточен, чтобы компенсировать отмену заказов. Компания подтвердила, что заказы из России занимают около 5% ее продаж (по данным BizavNews, почти все эти заказы состоят из высокомаржинальных бизнес-джетов Global).

Ранее в этом месяце канадский производитель объявил, что приостанавливает работу с российскими клиентами и будет придерживаться международных санкций.

Мартель заявил, что в компании около дюжины юристов работают над отменой заказов, вызванных санкциями, и что самые сложные вопросы связаны с управлением запасными частями.

Отдельно компания в пятницу опубликовала заявление о том, что она запрашивает разрешение на обратное дробление акций, консолидируя акции классов A и B в соотношении от 10 к 1 до 30 к 1. Точное соотношение будет определено советом директоров компании.

«Это еще один шаг на пути Bombardier к тому, чтобы стать более рациональной и сильной компанией по производству бизнес-джетов, ориентированной на создание ценности для всех заинтересованных сторон», — сказал Мартель. «Консолидация акций — логичный и выгодный шаг в этой трансформации, который может предоставить инвесторам дополнительную торговую ликвидность».

EASA разрешит операторам брать меньше топлива

В соответствии с недавно опубликованными правилами EASA, некоторые операторы реактивных самолетов в Европе смогут сократить количество топлива на случай непредвиденных обстоятельств с целью повышения эффективности эксплуатации и, таким образом, сокращения выбросов CO2.

В то время как правила признают, что необходимо иметь дополнительное топливо для учета непредвиденных ситуаций, которые могут задержать или предотвратить посадку в первоначально запланированном пункте назначения, «количество требуемого дополнительного топлива может быть оптимизировано», — говорится в сообщении EASA.

«Этот нормативный пакет является частью общих усилий EASA по снижению воздействия авиации на окружающую среду», — сказал Йеспер Расмуссен, директор по стандартам полетов EASA. «Нет причин поднимать в небо больше запасов топлива, чем необходимо — при этом сжигается дополнительное топливо. Самое главное, это можно сделать без ущерба для безопасности — снижение возможно благодаря более совершенным методам оценки рисков и более качественным данным, которые позволяют авиакомпаниям проводить более точную оценку рисков».

Правила, которые должны вступить в силу 30 октября 2022 года, позволят эксплуатантам реактивных коммерческих и деловых самолетов с полной массой более 12 500 фунтов уменьшить запас топлива на случай непредвиденных обстоятельств ниже уровня, который обычно требуется, если они соответствуют определенному набору особых условий и требований. Регламент также уточняет и упрощает требования к планированию и управлению запасами топлива/энергии для вертолетов.

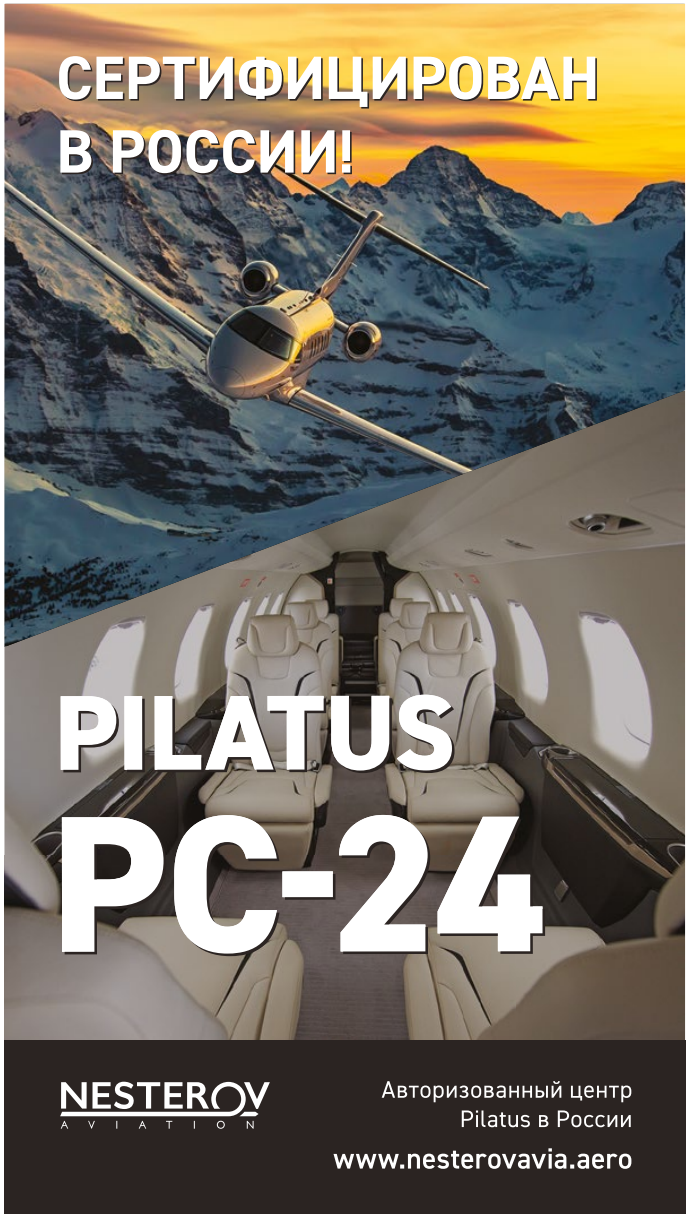
NSW Ambulance – новый медицинский оператор Pilatus PC-24

Австралийская Pel-Air Aviation, чартерная дочерняя компания Rex – Regional Express, на прошлой неделе «увидела» свой первый из двух заказанных самолетов Pilatus PC-24. Новые самолеты будут эксплуатироваться в рамках контракта с New South Wales Ambulance на оказание услуг скорой медицинской помощи.

Первый джет покинул сборочный цех и в ближайшее время на нем будет проводиться первая гонка двигателей. После серии испытательных полетов начнется монтаж медицинского оборудования.

Самолеты будут приобретены с использованием средств, выделенных из государственного бюджета для модернизации авиационного парка. Контракт вступил в силу 1 января 2022 года. Два самолета Pilatus PC-24 будут введены в эксплуатацию во второй половине 2022 года и заменят два из пяти самолетов King Air B350.

Как поясняют в Pilatus Aircraft, медицинское оборудование для PC-24 было разработано и сертифицировано в партнерстве со швейцарской компанией Aerolite AG, специализирующейся на медицинских интерьерах самолетов. Преимущества нового реактивного самолета заключаются в низких эксплуатационных расходах и возможностью эксплуатации с коротких и коротких и даже необорудованных взлетно-посадочных полос.



Jet Aviation по-прежнему за «зеленую повестку»

Компания Jet Aviation присоединилась к программе «Clean Skies for Tomorrow», взяв на себя обязательство по увеличению доли SAF (экологически чистое топливо) до 10% к 2030 году.

Jet Aviation была первым поставщиком, предложившим экологичное топливо (SAF) в виде смешанного топлива в аэропорту Ван-Найс в 2019 году. В сотрудничестве с Neste и аэропортом Цюриха компания импортировала ограниченную партию SAF для ВЭФ 2020, используя это мероприятие в качестве пилотного проекта по заправке самолетов клиентов. Это был первый раз, когда SAF был доступен для покупки в Швейцарии.

В прошлом году Jet Aviation подписала соглашение с Neste, ведущим мировым производителем SAF, о предоставлении экологичного авиационного топлива Neste MY в своем FBO в Амстердаме. Компания также заключила соглашение со SkyNRG, мировым лидером в области SAF и связанных с ним решений, чтобы предлагать экологически чистое топливо клиентам во всем мире через службу Book and Claim.

«SAF обладает большим потенциалом для сокращения углеродного следа отрасли, а увеличение его доступности помогает нам еще на один шаг приблизиться к тому, чтобы сделать его стандартным топливом для деловой авиации», - комментирует Дэвид Паддок, президент Jet Aviation.

АВИАСЕРВИС

Деловая авиация для клиентов, ценящих свое время и первоклассный комфорт

РФ, Республика Татарстан, г. Казань, Аэропорт

+7 (843) 537-78-40 charter@aviaservice.aero

Крупнейшая выставка деловой авиации возвращается в Абу-Даби

Abu Dhabi Airports официально объявили, что выставка Abu Dhabi Air Expo 2022 будет проходить с 1 по 3 ноября 2022 года в аэропорту Al Bateen Executive.

Air Expo 2022 — это уникальная платформа, которая объединяет лидеров и опытных специалистов в области авиации и аэрокосмической отрасли с энтузиастами авиации, клиентами и студентами для общения, обмена идеями и демонстрации новейших достижений, технологий и оборудования авиации общего назначения. Ожидается, что выставка с площадью 80 000 кв.м. привлечет 18 000 посетителей и более 300 производителей и поставщиков.

«Продолжение этого мероприятия, десятого в серии, укрепляет позиции Эмирата Абу-Даби как ключевого регионального хаба авиации общего назначения, а аэропорта Al Bateen Executive — как катализатора его постоянного развития», — сказал Шареф Аль Хашми, генеральный директор Abu Dhabi Airports. «Мы уверены, что Abu Dhabi Air Expo 2022 будет способствовать росту отрасли».

На трехдневной выставке Abu Dhabi Air Expo будут представлены последние инновации в области частных самолетов, вертолетов, чартерных услуг, оборудования и услуг для аэропортов, систем авионики, страхования и финансирования. Более 100 самолетов, от сверхлегких до тяжелых бизнес-джетов, будут представлены посетителям, которые ищут различные воздушные суда и услуги, связанные с авиацией. В этом году мероприятие будет включать в себя новый формат, разделяющий выставку на три основные зоны: авиационный ангар, шале и статическая экспозиция под открытым небом. Выставка также будет включать в себя программу конференции, на которой лидеры отрасли смогут поделиться последними мыслями о разработках в области авиации общего назначения и аэрокосмической отрасли.

Как производители вертолетов реагируют на ситуацию в России на фоне санкций

На этой неделе HeliHub.com обратился к четырем производителям вертолетов, чтобы задать вопрос относительно их работы с российскими заказчиками и партнерами.

Airbus Helicopters. В соответствии с действующими в настоящее время международными санкциями Airbus приостановил поставки и услуги поддержки российским клиентам, а также поставку запасных частей в страну. Это применимо ко всей деятельности во всех подразделениях. Подчеркивается, что оригинальные зарегистрированные детали Airbus можно приобрести только непосредственно у Airbus или в аккредитованных центрах Airbus.

Bell Helicopter. Textron больше не ведет бизнес в России и закрывает свой российский офис. Мы прекратим продажу нашей авиационной и другой продукции и услуг в России.

Leonardo. Итальянский производитель реагирует на политику своих правительств в разных регионах. Коммерческая деятельность Leonardo Helicopters приостановлена как с точки зрения продаж, так и с точки зрения поставок. Комплектующие и запчасти в Россию не отправляются, а персонал компании был отозван в Италию несколько недель назад. Вся деятельность по-прежнему зависит от развития сценария в соответствии с политикой правительств стран базирования.

Robinson Helicopter. В письме от 28 февраля российским дилерам, сервисным центрам и операторам производитель сообщил, что Robinson Helicopter не обрабатывает, не отправляет и не принимает заказы из России. Сюда входят как новые вертолеты, запасные части, так и воздушные суда со вторичного рынка.

Мыльная опера от Piaggio Aerospace

Процесс продажи Piaggio Aerospace вступает в новую фазу. Чрезвычайный комиссар Piaggio Aerospace Винченцо Никастро сообщил, что завершена оценка будущих претендентов, и к комплексной поверке допущено пять новых компаний из одиннадцати, выразивших свою заинтересованность.

У потенциальных покупателей теперь есть время до 28 апреля, чтобы получить необходимую информацию о Piaggio Aerospace: по истечении этого периода откроется новое 30-дневное окно, в течение которого необходимо будет представить потенциальные предложения.

В декабре прошлого года Винченцо Никастро сообщил что, процесс торгов по продаже Piaggio Aerospace приостановлен после того, как переговоры с единственным потенциальным покупателем зашли в тупик, а условия этого покупателя вышли за рамки параметров тендера. 19 января возобновился процесс торгов по продаже Piaggio Aerospace.

Впрочем, Винченцо Никастро воодушевлен тем, что Piaggio, похоже, находится в более выгодном положении для нового покупателя. Численность персонала перевалила за отметку в 900 человек, компания завершила один из лучших финансовых годов в новейшей истории, включая оборот в 152 миллионов евро ($169 млн) и портфель заказов на 500 млн евро. Кроме того, заказы еще на 180 миллионов евро находятся в процессе завершения и должны быть объявлены в ближайшее время, сказал он.

Напомним, что первоначально компания получила 19 предложений о приобретении корпоративных активов Piaggio Aero Industries и Piaggio Aviation, двух компаний, работающих под брендом Piaggio Aerospace.

EASA приостановила действие сертификата типа Ка-32

EASA приостановила действие сертификата типа Ка-32, сообщает HeliHub. Компания Parapex Media, занимающаяся анализом рынка вертолетов, отмечает, что это затрагивает 25 вертолетов.

В настоящее время Ка-32 находятся в реестрах следующих стран:

- Болгария – 5;
- Португалия – 5 (все, как полагают, находятся на длительном хранении);
- Испания – 13;
- Швейцария – 2.

EASA проинформировала все заинтересованные стороны.

В уведомлении также содержится дополнительная информация о влиянии этих ограничительных мер

на некоторые права и обязанности авиационных предприятий в соответствии с правилами авиационной безопасности, подпадающими под действие Регламента (ЕС) 2018/1139.

В частности EASA требует:

- Приостановить действие всех выданных сертификатов, включая сертификаты на продукцию, детали и приборы, а также сертификаты для организаций и тренажеров, где владелец сертификата находится или проживает в России, или иным образом подпадает под санкции.
- Приостановить до дальнейшего уведомления все расследования в отношении ожидающих рассмотрения заявок на сертификацию от организаций и лиц, находящихся или проживающих в России или иным образом подпадающих под санкции.
- Приостановить до дальнейшего уведомления все одобрения оператора третьей страны (TCO), которые выдал операторам коммерческого воздушного транспорта, для которых Россия выступает в качестве государства оператора.
- Любые существующие разрешения на аренду с обслуживанием или без обслуживания или соглашения о совместном использовании кодов с операторами воздушных судов России или в отношении воздушных судов, зарегистрированных в России, должны быть отозваны или расторгнуты, в зависимости от обстоятельств.
- Запрет владельцам сертификатов типа EASA и другим держателям разрешений на проектирование оказывать постоянную поддержку летной годности или любую другую форму технической поддержки воздушным судам, зарегистрированным или спроектированным в России или эксплуатируемым эксплуатантом воздушного судна, в отношении которого Россия выступает в качестве государства эксплуатанта.

Luxaviation увеличивает парк

Luxaviation расширяет свой флот в Великобритании за счет ввода в эксплуатацию нового Bombardier Global 6500 и Embraer Legacy 500.

Global 6500 (G-IFMI) станет первым самолетом данного типа, который будет базироваться в Великобритании и будет выполнять рейсы из аэропорта Фарнборо. Доступный для чартера, самолет вмещает до 13 пассажиров и может летать со скоростью 0,9 Маха. Он имеет максимальную дальность полета 6 600 морских миль (12 223 км) и может беспосадочно выполнять полеты из Великобритании в Лос-Анджелес, Сан-Паулу и Сингапур, отмечается в релизе компании.

Джордж Галанопулос, главный исполнительный директор Luxaviation UK и глава отдела чартерных продаж в Европе Luxaviation Group отметил, что с прошлого лета количество пассажиров продолжает расти. «Мы очень рады, что у нас появился первый Global 6500 в Великобритании. Это очень популярный самолет благодаря превосходным характеристикам, гибкости и комфорту. Он также использует новейшие технологии, позволяющие нашим клиентам быть на связи в полете и прекрасно провести время в течении трансконтинентальных перелетов. Его дальность полета означает, что мы сможем доставлять наших клиентов в пункты назначения на большие расстояния без необходимости дозаправки, поэтому они будут проводить еще больше времени в пункте назначения».

Также к глобальному чартерному флоту Luxaviation присоединился Legacy 500 (9H-LPZ). Восьмиместный бизнес-джет будет базироваться в Каннах, Франция, и уже доступен для чартера.

Nomad Technics впервые выполнил 120-месячный чек Global 5000

Швейцарский провайдер услуг ТОиР Nomad Technics (входит в группу компаний Nomad Aviation) впервые в своей истории выполнил 120-месячную инспекцию Bombardier Global 5000.

В ходе работ был проведен тщательный осмотр планера самолета, и после полного удаления внутренней обшивки салона было обнаружено значительное количество следов коррозии и проведен ремонт. Во время технического обслуживания было оформлено несколько сервисных бюллетеней, а интерьер салона подвергся полной реконструкции, включая замену коврового покрытия, обивки сидений и замены мягких материалов. Также был произведен косметический ремонт фюзеляжа.

С августа 2018 года компания Nomad Aviation начала предлагать услуги по техобслуживанию и хранению воздушных судов в Базеле, Швейцарии. Дочерняя компания Nomad Technics AG получила в международном аэропорту Euro Airport (Базель) обогреваемый ангар площадью 7400 кв. м, а также приангарную стоянку на 7000 кв. м. Как ангар, так и стоянка могут разместить самолеты размера Airbus A320 и Boeing 737. Компания, имеющая одобрение EASA Part 145, может проводить плановое и внеплановое техническое обслуживание, и ремонтные работы на самолетах Cessna Citation 525 и Bombardier Challenger. Начиная с октября 2018 года линейное и базовое обслуживание доступно для бизнес-джетов Bombardier Global, Global XRS, Global 6000, Embraer Legacy 600 и 650. Кроме того, компания предлагает поддержку AOG 24/7. Помимо сертификата EASA, Nomad Technics AG имеет одобрение авиационных властей Арубы и Каймановых островов.

Bombardier поставила последний Learjet

В понедельник из ангара Bombardier Wichita выкатили последний Learjet 75, который направился в Гранд-Рапидс, штат Мичиган, для поставки заказчику Northern Jet Management. За несколько часов до вылета легкого бизнес-джета прошла 30-минутная церемония, посвященная поставке и окончанию 60-летнего производства Learjet.

«Нет сомнений в том, что сегодня для многих из нас эмоциональный день, поскольку он знаменует собой конец эры производства Learjet», — сказала Тоня Саддат, вице-президент по программе Learjet. «Однако самая заметная эмоция, которую я испытывала во всех своих беседах с сотрудниками в последние несколько дней, — это гордость. Гордость за то, что являюсь частью этого удивительного наследия. И гордость за то, что оставила неизгладимый след в истории авиации».

Bombardier объявила о планах закрыть производство Learjet в феврале 2021 года, сославшись на «сложную динамику рынка» и конкуренцию со стороны новых участников в категории легких бизнес-джетов.

С тех пор как компания из Уичито под руководством основателя Билла Лира поставила в 1964 году первый Learjet 23, было изготовлено более 3000 самолетов Learjet. В середине апреля Bombardier планирует провести более масштабную церемонию во главе с генеральным директором Эриком Мартелем, посвященную наследию Learjet и будущему площадки в Уичито. Помимо производства Learjet, на этой площадке работает сервисный центр, инженерные подразделения и отдел самолетов специального назначения.

Несмотря на прекращение производства Learjet, исполнительный вице-президент Bombardier по операциям Пол Сислиан пообещал нескольким сотням сотрудников и гостей, присутствовавших на церемонии, что обслуживание и поддержка запасными частями линейки Learjet будут продолжаться. «Bombardier стремится к тому, чтобы эти 2000 самолетов, которые в настоящее время находятся в эксплуатации, продолжали летать и в будущем», — добавил Сислиан.

Последний серийный Learjet 75 пополнит флот компании Northern Jet, состоящий из 23 легких, суперсредних и крупногабаритных бизнес-джетов, 16 из которых относятся к семейству Learjet. Learjet 75 будет передан неназванному заказчику Northern Jet, который будет владеть самолетом, а управлять им будет оператор.

Signature Aviation приобрела крупнейшего американского оператора FBO

Signature Aviation, материнская компания Signature Flight Support, заключила соглашение о покупке сети FBO TAC Air, которая состоит из 16 локаций в США. Сеть Signature Flight Support FBO насчитывает более 200 офисов по всему миру.

В шести локациях, полученных новым владельцем, TAC Air является единственным поставщиком услуг: Buffalo-Niagara International Airport (Нью-Йорк), McGhee Tyson Airport в Ноксвилле, (Теннесси), региональные аэропорты Texarkana Regional Fort Smith Regional в Арканзасе, региональный аэропорт Shreveport Regional Airport и Rick Husband Amarillo (Техас).

Что же касается других локаций, то в аэропорту Denver Centennial Airport у Signature уже есть свой FBO, а также в Dallas Love Field, где у Signature есть три объекта среди нескольких поставщиков услуг. В трех других местах — Bradley International Airport в Коннектикуте, Raleigh-Durham International Airport в Северной Каролине и Eppley Airfield в Омахе, штат Небраска — Signature станет единственным оператором FBO, что может привести к тому, что компании придется продать по одному объекту в каждом из этих мест.

Соглашение также включает ангарный комплекс TAC Air в Scottsdale Airport, в Аризоне.

Это первое крупное приобретение Signature с момента ее приобретения в прошлом году консорциумом из трех частных инвестиционных компаний. Ожидается, что сделка будет закрыта во второй половине этого года при условии одобрения регулирующими органами.

Напомним, что весной прошлого года завершена продажа британской компании Signature Aviation за $4,7 млрд консорциуму частных инвестиционных компаний. Группы Blackstone, Global Infrastructure Partners и Cascade Investments объединились для создания совместной компании и подали успешную заявку, которая была одобрена акционерами Signature Aviation в конце марта. Покупка была официально санкционирована британским судом 27 мая.

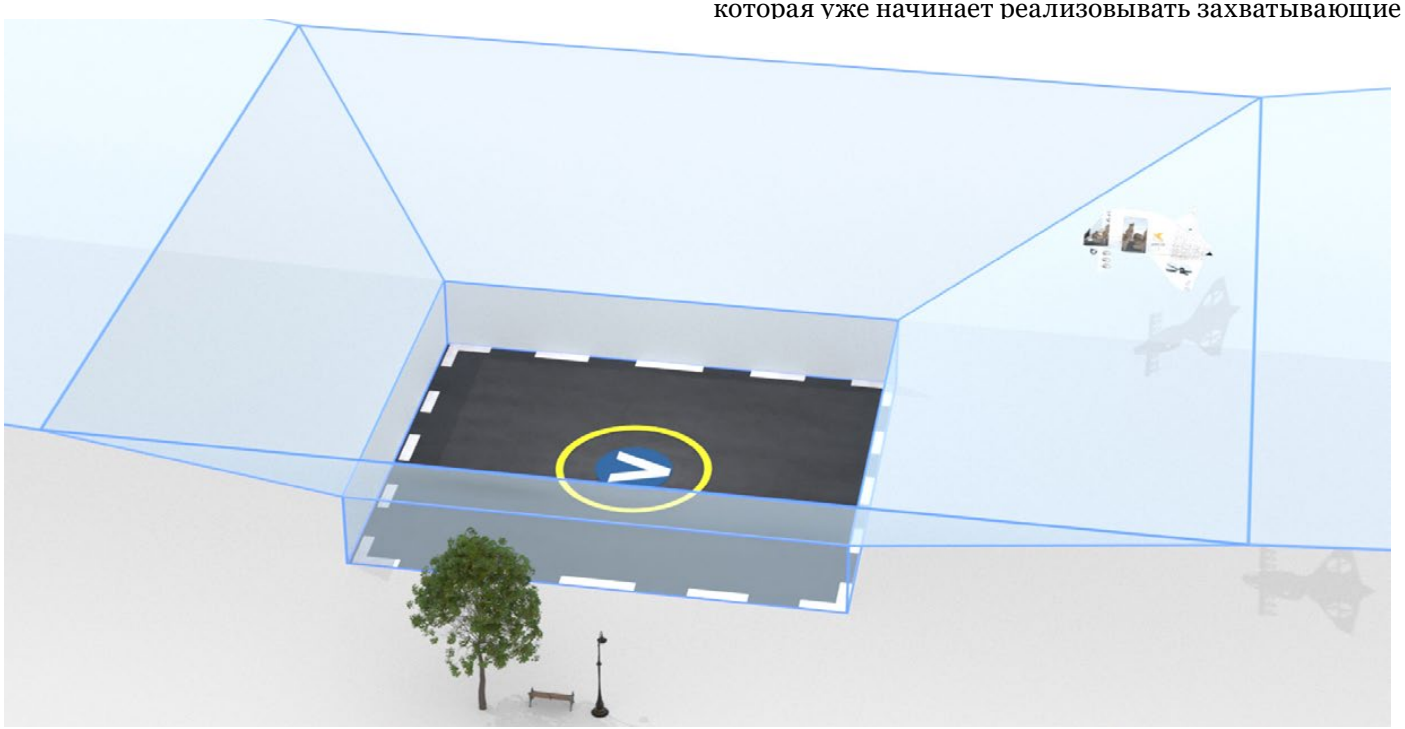
Signature добилась значительного успеха в сегменте управления FBO после приобретения в 2015 году тогдашнего конкурента Landmark Aviation у управляющего инвестиционным фондом The Carlyle Group, и ее сеть в настоящее время насчитывает более 200 офисов в 27 странах.

EASA выпускает первые в мире спецификации по проектированию вертипортов

Агентство по авиационной безопасности Европейского Союза опубликовало первое в мире руководство по проектированию вертипортов, наземной инфраструктуры, необходимой для безопасной работы сервисов городской воздушной мобильности, таких как аэротакси, в различных локациях Европы, в том числе в городских районах.

Предварительные спецификации технического проектирования для вертипортов предлагает руководство для градостроителей и местных руководителей, принимающих решения, а также для отрасли, чтобы обеспечить безопасную конструкцию вертипортов, которая будет обслуживать эти новые типы воздушных судов с вертикальным взлетом и посадкой (VTOL), которые уже находятся на продвинутой стадии разработки.

«Городская воздушная мобильность — это совершенно новая область авиации, и поэтому у нас есть уникальная возможность разработать с нуля набор требований к инфраструктуре», — сказал Патрик Ки, исполнительный директор EASA. «С первым в мире руководством по безопасной эксплуатации вертипортов цель EASA состоит в том, чтобы предоставить нашим заинтересованным сторонам «золотой стандарт», когда речь идет о безопасной конструкции вертипортов и операционной структуре. Гармонизируя стандарты проектирования и эксплуатации вертопортов, мы поддержим европейскую промышленность, которая уже начинает реализовывать захватывающие проекты в Европе и во всем мире, чтобы воплотить в жизнь новую городскую воздушную мобильность».



Многие вертипорты будут построены в городах или рядом с ними, и руководство предлагает новые и инновационные решения специально для этих перегруженных городских условий.

Одним из заметных нововведений является концепция воронкообразной области над вертипортом, обозначенной как «свободный от препятствий объем». Эта концепция адаптирована к эксплуатационным возможностям новых VTOL, которые могут выполнять посадку и взлет со значительным вертикальным отрезком. В зависимости от городской среды и характеристик некоторых VTOL возможны также всенаправленные траектории подходов к вертипортам. Такие подходы могут легче учитывать ограничения окружающей среды и по шуму, и больше подходят для городской среды, чем обычные операции на вертолетной площадке, которые ограничены подходами, которые могут быть безопасно применены.

Это руководство было разработано при руководящей роли EASA в сотрудничестве с ведущими мировыми компаниями по производству вертолетов и разработчиками VTOL, а также при поддержке экспертов из государств-членов ЕС. Следующим шагом является полномасштабная задача по разработке правил (RMT.230), в ходе которой EASA разработает полный спектр нормативных требований для обеспечения безопасной работы вертипортов. Они будут включать не только подробные спецификации проекта, но и требования к органам по надзору за работой вертипортов, а также организационные и эксплуатационные требования к операторам вертипортов.

Подробнее о вертипортах в городской среде

Операторы частных самолетов Нигерии просят помощи в преодолении бюрократии

Нигерия имеет один из крупнейших рынков частных самолетов в мире, но есть ли в стране правильная политика, чтобы максимизировать выгоду?

По мере того, как авиационный сектор Нигерии постепенно восстанавливается после последствий пандемии Covid-19, операторы частных самолетов борются с решениями, касающимися новых реалий, и выступают за более благоприятную политическую среду для поддержания этого рынка. В августе 2015 года в Нигерии было не менее 146 частных самолетов. Однако к августу 2021 года их число сократилось до менее 100, и только около 45 были активны.

Из-за блокировок и невозможности использовать самолет с началом пандемии Covid-19 выросли затраты на техническое обслуживание и другие расходы. Владельцами частных самолетов в стране являются ведущие политики, бизнес-магнаты и даже пасторы. Тем не менее, многие из роскошных самолетов не эксплуатируются и ежедневно накапливают большие сборы. Простои в глобальном бизнесе, риск заражения Covid-19 и трудности с преодолением ограничений на поездки за границу — все это способствует текущей ситуации на рынке.

Омотаде Лепе, главный операционный директор Ассоциации частных самолетов Нигерии, сообщил, что из-за пандемии отрасль потеряла от $1 до $5 млрд. В свою очередь Бенедикт Адейлека, бывший ректор Международного авиационного колледжа (IAC) призвал регуляторов поощрять операторов частных самолетов в интересах экономики Нигерии. Он подчеркнул важность поощрения инвесторов использовать свои сбережения или брать кредиты в банках для покупки активов или самолетов для бизнеса и быть уверенными в том, что политика страны защитит их. Адейлека подчеркнул необходимость более глубокой оценки политики, которая могла бы способствовать процветанию сектора, влияя на вклад в общую экономику страны.

«Единственный способ, которым мы можем остановить эти проблемы, которые у нас есть сейчас, — это иметь собственное развитие рабочей силы, иметь собственное внутреннее развитие. Я не хочу ситуации, когда не хватает мощностей, и люди из-за пределов страны приедут к нам и захватят рынок», — сказал он.

Дикко Нвачукву, исполнительный директор Jetwest Mobility, сказал, что у Нигерии есть возможности, которые открылись в результате пандемии Covid-19, подчеркнув, что их использование даст операторам бизнес-авиации необходимый импульс. Он привел доводы в пользу партнерства, заявив, что Covid стал отличным катализатором, заставивший отрасль просесть. «Мы просто обязаны развивать нашу собственную отрасль здесь, в Нигерии, где у нас есть много ресурсов во всей Западной Африке. У нас их много, и братья в восточной и южной Африке уже давно этим занимаются. Вопрос в следующем: «Как нам правильно и быстро начать думать по-новому?»

Дэвид Августин, главный пилот Ezuma Jets, согласился, отметив, что существует огромный потенциал для бизнеса, если последуют правильные «политические решения», и это даже несмотря на ситуацию с Covid. «Нам нужно, чтобы правительство помогло нам упростить большинство процедур», — сказал он, подчеркнув важность упрощения процесса приобретения AOC. «Я хочу, чтобы мы поняли, что отрасль частных самолетов — это сегмент, который может принести множество изменений в нигерийскую экономику», — добавил он, объяснив, что объединение ресурсов может помочь операторам частных самолетов в сложные времена.

Чтобы сделать среду более прогрессивной для этого уникального рынка, Олу Охунайо из Инициативы круглого стола по авиационной безопасности (ASTRTI) сказал, что правительство должно обеспечить безопасную среду для полетов частных самолетов. Однако он также отметил, что правительству необходимо ужесточить процессы регистрации и обеспечить, чтобы организации платили необходимые сборы на благо страны.

Поставка 10-го Global 7500 для VistaJet и 100-го для Bombardier

Глобальный оператор бизнес-авиации VistaJet и канадский производитель Bombardier отпраздновали знаменательную дату в поставках флагманского бизнес-джета Global 7500.

Церемония, которая состоялась 29 марта в Центре комплектации Bombardier им. Лорана Бодуана в Монреале, знаменует собой 100-ю поставку сверхдальнего бизнес-джета Global 7500 и 10-ю – для VistaJet, что делает ее крупнейшим оператором самолетов Global 7500 в мире. Мероприятие подчеркивает давние отношения между двумя брендами и демонстрирует успех этого непревзойденного бизнес-джета. К концу 2022 года VistaJet планирует довести свой парк до 17 Global 7500.

Томас Флор, основатель и председатель VistaJet, комментирует: «Мы очень гордимся этим знаменательным моментом с Bombardier, поскольку мы расширяем наш флот Global 7500 и удовлетворяем растущий спрос на решения для сверхдальних рейсов. VistaJet стремится к устойчивому будущему авиации и поддерживает глобальную деловую индустрию этим расширением. Наше расширенное предложение продуктов на борту Global 7500 также гарантирует, что наши клиенты, будь то деловые путешественники или туристы, получат наилучшие и самые комфортные впечатления от полета. Мы с нетерпением ждем возможности приветствовать новых членов и поддерживать деловой мир, поскольку наш растущий парк Global 7500 открывает новую эру для дальнемагистральных частных путешествий».

Эрик Мартель, президент и главный исполнительный директор Bombardier, добавляет: «Я очень рад отпраздновать 100-ю поставку самолета Global 7500 нашему уважаемому клиенту, VistaJet. VistaJet сразу осознала, что этот самолет изменит отрасль бизнес-авиации. Я хотел бы поблагодарить наши команды в Монреале, Торонто и Уичито за разработку, создание и тестирование этого удивительного технологического достижения. Именно благодаря их таланту и самоотверженности этот самолет поднял планку совершенства в этом секторе».

Благодаря лучшей в отрасли дальности полета более 7700 морских миль Bombardier Global 7500 открывает глобальный доступ к дальнемагистральным частным путешествиям. Беспрецедентная сеть VistaJet дает бизнес-джету Global 7500 пространство для работы на пике своих возможностей и открывает перед его участниками широкий мир беспосадочных возможностей. С VistaJet пассажиры могут путешествовать на дальние расстояния на Global 7500 в 187 стран мира, открывая за один рейс доступ к 96% мира и некоторым из самых труднодоступных районов.

Парк самолетов Global 7500 компании VistaJet уже совершил ряд невероятных беспосадочных перелетов, в том числе из Сан-Паулу на Мальдивы (время полета 15 часов 43 минуты), из Лос-Анджелеса в Гонконг (14 часов 50 минут), из Сен-Мартена на Сейшельские острова (14 часов 45 минут), с Пхукета в Ванкувер (13 часов 50 минут), из Льежа в Джакарту (13 часов 30 минут), из Гонолулу в Хельсинки (13 часов 30 минут) и многие с Ближнего Востока, включая Абу-Даби в Вашингтон, округ Колумбия (13 часов 50 минут), из Абу-Даби в Сидней (время полета 13 часов 30 минут) и из Абу-Даби в Нью-Йорк (13 часов 10 минут).

Dassault возобновляет исследование интерфейса человек-машина

Dassault Aviation возобновляет сотрудничество с исследовательским институтом ISAE-SUPAERO и его фондом оптимизации взаимодействия человека и машины. Организации расширили партнерство по инициативе «Проектирование и архитектура когнитивных авиационных систем», которая началась в 2016 году.

Инициатива включает исследования в области нейроэргономики, автоматизированного принятия решений и системной инженерии для изучения различных аспектов взаимодействия человека и машины. «Идея состоит в том, чтобы сделать операции гражданской и военной авиации более надежными, эффективными и безопасными, гарантируя при этом полный контроль экипажа», — заявили партнеры.

Dassault планирует интегрировать инструменты и методы, разработанные в ходе этого исследования, в свои гражданские и военные самолеты в течение следующего десятилетия, говорится в сообщении компании.

Департамент проектирования и управления аэрокосмическими аппаратами ISAE-SUPAERO использует свой опыт в области нейроэргономики и искусственного интеллекта для управления системами. Это включает в себя оценку психического состояния пользователей по мере выполнения ими задач, разработку алгоритмов для автоматизированного принятия решений и обеспечение согласованности работы ИИ и экипажа.

«Dassault Aviation особенно интересуется вопросами, связанными с взаимодействием человека и машины, потому что военная авиация — очень требовательная область из-за разнообразия и непредсказуемости миссий, требующих сложного тактического управления», — сказал Жан-Луи Гено, научный координатор Dassault Aviation, участвовавший в этой инициативе. «Задача заключается в том, чтобы предоставить людям все сервисы, необходимые им для того, чтобы взять на себя ответственность за это управление. Вот почему мы работаем с ISAE-SUPAERO, чтобы определить явления, влияющие на сотрудничество между экипажами и их машинами».

Первые пять лет реализации инициативы включали разработку инструментов, основанных на физиологических измерениях, методах машинного обучения и автоматизированном планировании действий. Это включало разработку активных или пассивных функций помощи, чтобы пилоты могли улучшить свою производительность.

Первоначально исследования были сосредоточены на мониторинге пилотов, чтобы лучше понять работу экипажа, и включали эксперименты с использованием симуляторов для разработки поведенческих и физиологических показателей.

Постковидное восстановление пока перевешивает тревожные сигналы в экономике

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на фоне второго месяца военной спецоперации на Украине активность авиации в России, Белоруссии и Украине продолжает сокращаться, упав за последние 7 дней еще на 50%. По сравнению с той же неделей 2019 года общий трафик гражданских самолетов в этих трех странах снизился на 48%.

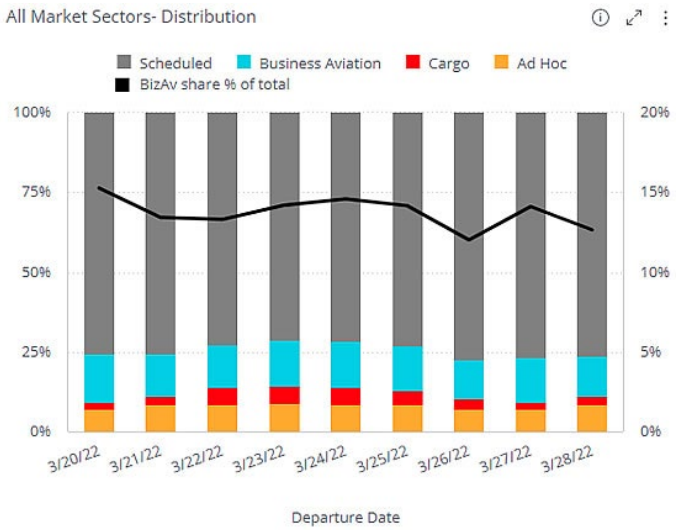
Деловая авиация, на долю которой приходится 2,5% общей активности в этом регионе, за последнюю неделю сократилась на две трети по сравнению с 2019 годом и более чем на 70% по сравнению с мартом 2021 года. Главным международным направлением для бизнес-джетов, вылетающих из России на прошлой неделе, стал Стамбул – 19 вылетов, что необычно много. Дубай также является частым местом назначения. Помимо Белграда, ни один из городов Европы не входит в десятку популярных городов мира для полетов из этих стран.

Несмотря на значительно ухудшившиеся в марте 2022 года геополитические перспективы и уже материализовавшееся влияние на экономику, в этом месяце полеты бизнес-джетов по-прежнему бьют рекорды. По сравнению с мартом 2019 года, глобальный трафик бизнес-джетов в этом месяце вырос на 23%. Возможно, что присутствует некоторое замедление: тенденция за последние 7 дней «всего» на 19% выше, чем на той же неделе в 2019 году. Регулярные пассажирские авиаперевозки по-прежнему на 30% ниже нормы. Активность грузовых операторов заметно замедлилась: на прошлой неделе было зафиксировано падение на 11% по сравнению с 2019 годом, тогда как с начала месяца пока на 8% выше, чем в марте 2019 года.

Европа

Европа принимает на себя основной удар турбулентности из-за украинского кризиса, и это проявляется в рейсах бизнес-джетов, рост которых за последние 7 дней замедлился до 7% по сравнению с ростом на 11% с начала месяца по отношению к 2019 году.

Тенденции европейских стран сильно различаются: спрос на бизнес-джеты в России рухнул, активность во Франции и Германии не изменилась по сравнению с 2019 годом, хотя и значительно выросла по



Доля регулярных, грузовых, специальных и чартерных рейсов в общей глобальной активности за последние 7 дней 2022 года

Destination Cities from RBU- since Jan 2022

Destination City	Arrivals from RBU	vs. 1 years ago	vs. 2 years ago	vs. 3 years ago	Last 7 days growth
Istanbul	19	46.2%	216.7%	171.4%	-43.7%
Dubai	15	-76.9%	400.0%	-31.8%	-52.6%
Baku	4	33.3%		300.0%	-67.3%
Belgrade (RS)	4	-75.0%	-55.6%	-33.3%	-33.3%
Yerevan	4	100.0%	100.0%	33.3%	-54.2%
Almaty	3	-40.0%	200.0%	50.0%	-52.2%
Antalya	3	-40.0%	200.0%	-75.0%	-38.9%
Tashkent	3	-50.0%	200.0%	50.0%	-50.0%
Abu Dhabi	2	0.0%		-33.3%	-36.4%
Minsk	2	-77.8%	100.0%	-71.4%	-50.0%

Направления рейсов бизнес-джетов из России, Белоруссии, Украины 20-27 марта 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Departure Country	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
France	1,785	15.3%	42.7%	464.9%	1.4%
United Kingdom	1,678	14.4%	147.5%	239.7%	13.1%
Germany	1,585	13.6%	26.4%	221.5%	-0.2%
Switzerland	958	8.2%	52.3%	584.3%	17.3%
Italy	916	7.9%	48.7%	676.3%	6.9%
Spain	861	7.4%	4.2%	196.9%	10.5%
Turkey	387	3.3%	4.0%	191.0%	4.9%
Austria	372	3.2%	33.3%	342.9%	10.1%
Sweden	321	2.8%	101.9%	214.7%	85.5%
Netherlands	308	2.6%	100.0%	516.0%	46.0%
Belgium	305	2.6%	67.6%	384.1%	36.2%
Poland	217	1.9%	117.0%	933.3%	45.6%
Russia	208	1.8%	-66.3%	-25.4%	-57.8%
Portugal	197	1.7%	121.3%	239.7%	37.8%
Czech Republic	161	1.4%	66.0%	192.7%	20.1%
Grand Total	11,649	100.0%	36.5%	254.3%	7.0%

Вылеты бизнес-джетов из Европы по странам с 21 по 28 марта 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

сравнению с прошлым годом. В Великобритании наблюдался очень сильный отскок по сравнению с прошлым годом, более чем вдвое выше в сопоставимой неделе этого года относительно 2019. Тенденции последних 7 дней в Швеции, Бельгии, Нидерландах, Польше, Португалии и Чехии также очень сильны по сравнению с той же неделей 2019 года.

Северная Америка

За последние 7 дней в Северной Америке на долю США приходилось более 90% трафика бизнес-джетов, при этом спрос существенно превысил допандемийный уровень, на 22,8% выше, чем на той же неделе в марте 2019 года. С начала марта наблюдается рост на 29% по сравнению с 2019 годом.

Коста-Рика, Виргинские острова США и Пуэрто-Рико демонстрируют двузначный рост активности бизнес-джетов по сравнению с тремя годами ранее. Сегмент турбовинтовых самолетов переживает не лучшие времена: количество рейсов в США на прошлой неделе сократилось на 10% по сравнению с той же неделей 2019 года и на 4% с начала месяца по сравнению с 2019 годом. Тетерборо — самый загруженный аэропорт в США для бизнес-джетов, который в настоящее время незначительно превышает показатели марта 2019 года. Уэст-Палм-Бич продолжает бить рекорды, количество вылетов выросло на 67% по сравнению с той же неделей в марте 2019 года.

Остальной мир

За пределами Европы и США спрос на бизнес-авиацию в марте выше, чем когда-либо прежде: с начала месяца по сравнению с мартом 2019 года было выполнено на 24% больше рейсов бизнес-джетов. Мексика и Канада являются двумя крупнейшими рынками, но ни один из них не догнал уровня допандемийной активности, при этом Мексика значительно отстает от сопоставимого периода 2019 года.

В трех странах наблюдается удвоение активности бизнес-джетов с момента, предшествовавшего пандемии: в Бразилии, Нигерии и Объединенных Арабских Эмиратах. Китай занимает 20-е место среди остального мира по загруженности, с меньшим количеством рейсов бизнес-джетов на прошлой неделе, чем в Марокко, и со снижением почти на 50% по сравнению с мартом 2019 года. На уровне аэропортов в марте самым загруженным в остальном мире по трафику бизнес-джетов является Нассау, где выполнено 1601 операций, что на 33% больше, чем в марте 2019 года.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Конфликт в Украине распространяется на экономику в целом и, вероятно, повлияет на инвестиционные решения, а также на расходы в интересах образа жизни, что неизбежно замедлит восстановление, которое мы наблюдаем в сфере путешествий бизнес-джетами за последние 12 месяцев. Тем не менее, на глобальном уровне мы по-прежнему наблюдаем, что активность бизнес-авиации значительно превышает норму марта до пандемии».

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
MYNN,NAS,Lynden Pindling Intl.,Nassau (BS)	1,601	4.1%	47.4%	104.7%	33.2%
CYYZ,YYZ,Lester B. Pearson Intl.,Toronto (CA-ON)	1,366	3.5%	143.9%	13.8%	-16.4%
MMTO,TLC,Licenciado Adolfo Lopez Mateos Intl.,Mexico City	1,185	3.0%	3.5%	-14.1%	-52.4%
MMSD,SJD,Los Cabos Intl.,San José del Cabo	822	2.1%	27.6%	62.8%	53.1%
CYUL,YUL,Montreal / Pierre Elliott Trudeau Intl.,Montréal	626	1.6%	85.2%	-11.7%	-26.2%
CYYC,YYC,Calgary Intl.,Calgary	596	1.5%	30.1%	8.6%	-22.7%
OMDW,DWC,Al Maktoum Intl.,Dubai	595	1.5%	-10.7%	209.9%	205.1%
MMSL,N/A,Cabo San Lucas Intl.,Cabo San Lucas	587	1.5%	61.7%	185.0%	132.9%
SBSP,CGH,Congonhas,São Paulo	584	1.5%	49.7%	69.3%	96.6%
CYVR,YVR,Vancouver Intl.,Vancouver (CA-BC)	582	1.5%	39.9%	31.4%	18.1%
TNCM,SXM,Princess Juliana Intl.,Saint Martin (SX)	569	1.4%	318.4%	102.5%	40.8%
MMAN,NTR,Del Norte Intl.,Monterrey	549	1.4%	-29.1%	39.0%	-28.3%
MBPV,PLS,Providenciales,Providenciales Island	518	1.3%	11.6%	67.6%	27.9%
TJSJ,SJU,Luis Munoz Marin Intl.,San Juan (PR)	498	1.3%	31.7%	119.4%	77.2%
MYAM,MHH,Leonard M Thompson Intl.,Marsh Harbour	469	1.2%	66.3%	644.4%	9.1%
Grand Total	39,519	100.0%	29.8%	53.0%	9.6%

Вылеты бизнес-джетов по аэропортам с 1 по 28 марта 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Vista замахнулась на крупнейшую сделку в своей истории

Vista Global Holding собирается значительно расширить свое присутствие в США за счет приобретения компании Jet Edge.

В результате приобретения калифорнийского оператора Vista получит парк из 100 самолетов Bombardier Challenger и Gulfstream G550/G650, а также бизнес по техническому обслуживанию (Part 145) и FBO в аэропортах Ван-Найс и Тетерборо. Кроме того, XOJet Aviation, принадлежащая Vista, приобретет контрольный пакет сертификатов Jet Edge Part 135 в рамках Jet Select и Western Air Charter. Ожидается, что сделка будет закрыта во втором квартале 2022 года.

«Включение Jet Edge в группу расширяет наше присутствие в Северной Америке, давая Vista возможность ускорить рост на самом динамичном рынке деловой авиации», — сказал основатель и председатель Vista Томас Флор. «Это также означает расширение нашего предложения и предоставление нашим членам возможности летать на самом большом парке самолетов Gulfstream, доступных для чартера». С появлением Jet Edge флот Vista вырастет до более чем 340 самолетов, включая Global 7500, 10-й экземпляр которого Vista получила на этой неделе.

Согласно релизу, генеральный директор Jet Edge Билл Папариэлла станет главным бизнес-директором Vista Global в рамках сделки, а управленческая команда Jet Edge останется на своем месте. «Это слияние выводит платформу Jet Edge на новый уровень», — сказал Папариэлла. «Наши участники теперь получат доступ к обширному глобальному флоту, программам, услугам и сети, позволяющей летать в любую точку мира. Наши владельцы самолетов смогут воспользоваться огромным предложением на чартеры, глобальной инфраструктурой и преимуществами закупок, которые дает Vista через свои бренды VistaJet и XO».

«За последние 12 месяцев Jet Edge добилась роста числа новых участников на 1800% по сравнению с прошлым годом. Имея в 2021 году членские депозиты на сумму более $180 млн, Jet Edge укрепила присутствие компании на национальном уровне, обеспечив прочную основу для расширения будущих программ членства», - отметил Папариэлла. «Нашими основными задачами являются разработка и дальнейшее развитие инновационных технологий, а также оптимизация нашей платформы. Мы, как никогда ранее, стремимся к тому, чтобы быть одними из самых безопасных и открытых операторов во всей сфере воздушных перевозок. Мы вложили значительные средства в персонал, системы и технологии, что позволяет нам предоставлять полное комплексное решение в сфере авиаперевозок».

Под этим генеральный директор подразумевает масштабную реорганизацию технологической инфраструктуры Jet Edge, одним из аспектов которой было вложение значительных средств в модернизацию ИТ-инфраструктуры для создания и внедрения самых передовых технологий в отрасли. Компания создает цифровую систему, которая отслеживает все – от добавления самолета в парк и его эксплуатации/обслуживания до его окончательной продажи. Компания также вложила значительные средства в обеспечение открытой связи в режиме реального времени через цифровой и мобильный портал, чтобы предоставлять владельцам доступ к актуальной и полной информации об их самолетах.

Это второе крупное приобретение холдинга Vista Global в текущем году. В феврале компания приобрела ведущего европейского оператора деловой авиации Air Hamburg, включая его активы по техническому обслуживанию воздушных судов.

UTG Private Aviation отмечает один год с начала работы

Год назад, 1 апреля 2021 года, на рынок деловой авиации России вышел новый игрок: компания UTG Private Aviation, входящая в UTG Group.

Группа компаний была основана в 1998 году и за прошедшие годы стала первым в России независимым оператором технического и наземного обслуживания воздушных судов и пассажиров полного цикла, с операционной деятельностью в аэропортах Внуково, Домодедово и Пулково.

С первого дня UTG PA приступила к основательной реконструкции и обновлению имеющейся в Домодедово инфраструктуры для деловой авиации. Основой проекта нового Центра стал отдельно стоящий пассажирский терминал со своим перроном и ангарами, построенный на этом месте ещё в 90-х.

Главной задачей на старте стало обеспечение максимально оперативного обслуживания пассажиров, приватности и комфорта. Основываясь на компетенциях и опыте группы, была сформулирована общая концепция развития UTG PA, согласно которой Центр деловой авиации аккумулирует и предоставляет по конкурентной цене все необходимые виды услуг, от подачи автомобиля к двери клиента до организации полета «под ключ».

На сегодня комплекс включает VIP-терминал площадью 770 м2, три авиационных ангара общей площадью 8000 м2, и перрон площадью 17 000 м2.,

За первые три месяца со старта был успешно реализован начальный этап: реконструкция перрона, а также перепланировка и ремонт первого этажа терминала ЦДА. Прохождение предполетных процедур было оптимизировано за счёт перестройки и расширения действующего пункта пропуска, а для экипажей была выделена функциональная рабочая зона. Компания заявила новое архитектурное видение: лаконичный и современный дизайн наполненных светом пространств в духе элегантного и функционального минимализма.

Осенью 2021 года было подписано партнерское соглашение с компанией СКАЙПРО ТЕХНИКС о создании авторизованного центра по линейному и периодическому техническому обслуживанию самолетов Pilatus PC-12, PC-24, а также по линейному обслуживанию и других воздушных судов. В то же время UTG PA совместно с UTG Aviation Services и UTG TechniQ начали предоставление услуг по обслу-

живанию деталей самолетов различных производителей, таких, как колеса, тормоза и аккумуляторные батареи.

В конце 2021 года компания запустила обширный набор услуг по организационному обеспечению полетов, а также дополнительные услуги, такие как ПЦР-тест по прилету непосредственно в терминале ЦДА, визовая поддержка, организация бортового питания на рейсы, трансферы и бронирование отелей, а также в таможенное оформление воздушных судов («Импорт-53»).

В начале 2022 года ЦДА предложил клиентам новую услугу: «персональный трансфер», то есть доставку пассажиров в аэропорт на автомобиле премиум-класса. Компания гарантирует аккуратность поездки, пунктуальность, вежливость и профессионализм водителей, в том числе и со знанием английского языка для удобства и комфорта иностранных гостей.

Компания активно развивает онлайн-сервисы: клиенты могут забронировать и оплатить услуги напрямую на сайте utgpa.com, а в случае изменения планов – оформить возврат онлайн.

В UTG PA уделяют особое внимание сотрудничеству со спортивными командами и агентствами, организующими групповые чартеры. В этом помогла всесторонняя интеграция с аэропортом Домодедово и авиакомпаниями. Делегации и команды имеют возможность приехать на закрытую территорию ЦДА и буквально за считанные минуты зарегистрироваться и подняться на борт воздушного судно, которое ждет их на перроне прямо напротив терминала.

«Главное отличие ЦДА UTG PA – синергия деловой авиации и регулярных авиалиний. За счет этого можно, например, прилететь на собственном самолете или вертолете, оставить его в ангаре или даже провести техническое обслуживание, и в то же время продолжить путешествие на регулярном рейсе, не меняя терминал. Еще один плюс – развитая аэродромная инфраструктура. За счёт двух независимых ВПП рейсы выполняются без задержек и в любую погоду». – прокомментировала Татьяна Хомякова, директор Центра деловой авиации.

За прошедший год успешной работы новый Центр деловой авиации обслужил свыше 15 тысяч пассажиров, более тысячи рейсов деловой авиации. Текущая ситуация показывает, что избранная модель бизнеса является устойчивой к кризисам и турбулентности рынка. События весны 2022 года, разумеется, отразились на деятельности, но они не поставили на паузу дальнейшее развитие Центра деловой авиации. Все запланированные проекты продолжают воплощаться в жизнь.

Так, в начале марта был завершен второй этап реконструкции. Гости терминала оценили новый бар, в том числе уникальную барную стойку, выполненную в форме стилизованного кессона крыла, а также новую дизайнерскую мебель, которая отличается исключительным комфортом, эстетикой и высоким качеством.

В скором времени первый этаж будет расширен за счет выносных круглогодичных веранд, в одной из которых появится просторная переговорная комната. Затем UTG PA приступит к реконструкции второго этажа и фасадов, отдельное внимание будет уделено благоустройству территории.

Запланировано строительство и открытие еще одной дополнительной вертолетной площадки в пешей доступности от пассажирского Терминала. Это дополнит существующие возможности осуществления посадки вертолетов на летном поле и в значительной степени повысит удобство пользования вертолетными перевозками, в развитие которых планируется вложить значительные средства

Впрочем, на этом инновации не заканчиваются: ведь история нового Центра деловой авиации только начинается!

«Лучше замаскироваться под обычных граждан»

Санкции, введенные против российской авиации из-за спецоперации на Украине, коснулись не только «обычного» пассажирского авиасообщения с другими странами: оказывается, бизнес-авиация тоже попала под удар.

С какими проблемами столкнулись игроки коммерческого сектора рынка и их клиенты, RTVI рассказал эксперт по чартерным перелетам, директор по развитию компании Taurus Jet Батыр Айнабеков.

Заявки на вылеты из России за границу бизнес-джетами в большом количестве поступали в первую неделю после начала спецоперации на Украине, то есть приблизительно до 3 марта. «Но вскоре многие убедились, что это технически и юридически невозможно», — констатировал Айнабеков. Он поясняет: из-за санкций, наложенных на всё авиасообщение, иностранные авиакомпании больше не могут добираться до Москвы и забирать оттуда пассажиров.

Санкционный консенсус

Санкции затронули практически все авиакомпании — за исключением тех, которые базируются в странах, не присоединившихся к ограничениям (например, в Турции или Сербии). Но даже турецкие и сербские бизнес-джеты в Россию не летали: их владельцы предпочли перестраховаться и отклонять заявки на перевозки, лишь бы только не попасть потом под санкции. Так, по словам Батыра Айнабекова, продолжалось как минимум две недели после начала спецоперации.

«Сейчас приняты определенные регламенты, которые ставят на контроль все рейсы категорий, скажем так, «суперлюкс»», — пояснил эксперт.

В Европе и мире в целом существует «санкционный консенсус»: считается, что если человек фрахтует чартер или летит на собственном самолете, он «связан с большими деньгами», пояснил директор по развитию компании Taurus Jet. Этот подход распространяется и на пассажиров, которые находятся на бортах бизнес-джетов, — даже если они не выступают в качестве непосредственных заказчиков рейса.

Красная тряпка и двойное дно

Для сторонников «санкционного консенсуса» упомянутые «большие деньги» фактически «тождественны с властью в России» — а значит, авиация класса суперлюкс превратилась в «красную тряпку», пояснил Айнабеков. «Мы это видим по логике накладывания санкций на крупных предпринимателей и так далее. Этот консенсус создает определенные ограничения и страх — можно сказать, доходящий до истерии, — во всей авиационной индустрии (а также в яхтинге и так далее). Любая связь с Россией

— вплоть до места рождения, указанного в паспорте, даже если этот паспорт уже давно кипрский или английский, неважно, — вызывает определенные подозрения, потому что существует мнение, что там наверняка есть двойное-тройное дно».

По словам эксперта, каждый пассажир или заказчик, если от него «раскрутить цепочку», окажется так или иначе связан с каким-нибудь человеком, попавшим под санкции или имеющим отношение к власти. И операторы бизнес-авиации, не желая тратить время на KYC (Know Your Client, практикуемое банками раннее выявление потенциальных рисков по клиенту), предпочитают просто не связываться с такими заявками.

Поначалу клиенту отвечают, что его заявка обрабатывается, но когда дело доходит до согласования

персональных данных, и «всплывают» российские паспорта, русские имена (хотя фамилии при этом могут быть европейские) или данные о том, что заказчик родился в России, работа останавливается. Если выясняется, что клиент связан с какой-нибудь российской компанией, особенно с банком, — «всё, это стоп-лист», утверждает Айнабеков. «Доходит до того, что регуляторы требуют от операторов проверять компании и людей, которые заказывают чартеры, — вплоть до того, что просят прислать паспорт, данные этих людей, то есть менеджмента, не связаны ли они как-то с Россией».

По оценке Айнабекова, эти поиски «двойного-тройного дна» и «русского следа» сейчас граничат с истерией, что обусловлено «горячей фазой» санкционного давления. Такое отношение привело к тому, что «русскоязычный сегмент частной авиации практически перестал существовать» — он находится в подвешенном состоянии практически на всех направлениях авиасообщения.

«Бизнес-авиацию парализовало», — описывает положение дел директор по развитию Taurus Jet.

Полеты крюками

Спрос на частные перелеты сильно вырос за время пандемии коронавируса, но и сейчас, когда ковидные ограничения постепенно снимаются, в Европе и остальном мире трафик бизнес-авиации продолжает расти. При этом в русскоязычном сегменте частных перелетов за первую неделю после начала спецоперации на Украине произошло падение трафика чуть ли не на 50%. «Сейчас уже даже никто не возьмется посчитать, он практически близок к нулю, потому что ничего не летает», — пояснил Айнабеков.

Частная авиация делится на два сегмента:

- владельцы самолетов, которые летают на собственных бортах,
- люди, которые берут лайнеры в чартер — на каникулы или для решения бизнес-задач.

После начала событий на Украине владельцы самолетов постарались практически сразу же как-то разлететься и перебазировать свои воздушные суда, поскольку возникла опасность их ареста. Те, кто обычно пользовался чартерами, в большинстве своем «застряли» и никуда не могут двигаться — опасаются и выжидают.

Единственным доступным вариантом для клиентов авиаперевозок категории суперлюкс остаются объездные маршруты через третьи страны (например, Казахстан) или услуги сербских компаний, которые набрались храбрости и решили все-таки организовывать перелеты.

Эти фирмы, берущие на себя риски, готовы лететь — но не напрямую из России в пункт назначения, потому что это сделать невозможно, а через свои страны-регистры (где зарегистрированы). «Они, конечно, пользуются спросом, но это всё капля в море того, что было раньше», — оценил ситуацию эксперт.

За риск надо платить

Цены на частные перелеты выросли, но не сильно. Главным образом, по словам Айнабекова, это обусловлено повышением коэффициента страховых рисков, которое неизбежно, если в стране заказчика возникла сложная политическая ситуация или если это государство вовлечено в какой-нибудь конфликт. «На первом этапе цены немножко подросли за счет этого, потому что оператор говорит: если мы и рискнем, то будет еще дополнительный взнос за повышенный страховой коэффициент».

Перелеты подорожали еще и из-за того, что приходится делать крюки. Эксперт привел в пример маршрут Москва — Ницца, который теперь проходит через Казахстан или Турцию и стал в два-три раза дороже.

Чартер по такому маршруту будет стоить около €70 тыс. в одну сторону «при лучшем раскладе». Раньше средняя цена перелета из Москвы в Ниццу составляла €20-35 тыс. в зависимости от типа самолета.

«Итого вы платите за два рейса. И у вас в два раза увеличивается стоимость перелета на те маршруты, которые были популярны среди русскоязычной аудитории — это в основном Франция, Италия, Средиземное море, Дубай».

Спрос на перелеты в Дубай сейчас сезонно снижается, поскольку там становится очень жарко, и клиенты бизнес-авиации летят туда разве что ради «эвакуации». И наоборот, наступает «европейский сезон» — а чтобы добраться до Европы, неминуемо придется делать крюк.

Проблемы с оплатой

Еще одна проблема — оплата в иностранной валюте (как правило, в евро), которая на фоне санкций крайне усложнилась. Некоторые компании принимают платежи криптовалютой, но европейские — чаще всего нет, поскольку сильно завязаны на своих регуляторах и опасаются любых непрозрачных схем.

«В основном, конечно, предполагаются банковские переводы, а с банками — такая же ситуация: никакие платежи от банков из России не принимаются. У частных лиц — тоже. Даже если перелет оплачивает банк или компания в третьей стране, то за ней очень внимательно следят, чтобы она никак не была связана с Россией».

По оценке Батыра Айнабекова, индустрия бизнес-авиации сейчас «обложена со всех сторон», и никто не может прогнозировать, когда эта ситуация разрешится.

Бизнес-класс вместо бизнес-джета

Тем пассажирам, которые раньше пользовались услугами бизнес-авиации, эксперт советует «замаскироваться под обычных граждан и воспользоваться регулярными авиалиниями».

В нынешних условиях, считает он, гораздо проще улететь за границу обычной авиакомпанией — например, рейсом Turkish Airlines или других перевозчиков из числа тех, которые до сих пор продолжают с пересадками доставлять людей из России в третьи страны.

Если же клиенты бизнес-авиации всё же хотят продолжить пользоваться суперлюкс-категорией транспортных перевозок, то они должны быть готовы «попасть в красную зону внимания» и получить отказ по своей заявке в самый последний момент, предупредил Айнабеков.

Источник: RTVI

Самолет недели

Оператор/владелец: ***Premier Avia (for Sberbank)***
Тип: ***Gulfstream G650***
Год выпуска: ***2016 г.***
Место съемки: ***март 2022 года, Moscow Sheremetyevo – UUEE, Russia***

Фото: Дмитрий Петроченко