



На этой неделе в Ле-Бурже прошел традиционный салон Paris Air Show. В этом году представители деловой авиации выступили достаточно ударно. На статике мы насчитали более десятка бизнес-джетов последних моделей, а в воздух впервые свои возможности продемонстрировал Embraer Praetor 600, практически выполняя фигуры высшего пилотажа. Не отставал от него и Dassault Falcon 8X.

На выставке дебютировали сразу несколько производителей со своими флагманами: Gulfstream представил G600, а Bombardier – Global 7500. Порадовал Airbus – во второй день выставки в Ле-Бурже прилетел первый A321neo, оборудованный салоном бизнес-класса.

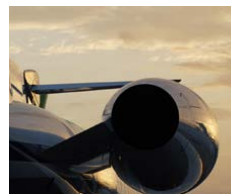
В целом же основное внимание публики было приковано к «авиации будущего»: беспилотным концептам, сверхзвуковой авиации и электрическим самолетами. Некоторые компании выставили «живые экземпляры», но чувствуется, что «новая эра» наступит не завтра. Специалисты сходятся во мнении, что новые образцы еще сырые и требуют серьезных доработок, прежде всего, связанных с безопасностью полетов. Да и сами потенциальные покупатели консервативны и не стремятся массово пересаживаться на футуристические машины. Тем не менее, уже сейчас можно заглянуть в недалекое будущее и посмотреть насколько изменится рынок, скажем, лет через десять. Ну и безусловным бонусом нашей поездки на авиасалон, стали многочисленные встречи с партнерами и друзьями. И хотя формат Ле-Бурже вовсе не соответствует нашему сегменту, посмотреть на новинки современной авиации всегда полезно. В конце концов это просто КРАСИВО!!!!



## ЦБА «Пулково-3» бьет рекорды

В «ДжетПорт СПб» подвели итоги работы во время ПМЭФ 2019, которые оказались весьма впечатляющими

стр. 21



## Первая группа брокеров одобрена IADA

Международная ассоциация авиационных дилеров (IADA) квалифицировала первую группу индивидуальных брокеров для сертификации на основе их опыта в области авиационных сделок

стр. 22



## Оптимизм с Ближнего Востока

В последнем прогнозе рынка на ближайшие десять лет специалисты компании Jetcraft прогнозируют, что доля Ближнего Востока будет составлять 2% от общего объема продаж самолетов деловой авиации во всем мире

стр. 23



## Регуляторы работают над сверхзвуком

Отрасль начинает видеть прогресс, как в рамках FAA, так и в более широком международном спектре, в продвижении идеи возвращения сверхзвукового полета

стр. 25

Gulfstream  
G600



## Изменившиеся таможенные правила в России вызывают путаницу

Новые таможенные процедуры в России затрагивают иностранные воздушные суда, которые планируют выполнять частные и коммерческие рейсы внутри страны. Такая процедура называется «Import 53» (IM53), и, по словам международного провайдера авиационной информации FltOps Group, «некоторые таможенные органы в аэропортах России даже сами их не понимают».

Воздушным такси, чартерным авиаперевозкам и другим коммерческим операциям запрещается выполнять полеты на внутренних рейсах в России при любых обстоятельствах – это то же правило, что было и ранее, и довольно стандартное правило каботаж в во всем мире. Тем не менее, согласно IM53, внутренние полеты частных воздушных судов разрешены, если основной операционный вес воздушного судна составляет менее 62000 фунтов и вместимость составляет менее 19 пассажирских мест.

«Но, чтобы получить одобрение IM53, вы должны запросить его непосредственно у таможни или через таможенного брокера», - сказали в FltOps Group. «Агенты по хэндлингу говорят, что им не разрешают помогать в этом вопросе». Некоторые члены FltOps Group сказали, что это новое правило уже влияет на рейсы в Россию, и что местные таможенные органы в небольших аэропортах так же, как и все остальные, путаются в интерпретации новых процедур.

Исторически основные правила каботаж в России соблюдались не строго: «операторы часто могут выполнять несколько внутренних рейсов, или менять пассажиров на борту на разных участках, или объявлять чартерные рейсы частными, чтобы вообще избежать правил каботаж», - заявили в FltOps Groups. «Но с новым правилом IM53 власти, похоже, пытаются установить стандартную норму и позицию по всем вопросам каботаж».



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

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

## Gulfstream получила одобрения для EFVS при посадке

Gulfstream Aerospace расширила список самолетов, которые одобрены FAA для использования системы улучшенного видения в полете (EFVS) для выполнения посадки и руления без использования пилотом естественное зрение для наблюдения за взлетно-посадочной полосой. Одобрение на использование EFVS получили G650/650ER, G550 и G450.

Теперь все сертифицированные серийные модели производителя, а также снятый с производства G450, могут использовать EFVS для выполнения посадки. Эти разрешения получены после аналогичных сертификатов для нового G500 в декабре и для суперсреднего G280 в апреле.

Gulfstream рассчитывает добиться одобрения FAA для сверхдальнего G600 на использование EFVS при посадке, как только получит сертификат типа на новейший бизнес-джет. Ожидается, что G600, дебютирующий в этом году на Парижском авиасалоне, получит сертификацию типа в конце этого месяца.

По данным Gulfstream, эти одобрения позволят почти 1500 находящимся в эксплуатации самолетам производителя использовать EFVS при посадке и рулении. «EFVS значительно уменьшает вероятность инцидентов на ВПП, ускоряет посадку самолетов и высадку пассажиров, что экономит топливо», - сказал Колин Миллер, старший вице-президент по инновациям, проектированию и летной эксплуатации.

EFVS объединяет охлаждаемую инфракрасную камеру Kollsman в улучшенной системе видения и HUD Collins Aerospace, обеспечивающий улучшение видимости в таких условиях, как дымка, смог, туман и темное время суток. Операторы должны пройти обучение и получить от FAA разрешение на использование EFVS при выполнении посадки. Предлагаемая в качестве опции на G280, система EFVS является стандартной для всех серийных самолетов Gulfstream с большой кабиной, а также на G450. Ограничение видимости для EFVS на суше составляет 1000 RVR (дальность видимости на ВПП).





**meridian**  
air company



*Когда выбирают – выбирают нас!*

- ✦ Эксплуатация воздушных судов
- ✦ Чартерные VIP-перевозки
- ✦ Менеджмент воздушных судов
- ✦ Организационное обеспечение полетов и наземное обслуживание
- ✦ Авиационный консалтинг
- ✦ Поддержание летной годности воздушных судов



Тел.: +7 495 500 32 21 (11) [www.meridian-avia.com](http://www.meridian-avia.com)  
 Факс: +7 495 589 97 56 [comm@meridian-avia.com](mailto:comm@meridian-avia.com)

Волваздел и Сбл 2007 лалалел горсвалл марелл комалл Волваздел лс лмле десерлн струкчур лблволваздел лс. Все права защлленн.



# Непревзойденный. От замысла до воплощения.

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

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

**BOMBARDIER**

## Месаер представил все три VIP интерьера для Bell

Итальянская компания Месаер Aviation Group, специализирующаяся на разработке и монтаже VIP-интерьеров, продемонстрировала на выставке Paris Air Show 2019 роскошные интерьеры MAG для вертолетов Bell 505 Jet Ranger X, Bell 429 GlobalRanger и Bell 525 Relentless. По словам управляющего менеджера компании Армандо Сассоли, это первый раз, когда три интерьера были показаны вместе. «Все три салона оснащены всеми функциональными системами, позволяющими посетителям использовать технологии и оценить роскошь продукта «made in Italy», - сказал он.

В интерьере MAG для Bell 505 добавлены новые панели/облицовки на потолке, дверях и стенах, модифицированные кресла пассажиров и экипажа,

ковровое покрытие и пороги для входа. Это добавляет всего 70 фунтов к весу вертолета.

Роскошный салон Bell 429, доступный в четырех-, пяти- или шестиместном исполнении, оснащен технологией подавления шума Mile Silens (улучшенная система шумоподавления) и системой I-Feel (In-Flight Entertainment Enhanced Lounge), а также имеет отделку индивидуальными заказными материалами.

Кабина Bell 525 MAGnificent, представленная на выставке, оснащена тремя стандартными пассажирскими сиденьями и четырьмя креслами для главных пассажиров, системами I-Feel, Silens, электрохромными окнами и «окном лимузина» в передней переборке.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

**SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

## Праетор 600 порабатает в армии

Бразильский производитель Embraer и израильская Elta Systems запустили на авиасалоне в Париже проект P600 AEW – самолет дальнего радиолокационного обнаружения на базе суперсреднего бизнес-джета Praetor 600. Йован Тургеман, президент Elta Systems, характеризует платформу Embraer как «замечательный самолет – очень способный», который обеспечит «экономически эффективное» решение для клиентов.

Praetor 600 – один из новейших бизнес-джетов, представляющий собой модернизацию Legacy 500 с новым крылом и дополнительными топливными баками, обеспечивающими дальность полета 4000 морских миль (7400 км). Самолет, оснащенный двигателем Honeywell HTF7500E, был анонсирован в октябре 2018 года, а первые поставки начнутся в конце этого года.

В соответствии с партнерским соглашением о стра-



тегическом сотрудничестве Embraer отвечает за платформу, наземную поддержку, системы связи и интеграцию самолета, а Elta будет поставлять и интегрировать радар, элементы радиотехнической разведки и другие электронные системы.

Джексон Шнайдер, исполнительный директор Embraer Defense and Security, говорит, что это сочетание является «подходящим решением для рынка, сочетающим в себе современную платформу с системой AEW от Elta. Мы уверены, что это первый продукт из многих других».

Йован Тургеман сообщил, что другие самолеты Embraer могут стать основой для платформ специальных миссий. По словам Шнайдера, цены будут зависеть от точной конфигурации, но полный пакет будет «очень и очень конкурентоспособным».

По данным Elta, РЛС ELM-2096, размещенная в обтекателе над фюзеляжем, обеспечивает радиолокационное покрытие на 240° без потери мощности на краях. Для работы системы требуется три оператора.

По словам Тургемана, в настоящее время ведутся переговоры с потенциальными клиентами, и компания сможет поставить систему примерно через два года после подписания контракта. Стоимость P600 AEW будет стимулировать рост рынка, предоставляя странам «возможность» приобрести систему, которая раньше была недоступна.

Ранее Embraer работал с Saab, предоставляя платформу ERJ-145 для системы Erieye, в то время как Elta по-прежнему работает с Gulfstream, используя G550 в качестве основы для самолетов специального назначения.

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

Rethink Convention.  **EMBRAER**  
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

## Flight Consulting Group выступит генеральным спонсором VII ВВАФ

1-2 августа 2019 года в Юрмале пройдет VII Балтийский форум деловой авиации ВВАФ.

Традиционное летнее мероприятие соберет представителей отрасли деловой авиации из России и Европы на два дня на берегу Рижского залива. В рамках форума пройдет конференция, гости смогут посетить Международный аэропорт «Рига», а также будут приглашены на вечерний прием на берегу Рижского залива и экскурсионную программу.

Flight Consulting Group в 2019 году традиционно выступает Генеральным спонсором мероприятия.

«Мы рады вновь поддержать форум – уникальное мероприятие, на которое слетаются гости из многих стран! Для нас это прекрасная возможность встретиться с партнерами и клиентами, обсудить деловые вопросы, пригласить посетить FBO RIGA и хорошо

провести время», - отмечает Роман Старков, совладелец Flight Consulting Group.

«Каждый год форум собирает в гостеприимной Юрмале представительную аудиторию. Звучат крайне интересные доклады и вместе с коллегами мы обсуждаем новости, и тенденции в отрасли. С нетерпением ждем новой встречи со старыми, и конечно, новыми друзьями!», - говорит Леонид Городницкий, совладелец холдинга Flight Consulting Group.

«Форум проходит уже в седьмой раз! Трудно поверить, что задуманный и проведенный впервые еще в 2012 году, ВВАФ так понравится участникам, что станет ежегодным! Надеюсь, что и в этом году мероприятие будет интересным по содержанию, красивым и запоминающимся, а погода, как всегда, не подведет! Ждем всех в Юрмале, на конференции, в аэропорту, на море!», - добавляет Анна Сережкина, Исполнительный директор ОНАДА.





A part of Flight Consulting Group

### Ground Handling Network

New Crew Briefing is launched in Tallinn





Facilities
  FCG OPS Supervisors
  Direct contracts

## Законопроект о льготном ввозе самолетов с российской регистрацией внесен в Госдуму

Минфин РФ внес в Госдуму законопроект, который освобождает от НДС ввоз гражданских воздушных судов, подлежащих регистрации в российском реестре, говорится в сообщении на сайте правительства.

«В целях создания дополнительных условий для редомициляции (смены юрисдикции) компаний в специальные административные районы на территориях Калининградской области и Приморского края законопроектом предлагается освободить от обложения НДС ввоз на территорию России судов, подлежащих регистрации в Российском открытом реестре судов лицами, получившими статус участника специальных административных районов», - говорится в пояснении к документу.

О том, что Минфин подготовил соответствующий за-

конопроект, сообщалось еще весной прошлого года. Впоследствии документ несколько раз дорабатывался. На прошлой неделе правительство его одобрило.

По данным Росавиации, сейчас более 85% судов, эксплуатируемых российскими авиакомпаниями (около 850 единиц), зарегистрированы за рубежом - в основном, на Бермудских островах (81%) и в Ирландии (более 4%). Для перевозчиков так выгодней: с 2010 года в России действует режим временного ввоза иностранных судов, согласно которому они не облагаются таможенными пошлинами и НДС. В очередной раз режим был продлен до 2020 года. При этом в апреле в Минпромторге и Минтрансе заявляли о нецелесообразности его дальнейшего продления, если к этому времени будет принят закон об осво-

бождении от НДС судов с российской регистрацией. По данным «Коммерсанта», это вызывало опасения авиаперевозчиков: налог в размере 20% при стоимости нового судна около \$50 млн повысил бы расходы на обновление парка на \$10 млн, что вынудило бы большинство компаний отказаться от новых самолетов.

Однако на заседании правительства 13 июня премьер Дмитрий Медведев заявил, что для владельцев судов, зарегистрированных за рубежом, законопроектом предусмотрен переходный период до 1 января 2023 года. «В течение этого периода НДС при ввозе самолетов из иностранных реестров и, соответственно, их передаче в российский реестр взиматься не будет», - заверил Медведев.



 A large, detailed close-up of a jet engine's fan section, showing the intricate blades and the circular structure. To the right, there is a circular logo for IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations) with the text 'ibac' below it. Below the engine image, the Elit'Avia logo is displayed, consisting of a stylized 'ea' in a square followed by the text 'Elit'Avia'. Underneath the logo, the tagline 'ELIT'AVIA. EXPECT EXTRAORDINARY.' is written in a smaller font.
 

Менеджмент воздушных судов и организация чартерных перевозок по всему миру



## На Paris Air Show 2019 показали концепт модернизированного Ансата

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках международного аэрокосмического салона Paris Air Show 2019 представил концепт модернизированного легкого вертолета Ансат. На машине применен ряд новых конструкторских решений и опций, которые в ближайшие годы будут внедрены в серийное производство.

В частности, представленный на Ле Бурже Ансат оснащен «стеклянной кабиной» - новым комплексом бортового радиоэлектронного оборудования, который позволяет выполнять полеты в соответствии с правилами полетов по приборам. Вертолет также оборудован метеолокатором, системой раннего предупреждения близости земли, аварийстойкой топливной системой, светодиодными осветительными при-

борами и тросорубом для защиты от столкновения с проводами.

Кроме того, изменения коснулись и конструкции вертолета - он получил модифицированное оперение хвостовой балки из композитных материалов и обогреваемое птицестойкое остекление кабины.

«Сегодня Ансат уже начал свой выход на международный рынок, но мы понимаем, что для дальнейшего развития и коммерческого успеха этого проекта он должен соответствовать самым высоким стандартам гражданской авиации. Именно поэтому мы представляем в Ле Бурже наши наработки, которые сделают Ансат еще более эффективным, безопасным и технологичным. Часть этих решений мы будем

готовы предложить нашим заказчикам уже в 2020 году», - отметил заместитель управляющего директора - главный конструктор ОКБ Казанского вертолетного завода Алексей Гарипов.

Планируется, что в дальнейшем часть конструкции фюзеляжа Ансата будет выполняться из композитных материалов что позволит снизить вес вертолета и стоимость эксплуатации. При этом количество пассажиров увеличится до 8 человек, а дальность полета возрастет на 30%.

Вертолет может применяться в температурном диапазоне от -45 до +50 град. Его существенным преимуществом является возможность безангарного хранения и низкая стоимость эксплуатации.



**+** **JET**  
EXECUTIVE TRADING

Aircraft trading. Bringing you over 30 years of aviation expertise

Покупка и продажа бизнес-джетов  
Со знанием дела. Более 30 лет опыта в авиации

+ 41 22 819 18 11 - info@jetswiss.ch - Geneva, Switzerland - jetswiss.ch

## Pilatus готовится к передаче первого PC-24 в Данию

В ближайшее время Pilatus Aircraft поставит первый бизнес-джет PC-24 клиенту из Дании. Владелец самолета станет Jack & Jones – датский модный бренд, специализирующийся на производстве мужской одежды, обуви и аксессуаров. Jack & Jones ранее эксплуатировал PC-12/47 2007 года выпуска. Новое воздушное судно получит регистрационный номер OY-TWO и будет иметь весьма оригинальную ливрею.

Также в этом месяце швейцарский авиапроизводитель передал второй самолет частному клиенту из ЮАР и поставил два самолета в США. Также один самолет был зарегистрирован в регистре Сан-Марино и, по мнению аналитиков, аффилирован с владельцем из РФ (T7-RAY).

Pilatus Aircraft и авторизованные дилеры производителя в мае возобновили прием заказов на новейший бизнес-джет PC-24. Как прокомментировал

VizavNews глава компании Оскар Дж. Швенк, ближайший слот на поставку PC-24 варьируется в период с декабря 2020 года по март 2021 года. В настоящий момент более половины слотов уже проданы.

Напомним, что в апреле 2019 года российская компания Nesterov Aviation получила официальный статус дилера PC-24. Компания Nesterov Aviation уже несколько лет уже несколько лет эксклюзивно представляет бренд Pilatus на территории России, в частности, Pilatus PC-12 NG – один из самых востребованных турбовинтов в мире.

Nesterov Aviation также начала принимать заказы от российских заказчиков на поставку PC-24 на конец 2020 – 2021 годы. Базовая стоимость швейцарского бизнес-джета составляет \$10,7 млн., но доступен набор опций, которые заказчик определяет исходя из своих потребностей.



**PILATUS**

**PC-12 NG**  
САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ  
ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ  
В МИРЕ

**NESTEROV AVIATION**  
Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12

+7 495 796 1155  
sales@nesterovavia.com

## Правительство США запретило полеты частных самолетов на Кубу

Правительство США ввело новые ограничения на поездки на Кубу, в том числе с 5 июня общий запрет на частные и корпоративные полеты из США на остров. Бюро промышленности и безопасности Министерства торговли США (BIS), совместно с Министерством финансов США, Управлением по контролю за иностранными активами (OFAC) и Государственным департаментом, координирует политику, направленную на ограничение не групповых поездок, «чтобы заставить кубинский режим отвечать за репрессии против кубинского народа и за поддержку режима Мадуро в Венесуэле».

BIS вносило поправки в свои лицензионные положения, чтобы эффективно запретить некоммерческим самолетам прямые или косвенные рейсы на Кубу. «Заявления о выдаче лицензии на временное пре-

бывание на Кубе этих самолетов в общем подлежат политике отказа». Universal Weather & Aviation добавила, что агентство указывает, что лицензии будут выдаваться только в чрезвычайных обстоятельствах.

По сообщению агентства, BIS в сотрудничестве с OFAC внедрила общую политику отказа в экспорте и реэкспорте на Кубу для предметов, подпадающих под действие правил экспортного администрирования, включая частные и корпоративные самолеты. Но оно допускает некоторые исключения, в том числе в отношении безопасности гражданской авиации и безопасной эксплуатации коммерческих самолетов, занимающихся международными воздушными перевозками.

OpsGroup опубликовала уведомление об изменении

ях, в котором говорится, что для Part 91 «вы не можете управлять самолетом с N-регистрацией на Кубе в частном порядке ни при какой причине. Этот запрет включает в себя и корпоративные самолеты». Это не зависит от того, соответствуют ли пассажиры требованиям данной категории полетов. После запроса в BIS, OpsGroup считает, что чартеры по Part 135 по-прежнему разрешены, но рекомендует операторам сначала проверить как в BIS, так и в OFAC возможность такого полета. Пассажиры должны соблюдать одну из допустимых целей путешествия. Полеты санитарной авиации разрешены.

Кроме того, правительство исключило порядок «люди – людям» в качестве приемлемой категории для путешествий. Это обычно использовалось для путешествий в образовательных целях.



## Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



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

+7 495 234 26 42

## Китай демонстрирует свой VIP-лайнер

Национальный авиапроизводитель Китая Comac впервые продемонстрировал на открытом мероприятии за пределами Китая свой находящийся в разработке VIP-авиалайнер. Модель самолета в масштабе 1:10, известного как CBJ, демонстрировалась на стенде компании на Paris Air Show рядом с моделью подобного размера регионального авиалайнера ARJ21-700.

CBJ будет вмещать от 12 до 29 пассажиров и может быть разделен на отдельные зоны и кастомизирован в соответствии с требованиями клиента. Оснащенный двумя турбовентиляторными двигателями CFM International CFM34-10A, CBJ имеет максимальную взлетную массу 43500 кг (95800 фунтов) и дальность

полета с дополнительными топливными баками 3135 морских миль (5800 км). Стандартная дальность самолета составляет 1810 морских миль.

Ранее сообщалось, что Fokker Services и китайская Comac подписали соглашение о сотрудничестве. В соответствии с достигнутыми договоренностями голландские специалисты из Fokker Services разработают новый вариант пассажирского VIP салона для первого китайского реактивного регионального самолета ARJ21-700. Предполагается, что первоначально кастомизация новых самолетов будет проходить в Нидерландах, а в будущем – в Шанхае на производственных мощностях Comac.



Мы превратим ваш полет в  
незабываемое путешествие

чартерные авиаперевозки  
управление воздушными  
судами  
медицинская эвакуация  
техническое обслуживание  
грузовые перевозки  
уникальная конфигурация



## FAA выпускает очередную директиву по Cirrus SF50

В ответ на три недавних инцидента в полете, которые привели к запрету полетов флота Cirrus SF50, FAA опубликовало новую директиву летной годности для легкого реактивного самолета Cirrus SF50, усилив чрезвычайный AD, выданный в апреле.

Для устранения случаев срабатывания системы предупреждения и защиты от сваливания (SWPS) одномоторного реактивного самолета и/или электронной системы обеспечения устойчивости и защиты (ESP) даже в тех случаях, когда для нормального полета была достаточная воздушная скорость и надлежащий угол атаки (AOA), агентство в новом AD вновь подтверждает обязательную замену датчика AOA на модернизированный узел.

Компания Aerodynamic, изготовитель датчика AOA,

определила вероятную основную причину проблемы как неисправность датчика из-за «сбоя контроля качества при сборке датчика AoA (номер детали 4677-03) в Aerodynamic». Cirrus выпустил сервисный бюллетень с Инструкцией по замене подозрительно датчика.

Поскольку агентство обнаружило, что работа датчика представляла непосредственную опасность для пилотов и пассажиров самолета, оно выпустило чрезвычайную AD и отказалось от обычного периода уведомления и комментариев. Поскольку условия для возможной аварийной ситуации все еще существуют, FAA приняло новую AD без предварительной возможности для общественного обсуждения, но для тех, кто хочет сделать это, любые комментарии должны быть получены до 1 августа.



авиа  
бизнес  
групп

[www.aviagroup.ru](http://www.aviagroup.ru)  
[ops@aviagroup.ru](mailto:ops@aviagroup.ru)

+7 495 789 38 06

125445 Москва  
Ленинградское шоссе  
дом 65, строение 3

## Вышли на уровень 2008 года

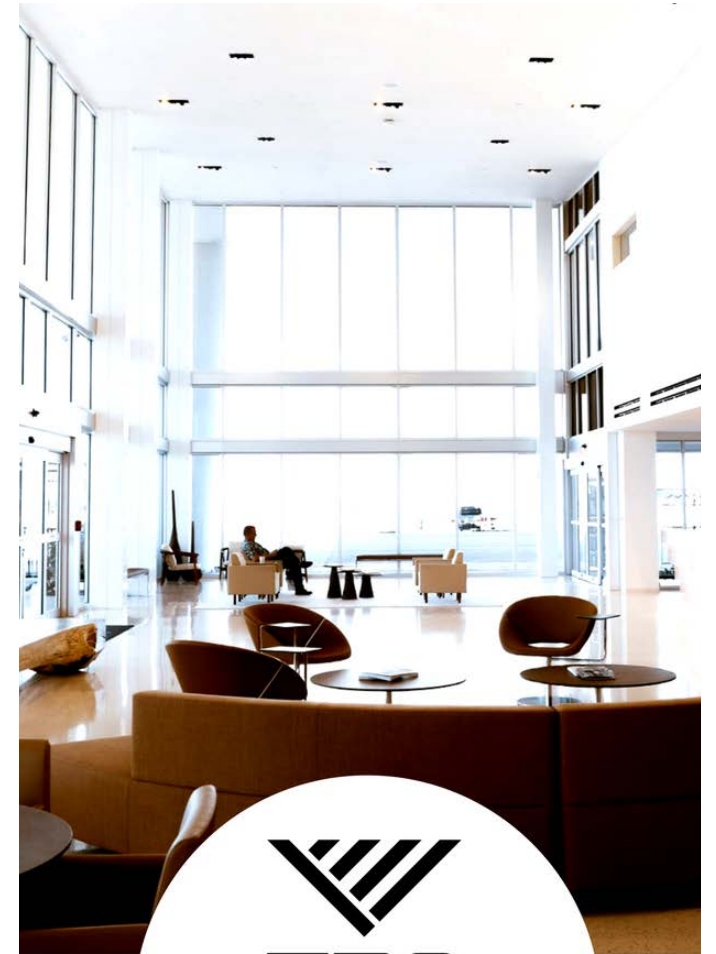
Согласно данным Argus International, опубликованным в отчете об активности деловых самолетов TRAQPak, в мае трафик бизнес-авиации несколько увеличился по сравнению с 2018 годом. Количество рейсов деловых самолетов в Северной Америке (США, Канада и Карибский бассейн) в мае превысило отметку 270000, впервые достигнув этого уровня с 2008 года, незадолго до глобального экономического спада.

В течение месяца легкие и средние самолеты в доле владения увеличили трафик на 4,9% и 14,1% соответственно. В то время как активность джетов с большими салонами в доле владения сократи-

лась на 14,6%, а в целом сегмент крупноразмерных джетов показал рост трафика на 1,5%. Активность самолетов среднего размера выросла на 3,4% по сравнению с показателями мая 2018 года, а трафик легких джетов сократился на 1,1%.

По сравнению с предыдущим месяцем в мае общая активность выросла на 3,4%, что обусловлено трафиком турбовинтовых самолетов, который вырос на 7,4%. Долевые турбопропы в мае летали на 23% больше, чем в прошлом году.

Argus прогнозирует увеличение летной активности в июне почти на 2% по сравнению с июнем 2018 года.



**FBO**  
EXPERIENCE

**FBOEXPERIENCE.COM**

TOP SELECTED FBOS

## ОНАДА объединит предприятия деловой авиации СНГ

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) планирует расширить географию организации. Сейчас ОНАДА представляет в основном российскую отрасль деловой авиации. В соответствии с проектом, ОНАДА станет единой ассоциацией для предприятий, занятых в отрасли деловой авиации стран СНГ. Соответствующее решение принято Правлением ОНАДА на очередном заседании в мае 2019 года и планируется к утверждению Общим собранием ассоциации в сентябре 2019 года.

«Это важный шаг в развитии ассоциации. Решение долго обсуждалось, оно продуманное и взвешенное. Коллеги из СНГ проявили большой интерес: наши рынки взаимосвязаны, деловая авиация в СНГ активно развивается и наличие единого союза, представляющего общие интересы, уже не просто смелая идея, а необходимость», - говорит Ярослав Одинцев, Президент и Председатель правления ОНАДА. «Помимо этого, Армения, Белоруссия, Казахстан, Кыр-

гызстан и Россия являются членами Таможенного союза стран участников Евразийского экономического союза. Совместные усилия безусловно будут содействовать развитию деловой авиации на территории ТС. В первую очередь, в части использования экономических возможностей единого таможенного пространства».

«Можно сказать, что наступает новый этап для ассоциации», - комментирует Анна Сережкина, Исполнительный директор ОНАДА. «Он долго готовился и надеюсь, до конца 2019 года будут завершены все формальности. Уже сейчас мы активно общаемся с рядом организаций из СНГ и, надеюсь, скоро увидим их в числе членов ассоциации. И, безусловно, будем готовить новую программу мероприятий для отрасли, в том числе, с целью продвижения деловой авиации как эффективного и нужного инструмента экономики. Верю, что этот путь будет успешным и полезным для всех вовлеченных организаций!»



## Одобрение Bell 525 задерживается

Компания Bell продолжает работать над последними этапами сертификационных испытаний своего суперсреднего двухдвигательного вертолета 525 Relentless. Однако компания отказалась предоставить точный график окончания сертификации, которая ранее была запланирована на этот год.

Выступая на авиасалоне в Ле-Бурже, исполнительный директор Bell Митч Снайдер сказал, что, хотя конкретная дата «довольно интересна», производитель «прямо сейчас сфокусирован на процессе». «Мы должны работать над выполнением летных испытаний, лабораторных тестов и документации. Мы идем по этому пути. Трудно назвать точную дату, потому что это интерактивный процесс: мы предоставляем данные, а затем они возвращаются к нам с дальнейшими шагами», - сказал он. В настоящее время тестовые вертолеты 525 налетали более 1000 часов и 1350 часов работы несущего винта.

Отсутствие точного графика может указывать на очередную задержку 525, который первоначально должен был получить сертификат в 2015-2016 гг. По словам Снайдера, Bell 525, вероятно, войдет в эксплуатацию в офшорной конфигурации, «но также первым может быть и VIP вариант».

Он признает, что некоторые потенциальные нефтегазовые заказчики испытывают финансовые трудности – Bristow Group, и PNI находятся в процессе реструктуризации по Главе 11 – но считает, что это пройдет «и есть другие компании, с которыми мы ведем переговоры».

## Двигатель H160 получил сертификат EASA

Компания Safran Helicopter Engines получила сертификат типа EASA (Европейское агентство авиационной безопасности) на двигатель Arrano 1A, который устанавливается на вертолете Airbus H160. Arrano – семейство двигателей нового поколения в диапазоне мощностей от 1100 до 1300 л.с., подходящие для новых вертолетов категории от четырех до шести тонн. H160 совершил свой первый полет с Arrano в январе 2016 года.

Директор программы Arrano Сирилл Ресеяк-Дюпарк сказал: «Этот двигатель находится в авангарде новой линейки двигателей Safran Helicopter Engines, и его производительность не имеет себе равных. Он отличается низкими эксплуатационными и сопутствующими затратами, простым обслуживанием и малым воздействием на окружающую среду. После 10000 часов тестов, в том числе 2000 часов в полете, мы готовы поддержать ввод в эксплуатацию H160».

«Arrano является основным активом H160, и он полностью соответствует общим амбициям программы по внедрению инноваций для повышения удовлетворенности клиентов благодаря низкому расходу топлива, высокому уровню производительности и планированию обслуживания. Его сертификация стала новой вехой в планах ввода вертолета в эксплуатацию», - сказал Бернард Фуярски, директор программы Airbus Helicopters H160.

Arrano был разработан с учетом упрощенного обслуживания, а компоненты и узлы легко доступны для демонтажа и замены. Время обслуживания вдвое меньше, чем у двигателей предыдущего поколения. Операторы также получают выгоду от новых цифровых услуг Safran Helicopter Engines, включая электронный журнал двигателя (BOOST) и отслеживание данных о сроке службы двигателя (Health Monitoring).





## DAHER поставил первый TBM 940

Французский производитель DAHER передал первый турбовинтовой самолет TBM 940 в Великобританию. Владельцем самолета стал частный клиент, а торжественная церемония передачи прошла на заводе во французском городе Тарб. Европейский сертификат типа на TBM 940 был получен в прошлом месяце.

«Одной из ключевых особенностей TBM 940 является автоматическая дроссельная заслонка – первая в мире, установленная на турбовинтовом самолете серийного производства весом менее 5,7 тонн. Полностью интегрированный с автопилотом, дроссельный рычаг автоматически регулирует скорость самолета в зависимости от заданного профиля полета – от набора высоты до захода на посадку. В дополнение к сокращению рабочей нагрузки на пилота автоматический дроссель позволяет эксплуатировать TBM940 на «границах разрешенных» режимах мощности двигателя Pratt & Whitney Canada PT6A-66D, обеспечивая оптимальную производительность и эффективность силовой установки» - говорят в компании.

Самолет оснащен сенсорной стеклянной приборной панелью Garmin G3000 и опциональной системой электронного помощника. Электронный помощник разработан как система контроля безопасности эксплуатационных режимов полета. Она включает в себя датчик и калькулятор угла атаки, электронную стабилизацию и систему защиты от потери скорости.

Максимальная дальность нового самолета составляет 1730 морских миль. Стоимость самолета составит \$4,13 млн.

С момента запуска в 1990 году было разработано 12 вариантов высокоскоростного самолета, а всего поставлено около 950 единиц.

## Kopter SH09 прошел серьезные тесты

В марте 2019 года компания Kopter, разработчик легкого однодвигательного вертолета, перебазировала на Сицилию свой третий прототип (P3) вместе с командой из 20 инженеров, пилотов и механиков, занимающихся летными испытаниями, для создания дополнительной базы летных испытаний в Поццалло.

Поццалло дает идеальные условия для проведения интенсивной летно-испытательной кампании SH09, необходимой в рамках сертификации. Здесь очень жесткие условия эксплуатации и погодные условия в течение всего года, что дает возможность испытать вертолет в суровом климате с высокими температурами и влажностью, сильными ветрами и соленой атмосферой.

С момента прибытия и в течение двух месяцев на P3 было выполнено 34 полета, что позволило вертолету

налетать около 100 часов. В этот период также была проведена первая крупная инспекция.

Главный результат – SH09 получил допуск к полетам на высоте до 10 000 футов и скорости до 135 узлов. Во время всех полетов P3 генерировал большой объем данных, которые будут использоваться для финализации серийного дизайна SH09.

На следующем этапе летно-испытательной кампании, после внесения некоторых аэродинамических модификаций, улучшающих управляемость P3, и модернизации корпуса главного редуктора, вертолет будет летать выше, быстрее и дальше. Это позволит собрать оставшиеся данные, необходимые для доработки конфигурации предсерийных вертолетов серий 4 и 5 (PS4 и PS5), которые будут участвовать в сертификационных полетах в следующем году. Сертификация EASA намечена на 2020 год..



## FBO Jetex в Париже отмечает 10 лет

Крупнейший европейский центр компании Jetex Flight Support (Jetex), расположенный в парижском аэропорту Ле-Бурже (Paris-Le Bourget Airport (LBG/LFPB)) отмечает свое десятилетие. Весной текущего года парижский FBO получил наивысшую оценку Global Star Rating System в области предоставления услуг для клиентов деловой авиации. Шейх Мохаммед бин Рашид Аль Мактум, вице-президент и премьер-министр ОАЭ, эмир Дубая, обнародовал официальные результаты Global Star Rating System в сфере услуг, удостоив два FBO компании наивысшей награды – «5 Звезд». Речь идет о FBO Paris - Le Bourget и Dubai. На данный момент Jetex – единственная частная авиационная компания в мире, получившая наивысшую оценку.

«Мы очень гордимся тем, что получили награду от Global Star Rating System, и с нетерпением ждем возможности получить признание и для других FBO нашей глобальной сети», - комментирует Адель Мардини, генеральный директор и президент Jetex.

В прошлом году Jetex сертифицировала FBO в парижском аэропорту Ле-Бурже по стандарту IS-VAN Stage I (Standard for Business Aircraft Handling), учрежденного Международным Советом деловой авиации (IBAC), став первой компанией во Франции, получившей данный сертификат.

FBO компании в Ле-Бурже был открыт в 2009 году. К услугам клиентов собственный пассажирский терминал (три представительских лаунджа и отдельная комната для сна) и полный спектр услуг по наземному обслуживанию. Общая площадь для парковки самолетов составляет 50000 кв.м. Как комментируют в Jetex, в 2018 году Paris-Le Bourget Airport обслужил свыше 50000 рейсов деловой авиации, что делает его крупнейшим в Европе.

К 2020 году Jetex Flight Support будет иметь 50 собственных FBO по всему миру. Глава Jetex Flight Support рассказал, что компания в настоящее время эксплуатирует или имеет контракты на строительство 29 FBO. Среди реализованных проектов – три объекта в Испании, пять в Марокко и по одному в Дубай, Париже и Флориде. К 2020 году Jetex Flight Support построит еще 21 FBO по всему миру.

Мардини отметил, что рост количества FBO вовсе не снижает значимость других сегментов бизнеса компании. Jetex Flight Support была создана в 2005 году в Дубай. В настоящее время компания работает в различных сегментах обеспечения услуг бизнес-авиации:

наземное обслуживание, топливообеспечение, планирование рейсов, консалтинг и другие услуги. Офисы Jetex Flight Support расположены по всему миру – Дубай, Пекин, Париж, Шеннон и Киев.

Головной офис компании находится в международном аэропорту Дубай. В распоряжении Jetex Flight Support 465 штатных сотрудников, которые обеспечивают VIP-обслуживание для коммерческих, деловых и частных авиаперелетов, координируя организацию наземного обслуживания в более чем 100 аэропортах Ближнего Востока, Африки, Азии и Европы.



## Lufthansa Technik и Mercedes-Benz Style представили единый концепт для ACJ и BBJ

Lufthansa Technik и Mercedes-Benz Style представили окончательную версию своего передового дизайна VIP-салона. Теперь две компании официально предлагают продукт как уникальное и роскошное решение обеспечения мобильности для частных самолетов классов ACJ и BBJ.

Центральной темой дизайна, пронизывающей все судно от входа до спальни, является уникальная и динамическая спиральная структура. Она создает новые независимые пространственные зоны без типичного расположения элементов отделки и стен.

«Мы разработали совершенно новую пространственную концепцию, которая выходит за пределы традиционного дизайна пространства салона. Мы были довольно радикальны, когда выбрасывали за борт старомодные представления о том, как должен выглядеть салон воздушного судна», - говорит Горден Вагнер, шеф-дизайнер Daimler AG. «Это позволяет пассажирам испытать типичную для Mercedes современную роскошь во всех ее проявлениях благодаря одновременно эмоциональному и умному дизайну — иными словами, дизайн одновременно «страстный» и «спокойный».



Стоит отметить, что дизайнеры полностью отказались от традиционных конфигураций салона и в целом отдалили его от самолетного — никакой капсуловидности. Как нет и всех прочих традиционных элементов вроде рядности сидений, иллюминаторов.

Одна из впечатляющих деталей интерьера — иллюминаторы: в представленном дизайне они скрыты с помощью панелей-дисплеев.

«Мы с огромным удовольствием представляем новый салон Mercedes-Benz Style нашим клиентам,

которые хотят видеть в своих частных самолетах самый современный дизайн», - говорит Виланд Тимм, вице-президент по продажам самолетов VIP и специального назначения в Lufthansa Technik. «Две компании объединили высочайшие стандарты дизайна с первоклассными техническими знаниями и опытом, благодаря чему смогли воплотить в жизнь уникальный салон воздушного судна. Сотрудничество с Daimler AG дает возможность представить концепции дизайна, позволяющие нашим клиентам со спокойной душой инвестировать средства в культовый дизайн, которому на рынке нет равных».

## Signature стала партнером Uber

Компания Signature Flight Support стала первым общенациональным партнером по эксплуатации и развитию аэропортовой инфраструктуры проекта авиатакси Uber Elevate, о чем компании объявили на саммите Uber Elevate. Таким образом, Signature будет содействовать в наземном обслуживании и развитии инфраструктуры скайпортов для Uber Air, а также будет предпочтительным наземным провайдером для сервиса UberCopter.

Uber Air планирует развивать сеть электрических городских воздушных такси по всему миру, которые должны будут выполнять совместные рейсы для четырех человек в густонаселенных городах. Первоначально запуск планируется в 2023 году в Далласе и Лос-Анджелесе. А пока Signature будет принимать участие в работе сервиса UberCopter, который запустится в следующем месяце в Нью-Йорке в партнерстве с HeliFlite, в качестве «структурного элемента» в обслуживании пассажиров Uber, чтоб в дальнейшем применить данный опыт для Uber Air. В UberCopter компания будет использовать свои существующие FBO, а также будет предоставлять агентов по обслуживанию пассажиров в New York Heliports, где работает HeliFlite.

«Опыт службы поддержки Signature Flight Support в сфере частной авиации делает ее идеальной для бизнеса Uber Elevate», - сказал Эрик Аллисон, глава Uber Elevate. «Эффективные и безопасные скайпорты являются важнейшим компонентом нашей бизнес-модели, и наше будущее сотрудничество с Signature обеспечит беспроблемный опыт для пассажиров с момента их прибытия в скайпорт и до вылета».

В качестве оператора FBO для Uber Elevate компания Signature будет использовать свой опыт для под-

держки инфраструктуры и операций скайпорта при посадке и высадке пассажиров eVTOL в своих FBO в аэропорту, а также в специально предназначенных городских скайпортах eVTOL, которые, по словам менеджера Uber Elevate по развитию инфраструктуры Чедда Кашина, вероятно будут располагаться на верхних этажах существующих гаражей. В ближайшем будущем Uber и Signature совместно разрабатывают передовые отраслевые практики в области

безопасности полетов и обслуживания клиентов в сегменте городской воздушной мобильности.

Signature также планирует обслуживать зарядные станции и проводить замену батарей электрических воздушных такси Uber. Несмотря на то, что обслуживание клиентов и комфорт очень важны, безопасность пассажиров в скайпортах будет иметь первостепенное значение, заявили партнеры.



## Гибридный самолет VoltAero готовится к полету

Французский стартап VoltAero, разрабатывающий гибридно-электрический самолет, готовится начать летные испытания своего первого прототипа Cassio 1 на базе Cessna 337. У прототипа передний двигатель планируется заменить винтами на крыльях, приводимых в движение электродвигателями. На выставке в Ле-Бурже компания продемонстрировала макет «Iron Bird», включающий в себя испытательный гибридный силовой модуль, а на производственной площадке строится прототип Cassio 2, который получит полностью проверенную силовую установку.

VoltAero заявила, что согласовала план сертификации с французским отраслевым регулятором DGAC, что является краеугольным камнем стратегии – вывести жизнеспособный гибридный электрический самолет в категории CS23 (максимальная взлетная масса до 2,5 тонн) на рынок, где такая технология пока остается совершенно новой.

Cassio 1 базируется на планере Cessna 337, в то время как Cassio 2 получит новый фюзеляж, основанный на первоначальной конфигурации, тестируемой на Cassio 1, но с полностью композитным планером производства Aero Composites Saintonge.

VoltAero определил четыре конфигурации на своем пути к сертификации. В конфигурации 1 будут собираться данные для последующего анализа. Конфигурация 2 готовится для полета с установленными на крыле электродвигателями, заменяющими передний двигатель. Конфигурация 3 проверит электрические силовые установки с существующим задним двигателем. Конфигурация 4, к концу 2019 года, получит гибридный «силовой модуль», который заменит задний двигатель. С этой конфигурацией

компания рассчитывает получить одобрение в EASA, а затем и в FAA.

Конструкция Cassio будет иметь толкающий винт, приводимый в действие гибридно-электрическим «силовым модулем» (включая электродвигатель мощностью 60 кВт, приводящий в действие тот же вал, что и традиционный тепловой двигатель), а также два тянущих винта, по одному на каждое крыло, каждый из которых приводится электродвигателями по 60 кВт. Самолет рассчитан на четыре-девять мест, продолжительность полета 3,5 часа и крейсерскую скорость 200 узлов.

Жан Ботти, генеральный и технический директор VoltAero, сказал, что запуск проекта в производство потребует 70 млн. евро инвестиций. По его словам, поддержка региона Nouvelle-Aquitaine была ключевой, так как место для серийного производства окончательно определено в этом регионе. По его словам, поставки планируются «с 2022 года, и мы рассчитываем производить 150 самолетов в год в полном объеме, чего мы надеемся достичь в 2025–26 годах, через три года после начала производства».

Ботти сказал, что у самолета будет 600 кВт мощности (почти 800 лошадиных сил), 300 кВт от электродвигателей и 300 кВт – тепловая часть гибридной энергосистемы. Основная роль теплового двигателя состоит в том, чтобы заряжать батареи, обеспечивая при этом избыточность для «непревзойденного уровня безопасности», учитывая, что тепловая или полностью электрическая энергия может использоваться отдельно, если у одной из систем возникнет проблема. При этом взлет и посадка обычно будут полностью электрическими, что даст более тихую работу.

Для полета на дальность менее 200 км можно будет использовать чисто электрический привод. «Мягкий» гибрид рассчитан на дальность от 200 до 600 км, а «тяжелый» гибрид предназначен для дальности свыше 600 км до максимальной в 1300 км. В настоящее время топливные баки вмещают 120 литров топлива.

Центральным элементом дизайна является автоматизированное управление питанием. Пилот имеет два рычага, один для тепловой мощности и второй для электрической. Экипажу не нужно беспокоиться о том, как распределить мощность между толкающим и тянущими винтами, его задача определить гибридную стратегию.



## ЦБА «Пулково-3» бьет рекорды

В период с 6 по 8 июня 2019 года в Санкт-Петербурге прошел ежегодный Петербургский Международный Экономический Форум. Компания «ДжетПорт СПб» (управляет Санкт-Петербургским Центром Бизнес Авиации «Пулково-3») подвела итоги работы, которые оказались весьма впечатляющими.

Как рассказали BizavNews в ЦБА «Пулково-3», в текущем году было обслужено 552 рейса бизнес-авиации и 1772 пассажира. Количество обслуженных пассажиров стало рекордными для компании за все время проведения ПМЭФ. К примеру, в прошлом году было обслужено 647 рейсов бизнес-авиации и 1674 пассажира, в 2017 году обслужено 544 рейса бизнес-авиации и 1586 пассажиров, а в 2016 году – 545 рейсов бизнес-авиации и 1475 пассажиров, соответственно.

«В этом году пиковые дни выпали на 5 и 7 июня. Нам приятно, что за весь период проведения Форума мы не получили ни одной жалобы или претензии», - комментируют в компании.

В марте текущего года «ДжетПорт СПб» сертифицировала FBO «Пулково-3» по стандарту IS-BAH Stage I (Standard for Business Aircraft Handling), учрежденно-го Международным Советом деловой авиации (IBAC).

В 2018 году «ДжетПорт СПб» существенно увеличил свои производственные показатели. Так, за 12 месяцев прошлого года компания обслужила 8587 рейсов (4292 воздушных судна) и 26746 пассажиров, против 7923 рейса (3941 воздушное судно) и 22687 пассажиров годом ранее. главным событием 2018 года стал Чемпионат Мира по футболу. В период проведения полуфинальных матчей Чемпионата Мира по футболу 2018 установлен новый абсолютный рекорд по обслуженным рейсам и пассажирам за сутки. 11 июля 2018 года через терминал прошло

1338 пассажиров. Всего же в период с 8 по 11 июля компания обслужила 593 рейса и 2718 пассажиров. Как отметили в «ДжетПорт СПб», впервые в истории компании обслужено за сутки рейсов больше, чем в ЦБА «Внуково-3». 11 июля количество рейсов превысило показатели московских коллег на 30 операций. Подавляющее большинство выполненных рейсов

осуществлялись на дальнемагистральных и широкофюзеляжных типах воздушных судов. Также в «ДжетПорт СПб» отметили огромное количество гостей из Азии, преимущественно из Индии и Китая.

Напомним, что в этом году компании исполнилось 10 лет.



## Первая группа авиационных брокеров одобрена IADA

Международная ассоциация авиационных дилеров (International Aircraft Dealers Association – IADA), которая недавно перешла к полноценной профессиональной аккредитации авиационных дилерских организаций, квалифицировала первую группу индивидуальных брокеров для сертификации на основе их опыта в области авиационных сделок.

«Эта первая группа от 22-х сертифицированных

IADA авиационных брокеров, несомненно, являются лучшими из лучших и устанавливают ориентир для знаний, навыков и способностей отдельных специалистов по продажам в постоянно развивающейся отрасли авиационных сделок, где ранее не было четко определенных стандартов», - сказал исполнительный директор IADA Уэйн Старлинг. «Joseph Allan Aviation Consulting, объективное независимое агентство, планирует этой осенью провести тестирование следующей группы брокеров».

Недавно сертифицированные IADA авиационные брокеры работают в аккредитованных IADA дилерских организациях, представляющих интересы покупателей и продавцов деловых самолетов. Строгий сертификационный экзамен для брокеров был разработан и проведен компанией Joseph Allan Aviation Consulting, которая также разработала стандарты аккредитации для авиационных дилеров.

Экзамен оценивает навыки и компетенции, которые требуются авиационным брокерам для эффективного выполнения работы. Joseph Allan Aviation Consulting имеет значительный опыт в разработке учебных программ, а также в разработке и проведении экзаменов, измеряющих компетенции, основанные на знаниях.

Дилеры и брокеры IADA ведут бизнес в более чем 100 странах и используют эксклюзивную онлайн-площадку AircraftExchange.com, на которой представлены только самолеты, предлагаемые для продажи или аренды членами IADA. В то время, как только 3% от всех организаций, занимающихся продажей самолетов, заслужили аккредитацию IADA, они обрабатывают более 50% транзакций на вторичном рынке бизнес-джетов.

*Первая группа брокеров по операциям с самолетами, сертифицированная IADA:*

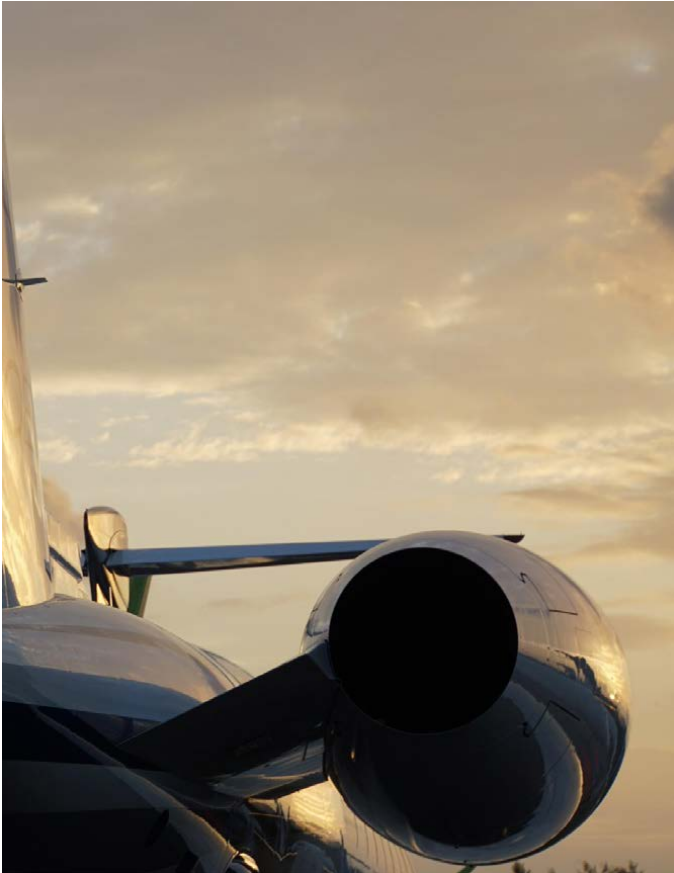
### *Аккредитованный дилер    Брокер*

AvPro  
Axiom Aviation  
Axis Jet  
CFS Jets  
Dallas Jet International  
Eagle Creek Aviation  
Elliott Jets  
Exclusive Aviation  
(Fargo Jet)  
Gantt Aviation  
Global Wings  
Guardian Jet  
Hatt & Associates  
International Jet Traders  
JBA Aviation  
Jetcraft  
Leading Edge Aviation  
Solutions  
Meisner Aircraft  
Mente Group  
OGARAJETS  
QS Partners  
Western Aircraft  
Wetzel Aviation

**Chris Ellis**  
**Andrew Toy**  
**Matt Bosco**  
**Mitch McCune**  
**Brad Harris**  
**Matt Hagans**  
**Todd Jackson**

**Mike Higgins**  
**Jay Gantt**  
**Nick Schneider**  
**Doc Dwyer**  
**Jason Hatt**  
**Marcelo Abello**  
**Jon Taylor**  
**Chad Anderson**

**Joe Carfagna Jr.**  
**Chris Meisner**  
**Brian Proctor**  
**Johnny Foster**  
**Nick Cerrentani**  
**Phil Winters**  
**Jack Wetzel**



## Оптимизм с Ближнего Востока

В последнем прогнозе рынка на ближайшие десять лет специалисты компании Jetcraft прогнозируют, что доля Ближнего Востока будет составлять 2% от общего объема продаж самолетов деловой авиации во всем мире. Согласно выводам аналитиков компании, Саудовская Аравия является наиболее заметным рынком деловой авиации в регионе, и исторически получила наибольшую долю, за которой следуют ОАЭ.

«Антикоррупционная кампания наследного принца Саудовской Аравии Мухаммада ибн Салмана, во время которой были арестованы сотни принцев, бизнесменов и чиновников, напугала элиту страны, что напрямую повлияло на трафик в этой стране и на планы по приобретению новых воздушных судов», - поясняет Паскаль Бахманн, старший вице-президент Jetcraft по продажам в ЕМЕА. «Однако сейчас ситуация приходит в норму. Спрос на новые воздушные суда и самолеты с вторичного рынка вновь увеличивается и этот тренд должен сохраниться, как минимум в среднесрочной перспективе».

«Общаясь с нашими клиентами в Саудовской Аравии, мы выяснили, что они снова активно летают. Это



внушает определенный оптимизм. Пока политическая ситуация в стране остается стабильной, клиенты вновь стали заинтересованы в приобретении самолетов и вертолетов. Рынок Саудовской Аравии существенно отличается от других стран региона. В стране еще есть очень старые бизнес-джеты, такие как Gulfstream II и III и многочисленные самолеты Hawker, в том числе 400 и 400XP с 1970-х и 80-х годов. Их необходимо будет заменить в ближайшее время. Хотя покупка старого подержанного самолета, такого как Hawker 900XP, может иметь смысл в США, где у вас есть возможность летать от побережья до побережья всего за \$4 млн., нашим клиентам на Ближнем Востоке нужны самолеты с большей дальностью полета для достижения тех же результатов», - комментирует Бахманн.

В прошлом году в Саудовской Аравии было гораздо больше продавцов, чем покупателей, поскольку владельцы надеялись продать свой самолет. В Jetcraft ожидают, что этот тренд продолжится в 2019 году. Новая тенденция популярности сверхдальних самолетов не уникальна для Ближнего Востока. Прогноз рынка Jetcraft предсказывает, что во всем мире категория больших бизнес-джетов, включающая сегменты сверхбольших, сверхдальних и конвертированных авиалайнеров, составит 32% от общего количества проданных самолетов и 64% от общей выручки в течение следующих 10 лет.

Самые большие из этих самолетов имеют определенную популярность в Саудовской Аравии. В регионе насчитывается около 40 самолетов Boeing Business Jet, причем переделанные авиалайнеры являются фаворитом среди состоятельных людей. По словам Бахманна, предпочтение в Саудовской Аравии отдается самолетам американского производства, благодаря историческим связям между двумя странами.

Традиционно Саудовская Аравия была рынком Gulfstream, поскольку эти самолеты использовались как для государственных, так и для военных операций. Сегодня наблюдается немного большая диверсификация – представлены все производители, но когда дело доходит до цифр, Gulfstream и Boeing по-прежнему лидируют.

Растущее число сверхбогатых людей на Ближнем Востоке и во всем мире означает, по словам г-н Бахманна, уверенность в долгосрочных перспективах региона, несмотря на недавние политические противоречия. «Эти люди всегда хотят владеть самолетами», - сказал он.

«Однажды у меня был клиент из Саудовской Аравии, который летал только 100 часов в год, поэтому мы обсуждали с ним долевое владение. Но, в конечном счете, он выбрал полное владение, потому что ему нравилось посещать свой самолет и просто смотреть на него всякий раз, когда он хотел. Ему нравилось знать, что он может использовать его в любое время, и он единственный его владелец. Кому это не понравится?», - резюмирует г-н Бахманн.

В прошлом году Jetcraft улучшил свои показатели. В 2018 году компания закрыла 100 сделок по купле/продаже воздушных судов. Примерно 10% от общей стоимости самолетов, проданных компанией в 2018 году, пришлось на Ближний Восток и в Африку, поскольку низкая активность в Саудовской Аравии была компенсирована ростом в других странах, включая ОАЭ.

«На протяжении уже более 55 лет клиенты постоянно обращаются к нам за уникальными услугами в сфере деловой авиации. Благодаря передовым методам изучения рынка наши специалисты по



продаже, маркетингу и управлению контрактами гарантируют максимальную поддержку для проведения успешной сделки. Сеть из более чем 20 офисов во всем мире дает нам уникальную возможность одновременно проводить исследования рынка во всех регионах, имеющих критически важное значение. Планируя сделку, мы используем самые успешные мировые практики и индивидуальный подход, а также всегда обеспечиваем надежную базу ресурсов для эффективной работы в разных странах мира. Предлагаем на собственном опыте убедиться в эффективности и гибкости наших решений для приобретения

воздушных судов, в разнообразии нашего ассортимента и других преимуществах, которые позволили компании Jetcraft стать лидером в своей сфере. Благодаря энтузиазму команды авиационных экспертов, стратегическому подходу и аналитическому мышлению, мы стали мировым лидером в области продаж, закупок и других торговых операций с воздушными судами», - комментирует владелец и председатель правления Jetcraft Джахид Фазал-Карим.

Ранее Jetcraft опубликовала выводы ежегодного прогноза развития отрасли деловой авиации на

ближайшие десять лет. В прогнозе рассматривается новый экономический цикл стабильного органичного роста и увеличения доходов.

Основные выводы:

- Поставки больших самолетов составят 32% (2778) от общего количества, а на их долю придется 64% совокупного дохода.
- К концу прогнозируемого периода совокупный воздушный флот составит 28195 единиц, таким образом, рост составит 37%.
- В течение прогнозируемого периода большая часть поставок, 60% (5241 самолет), по-прежнему будет приходиться на долю Северной Америки, в Европе ожидается 18% (1572), а на Азиатско-Тихоокеанский регион придется 13% (1136).
- В течение следующих 10 лет прогнозируется поставка 8736 деловых самолетов, а доход составит \$271 млрд (из расчета цен 2018 года).
- Увеличение количества частных лиц с очень крупными состояниями (UHNWI) стимулирует рост семейных офисов, а применение технологий блок-чартера и долевого владения значительно облегчает доступ этого сегмента покупателей к бизнес-авиации.

«Прогнозируемые поставки в категории больших бизнес-джетов заберут огромную долю общих доходов в отрасли, демонстрируя тенденцию к более крупным дальнобойным самолетам для поддержки нынешних потребностей глобального бизнеса. Мы уверены, что уроки, которые мы получили за прошедшее десятилетие, обеспечат устойчивый рост деловой авиации в предстоящие годы. Наша отрасль устойчива и у нее впереди стабильное будущее», - комментируют в компании.



## Регуляторы работают над стандартами сверхзвуковых полетов

Спустя 15 лет после последнего полета «Конкорда», отрасль начинает видеть прогресс, как в рамках FAA, так и в более широком международном спектре, в продвижении идеи возвращения сверхзвукового полета. Но может пройти не менее шести лет, прежде чем произойдут какие-либо существенные регуляторные изменения.

В настоящее время стандарты по шуму фактически запрещают гражданские полеты на скоростях, превышающих скорость звука, над сушей в большинстве частей мира. Но по указанию Конгресса США Федеральная авиационная администрация изучает возможности регулирования, которые могли бы сделать реальным использование сверхзвуковых самолетов и их полетов. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) также начинает аналогичную исследовательскую работу через свой Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP).

«В настоящее время компании в США и за рубежом по-новому смотрят на сверхзвуковые авиаперевозки», - сказали в FAA. «Более легкие и эффективные композитные материалы в сочетании с новыми конструкциями двигателей и планеров могут дать потенциал для внедрения жизнеспособного сверхзвукового пассажирского самолета».

Кроме того, Конгресс США выразил заинтересованность в развитии сверхзвуковых технологий. Законодательный орган включил в директиву FAA несколько положений по сверхзвуковому законопроекту, который был принят в прошлом году. Эти меры включили в себя призыв к агентству взять на себя руководящую роль в разработке правил, стандартов и политики, касающихся сверхзвуковых самолетов. В частности, законодатели установили 31 марта 2020

года крайним сроком для публикации уведомления о предлагаемом нормотворчестве, которое проложит путь к гражданскому сверхзвуку.

В прошлом регулирующие органы в основном применяли подход, предусматривающий учет стандартов шума сверхзвуковых самолетов в соответствии с требованиями рынка. Но около пяти лет назад заинтересованные стороны начали встречаться с регуляторами, чтобы обсудить необходимость стандартов для взлетно-посадочных операций, которые соответствовали бы и отражали врожденные особенности сверхзвуковых самолетов. Соответствующие правила важны поскольку физика сверхзвукового полета сильно отличается от физики дозвукового полета, а сверхзвуковые самолеты имеют очень разные профили взлета и посадки. Нынешние правила не отражают эти различия и не будут работать для сверхзвуковых самолетов.

Но регулирующие органы по-прежнему обеспокоены возможным восприятием того, что новые стандарты могут представлять собой ослабление экологических норм.

Тем не менее, этот подход в последние годы по ряду причин начал меняться. Все больше игроков проявляют интерес к выходу на сверхзвуковой рынок, подчеркивая потенциал этого сегмента. Конгресс выразил заинтересованность в развитии сверхзвукового рынка и санкционировал деятельность на этот счет. Начались исследования, как в отрасли, так и в правительстве, которые наполняли базу данных для разработки правил, касающихся соответствующих стандартов взлета и посадки. Эти данные также могут быть использованы для того, чтобы потенциально гарантировать регулирующим органам и сообществу в целом, что сверхзвуковой полет может быть

выполнен гораздо тише, чем это было в прошлом.

FAA инициировала два мероприятия по нормотворчеству: первое, касающееся сертификации по уровню шума сверхзвукового полета (включая стандарты для взлета и посадки), и второе, предусматривающее специальное разрешение на полет для проведения сверхзвуковых летных испытаний в США. Второе предназначено для проведения сертификационных испытаний.

Отрасль надеется, что рабочие группы CAEP – одна по шуму, а другая – по выбросам – будут готовы проголосовать по стандарту к 2023 году с полным принятием ИКАО к 2025 году.

Тем временем такие компании, как Aerion, Boom и Spike, продолжают продвигаться в своих сверхзвуковых проектах. Aerion ожидает, что он подаст заявку на сертификат типа уже в этом году. Как только заявка будет подана в США, FAA проконсультируется с заявителем на основе сертификации, включая стандарты шума, которым должен соответствовать самолет при прохождении процесса сертификации. Но в компании говорят, что «пока нет сертификационной базы, вы не можете зафиксировать сертификационный дизайн».

Это, однако, произойдет до того, как будут внесены изменения в Part 36, чтобы внести нормы для сверхзвуковых самолетов. Чтобы учесть отсутствие правил, регулирующих сверхзвуковые самолеты, FAA придется пройти специальный процесс выработки правил: предложить для общественного обсуждения и принять «правило особой применимости», которое применяется только к конкретному воздушному судну, проходящему сертификацию типа.

## Самолет недели

Оператор: *Dassault Aviation*

Тип: *Dassault Falcon 8X*

Год выпуска: *2015 г.*

Место съемки: *июнь 2019 года, Paris Le Bourget - LFPB, France*



Фото: *Дмитрий Петроченко*