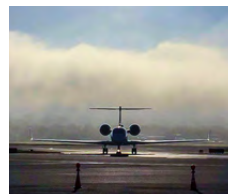




На минувшей неделе произошла очередная веха в истории турбовинтового Pilatus PC-12. Швейцарский производитель поставил заказчику 1700-й самолет этого семейства. Юбилейная машина будет эксплуатироваться в Jetfly Aviation, который является давним партнером швейцарского производителя, и эксплуатирует 40 PC-12.

Провайдер отраслевых данных JetNet провел очередное исследование отрасли. Одним из ключевых показателей отчета является настроение рынка – ответы на вопросы о том, как респонденты относятся к состоянию рынка. В этом году только 51% респондентов считают, что рынок на подъеме, по сравнению с 69% годом ранее. Дельта в 18 пунктов демонстрирует растущий пессимизм и самое резкое падение, зарегистрированное за последние семь лет. Показатель чистого оптимизма во всем мире, составляющий менее 18%, представляет собой самый низкий уровень с конца 2016 года, когда отрасль была взволнована объявлением о Brexit и крайне спорных президентских выборах в США. Несмотря на то, что доверие отрасли в последующие годы росло, ожидается, что текущий спад сохранится.

Для эксплуатантов малой авиации планируют снизить регуляторную нагрузку, чтобы им было проще осуществлять коммерческую деятельность. Сенаторы поддержали такую инициативу Минтранса на «круглом столе» Комитета Совета Федерации по экономической политике 26 ноября. В ведомстве подготовили законопроект о регулировании деятельности авиации общего назначения.



Продажи на вторичном рынке снижаются

Активность на вторичном рынке бизнес-джетов замедляется благодаря уменьшению количества транзакций и увеличению запасов

стр. 20

В отрасли растет пессимизм

Провайдер отраслевых данных JetNet проводит опросы пользователей для отчетов iQ с 2011 года и за это время получил более 18 000 ответов

стр. 21

АОРА обеспокоена ростом ставок страхования

Ассоциация владельцев и пилотов воздушных судов совместно с руководителями страховой отрасли работает над стратегиями для пилотов, которые помогут сдержать резкое повышение страховых ставок

стр. 22

Хождение по МАКам

«Ростех» хочет наладить экспорт авиатехники с помощью Межгосударственного авиакомитета

стр. 23

Gulfstream
G500



Правила для владельцев малых воздушных судов планируют упростить

Для эксплуатантов малой авиации планируют снизить регуляторную нагрузку, чтобы им было проще осуществлять коммерческую деятельность, например участвовать в сельскохозяйственных работах.

Сенаторы поддержали такую инициативу Минтранса на «круглом столе» Комитета Совета Федерации по экономической политике 26 ноября. В ведомстве подготовили законопроект о регулировании деятельности авиации общего назначения. Он упрощает возможность коммерческой эксплуатации легких и сверхлегких судов за счет снижения регуляторной нагрузки.

В частности, планируется упростить процедуру сертификации при перевозке пассажиров и выполнении авиационных работ с использованием легких и сверхлегких пассажирских судов, прописывается привлечение владельцев таких судов, которые смогут зарегистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя, например для сельскохозяйствен-

ных работ. Также планируется облегчить подготовку пилотов малой авиации.

По мнению главы Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрея Кутепова, во главу угла надо поставить образование кадров для малой авиации, а потом снижать регуляторную нагрузку.

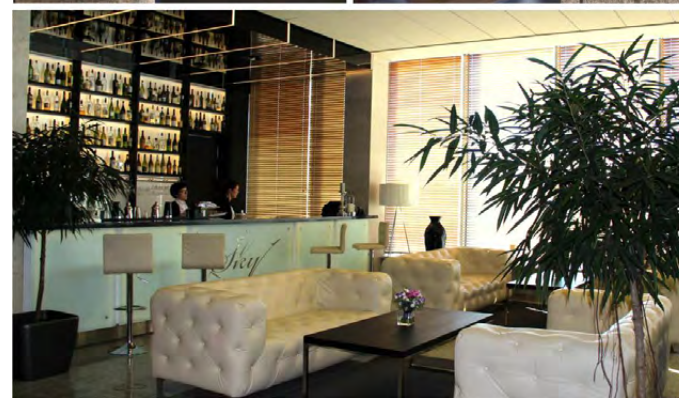
«Если человек подготовленный, он понимает, какая ответственность ложится на него», — сказал он.

Сейчас требования для получения сертификата эксплуатанта, которые действуют для крупных авиакомпаний, необоснованно высоки для малой авиации, считают сенаторы. Также ограничен доступ частных лиц и эксплуатантов малой авиации к воздушным перевозкам на легких воздушных судах небольшой вместимости, например, для ознакомительных полетов за плату или сельскохозяйственных работ по заказу фермеров из-за необоснованно усложненных правил и процедур оформления сертификата эксплуатанта.

Законопроект разработан «не только в интересах отдельных граждан, но и в интересах общества и государства, интенсивного развития и повышения уровня безопасности полетов авиации общего назначения, повышения мобильности населения, особенно в труднодоступных районах, и сокращения нагрузки на федеральный бюджет за счет сокращения субсидий», — говорится в заключении «круглого стола».

Сенаторы, представители регионов и авиационной отрасли направят свои предложения по изменениям в этот законопроект. После согласований он поступит на рассмотрение в Правительство, сообщили представители Минтранса.

Источник: Парламентская газета



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

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



Plug and Play в салоне Falcon

Компания Ingenio Aerospace совместно с Dassault Falcon разработала держатели для персональных электронных устройств «plug and play» для салонов Falcon 2000, 900 и 7X. На этих самолетах продукты компании также интегрируются с системами развлечений в полете (IFE), чтобы предоставить пользователям USB-подключения для устройств.

По словам Ingenio, держатели в салоне были разработаны для размещения продуктов компании, в том числе кронштейнов для планшетов, во всех интерьерах Falcon. «Вместе держатели и кронштейны обеспечивают пассажирам удобный, комфортный и стильный доступ к персональным устройствам и значительное улучшение существующих систем IFE», - говорят в Ingenio.

Кроме того, электронный журнал бортовой документации (EFB) в кабине пилота от Ingenio был одобрен для семейств Falcon 900 и 2000 с бортовой электроникой EASy, находящихся в эксплуатации. Компания заявила, что это «универсальное и простое в использовании крепление для планшета, разработанное в соответствии с последними стандартами сертификации, включая воспламеняемость».

Оливье Ланжард, директор Dassault Falcon по программам вторичного рынка и развитию бизнеса, сказал, что эти продукты Ingenio, которые теперь доступны через сеть сервисных центров Falcon, повышают удобство использования портативных устройств как в салоне, так и в кабине экипажа.



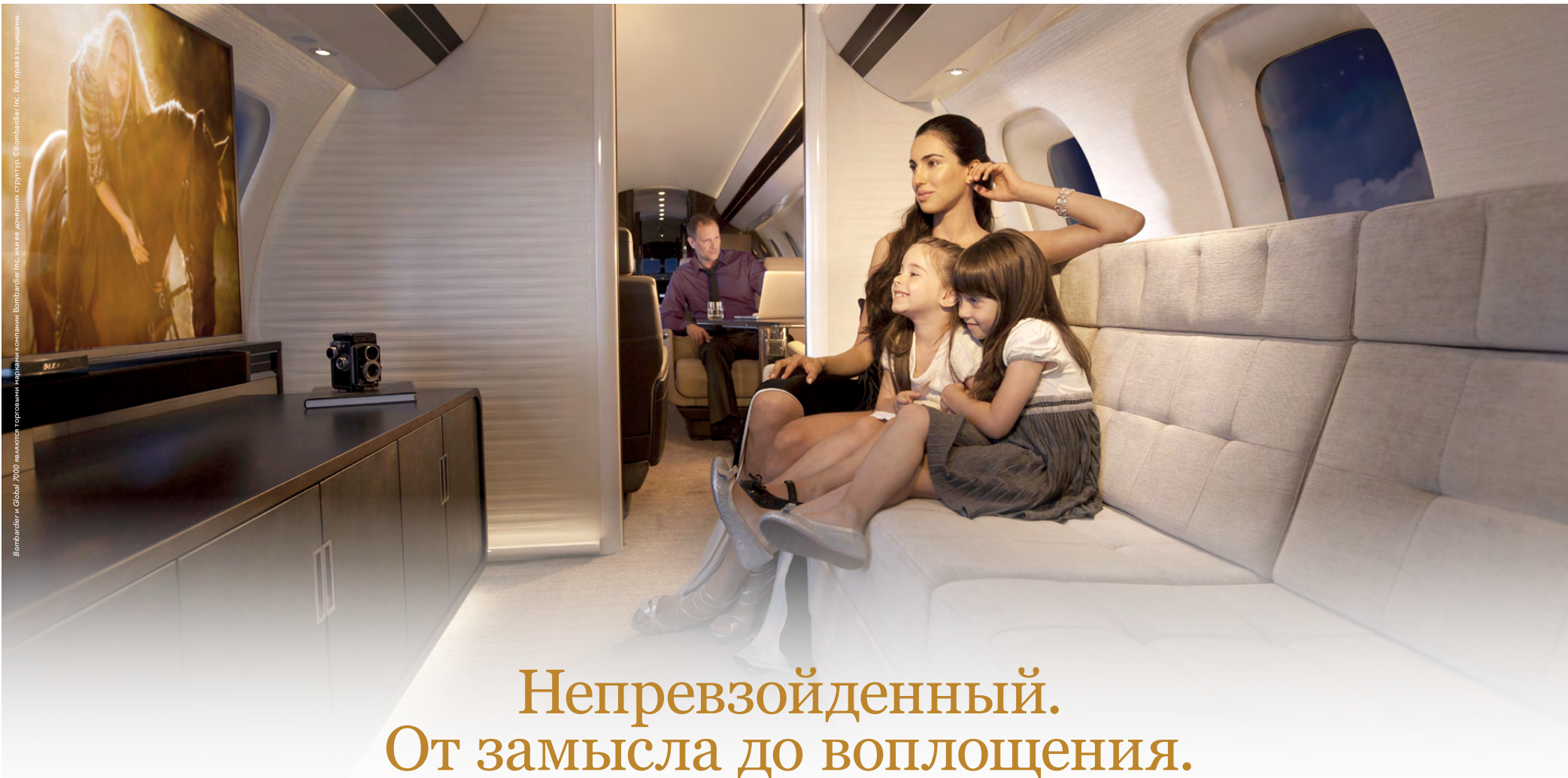

МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТАМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE





Вспомогательные и вспомогательные системы Bombardier Inc. и ее дочерних структур. Все права защищены.

Непревзойденный. От замысла до воплощения.

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

businessaircraft.bombardier.com

BOMBARDIER

Налет Bombardier Challenger в парке NetJets превысил отметку в 300000 часов

Суммарный налет бизнес-джетов Bombardier Challenger в парке NetJets превысил отметку в 300 тысяч часов. Долевой оператор эксплуатирует более ста бизнес-джетов популярного семейства в США и Европе (81 Challenger 350 и 21 Challenger 650).

Согласно статистике, предоставленной Bombardier, на сегодняшний день флот бизнес-джетов Challenger у NetJets в США и Европе выполнил в общей сложности 178 394 рейса (96 773 из которых принесли доход), перевез 339 124 пассажира и налетал 300 554 часа. Только в прошлом году это равнялось примерно одному взлету или посадке каждые 317 секунд и «прибыльному» взлету или посадке каждые 587 секунд.

NetJets был стартовым заказчиком Challenger 350 и получил первый самолет в 2014 году. «Мы очень гордимся нашими давними отношениями с NetJets, который разделяет наше желание создать исключительный опыт полетов для клиентов», - сказал пре-

зидент Bombardier Business Aircraft Дэвид Колил.

Challenger 650, созданный на базе 605-й модели в партнерстве именно с NetJets, получил новую авионику, обновленный салон и более мощные двигатели. Обновленный самолет получил авионику Rockwell Collins Pro Line 21, которая включена в архитектуру комплекса бортового оборудования Bombardier Vision. Среди новой функциональности – мультирежимный погодный радар и система синтетического обзора, данные с которой отображаются на коллиматорном индикаторе Head-Up Display. Новый джет также получил более мощные двигатели GE Aviation CF34-3B, имеющие взлетную тягу 9220 фунтов (4200 кг), что на 5% больше по сравнению с базовой версией. Это позволяет самолету пропорционально увеличить полезную нагрузку при взлете с коротких взлетно-посадочных полос. При этом дальность по сравнению с 605-й моделью не изменилась и составляет 4000 миль (7400 км).



НАМ ДОВЕРЯЮТ



 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Embraer расширяет сервисные возможности во Флориде

Embraer Services & Support расширила свой техцентр по обслуживанию деловых самолетов в международном аэропорту Форт-Лодердейл-Голливуд (FLL), заключив договор аренды с Jetscape Services на отдельный ангар. Присутствие компании во Флориде является стратегическим для владельцев и операторов бизнес-джетов в южной части США, на Карибах и в Центральной Америке, а также для тех, кто летит транзитом через Южную Флориду.

«Дополнительные мощности будут способствовать улучшению обслуживания наших клиентов, независимо от того, находятся ли они в регионе или просто путешествуют по Флориде», - сказал вице-президент Embraer Services & Support Фрэнк Стивенс. «Наше

расширение в Южной Флориде позволяет нам еще больше повысить качество обслуживания клиентов как владельцев воздушных судов, так и эксплуатантов бизнес-джетов, в дополнение к созданию 40 новых рабочих мест».

Сервисный центр Embraer в Южной Флориде также является базой для программы управления летной годностью, где клиенты могут встретиться со специалистами, чтобы узнать, как можно настроить программу. По словам Embraer, программа предоставляет клиентам специального сертифицированного менеджера по летной годности для планирования, координации и мониторинга всех требований к техническому обслуживанию и летной годности на протяжении всего жизненного цикла самолета.



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

В Подмосковье планируют построить завод по производству легких самолетов

Строительство завода по созданию легких самолетов в Московской области начнется в 2020 году, сообщил журналистам председатель совета директоров S7 Group Владислав Филев.

Губернатор Московской области Андрей Воробьев в июне подписал соглашение с гендиректором S7 Airlines Владимиром Обьедковым о строительстве авиационного и инфраструктурного комплексов на территории Ступинского района Подмосковья, где будет располагаться завод по созданию легких воздушных судов Epic Victory, учебный центр и другие предприятия.

«Сейчас мы занимаемся инфраструктурой, в следующем году начнем строить сам завод, у нас уже есть проектная документация», - сказал Филев, отвечая на вопрос, когда начнется стройка подмосковного завода.

Отвечая на вопрос, правда ли, что вместо самолетов Victory на заводе будут производить региональный самолет, он сказал, что сейчас говорить об этом рано, идет дискуссия.

«Фактически завод, который мы разработали, будет использовать одни и те же технологии для обоих самолетов. И оба проекта мы делали совместно с СибНИА. Поэтому, с этой точки зрения, по обоим проектам мы находимся примерно в одной точке, технологически мы готовы начинать. ... В одном из ангаров будет экспериментальное производство, на котором мы потренируемся. И, я думаю, что первый летающий экспериментальный образец мы увидим через 18-24 месяца. И тогда мы поймем, куда будем двигаться дальше», - сказал Филев.

«Боюсь, на два самолета у нас не хватит сил одновременно. Даже не то, что боюсь - я практически уверен в этом. Поэтому нужно будет принять тяжелое решение. У каждого проекта есть свои сторонники. Но президент поставил задачу развивать региональные перевозки - он не ставил задачу развивать административные перевозки. Поэтому с высокой вероятностью все будет определять доступность финансирования: несмотря на то что мы получили огромное количество знаний в Америке, «упражнения» не дешевые», - отметил он.





Признанный уровень качества



Best FBO
in Europe





ASL Group начала строительство нового ангара

Бельгийская компания ASL Group начала строительство ангара площадью 2400 кв.м. в международном аэропорту Антверпен-Дёрн в Бельгии. Этот второй ангар компании, строительство которого планируется завершить к маю-июню 2020 года. Он позволит разместить растущий флот оператора, а также предложить место в ангаре для клиентов FBO.

Наземные подготовительные работы для строительства нового ангара ASL начались во второй половине ноября 2019 года. Первый ангар и офисы были открыты еще в 2006 году. С тех пор компания значительно выросла, так же как и ее флот (совместно с голландской дочкой JetNet Netherlands), который в настоящее время насчитывает 40 самолетов, размещенных на

различных базах в Бельгии и Нидерландах.

В начале этого года ASL начала обслуживать деловую авиацию в Антверпене, в Маастрихте и в Гронингене (Нидерланды). Строительство нового ангара будет поддерживать это направление работы, а также предлагать ангарное пространство для других операторов и клиентов FBO.

Для этого нового ангара ASL возобновила сотрудничество со строительной компанией ALMOBE, которая построила первый ангар и офисы компании в 2006 году. Новый ангар будет расположен прямо напротив нынешнего и будет иметь дверь шириной 40 м и высотой 8,2 м со свободными пролетами 40 м.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Новый азербайджанский борт №1

Из цеха окончательной сборки компании Boeing в Сиэтле выкатили Boeing 777-200LR (4K-AZ01), который предназначен для правительства Азербайджана. Ранее с таким номером эксплуатировался ACJ319. Впрочем, аналитики утверждают, что новый борт пришел на смену Airbus A340-600 (2006 года выпуска), однако официального подтверждения этой информации нет.

После летных испытаний и официальной передачи заказчику лайнер отправится на кастомизацию в Базель, где расположен технический центр AMAC Aerospace. В настоящее время правительственный отряд также эксплуатирует ACJ319 и ACJ320.

Boeing 777-200LR («LR» означает «Longer Range» — большая дальность) в 2006 году стал самым «дальнотойным» коммерческим авиалайнером в мире. Boeing назвал эту модель Worldliner, указывая на возможность авиалайнера соединить практически любые два аэропорта. Модификация имела наибольшую дальность полета среди коммерческих авиалайнеров — дальность полета составляет 15 843 километра. Модификация 777-200LR предназначена для сверхдлинных рейсов. Модель 777-200LR оснащена мощными реактивными двигателями GE90-110B1L и вмещает до 317 пассажиров в двухклассной конфигурации.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



С начала года Pilatus поставил почти тридцать PC-24

Швейцарский производитель за девять месяцев текущего года передал заказчикам 27 реактивных PC-24 и 51 турбовинтовой PC-12. Суммарная стоимость всех поставленных самолетов составила \$511,9 млн. В первом квартале производитель передал клиентам 17 самолетов, во втором – 30 самолетов, в третьем – 31. В компании не скрывают, что ожидают «активного четвертого квартала».

Одной из главных новостей осени стала презентация в октябре на выставке NBAA абсолютно нового Pilatus PC-12NGX. Также в рамках выставки швейцарский производитель представил широкой публике новый интерьер своего бизнес-джета PC-24. Как рассказал BizavNews Томас Босшард, генеральный директор дочерней компании Pilatus Business Aircraft Ltd, за последний год компания собрала отзывы клиентов, которые касаются интерьера самолета. На осно-

ве их Pilatus Aircraft представил PC-24 с передним камбузом, предназначенным для обеспечения дополнительного пространства для хранения кофе, льда, напитков и питания. Камбуз будет модульным и взаимозаменяемым с имеющимся в настоящее время шкафом для одежды.

Между тем поставки нового PC-24 перевалили за отметку в 50 самолетов. Суммарный налет парка превысил показатели в 15000 летных часов. Лидер парка уже «накопил» 1400 летных часов всего за 20 месяцев эксплуатации. После производства 40 самолетов PC-24, запланированных в этом году, темп сборки увеличится до 50 самолетов в следующем году, а также может еще возрасти.

Pilatus Aircraft и авторизованные дилеры производителя в мае возобновили прием заказов на PC-24.






PC-12 NG

САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ
ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ
В МИРЕ

NESTEROV AVIATION

Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12

+7 495 796 1155

sales@nesterovavia.com

Falcon Aviation утвержден в качестве авторизованного техцентра Embraer

Falcon Aviation Services (бизнес-оператор и транспортная компания из ОАЭ) утвержден в качестве авторизованного сервисного центра Embraer. Данное соглашение было подписано в рамках авиасалона Dubai Air Show 2019. Работы по техническому обслуживанию воздушных судов Legacy 600/650 и Lineage будут производиться в новом центре, который расположен в Al Maktoum International Airport (DWC) и был открыт в первом квартале 2019 года.

Как рассказал BizavNews Николас Техера, директор по техническому обслуживанию Falcon Aviation, новый ангар позволяет разместить до четырех самолетов Boeing BBJ/Airbus ACJ, а его общая площадь составляет 24000 кв.м. Еще 13000 «дополнительных квадратов» выделено под паркинг воздушных судов.

«Будучи частью глобальной сети авторизованных сервисных центров Embraer, мы гордимся тем, что расширяем наши возможности, предлагая поддержку клиентам в Международном аэропорту Аль-Мактум в Дубае», - сказал капитан Раман Оберой, главный операционный директор Falcon Aviation Services.

К услугам клиентов сервисного центра плановое и внеплановое техническое обслуживание, замена компонентов и деталей, виды проверок различного уровня сложности, а также гарантийное обслуживание.

Последние шесть месяцев компания сфокусировалась и на подготовке технического персонала. Сейчас в Falcon Aviation Services работают около 220

лицензированных инженеров и техников. Falcon Aviation уже является официальным сервисным центром для Embraer Executive Jets на базе аэропорта Абу-Даби Al Bateen Executive. Falcon Aviation одобрена GCAA на проведение технического обслуживания Pilatus PC-12 в DWC. Также компания обслуживает собственный вертолетный парк – Bell 412, Leonardo AW189, AW169 и AW109.

Напомним, что Falcon Aviation базируется в аэропорту Al Bateen Executive Airport, который располагается в 10 км от Абу-Даби. Оператор имеет собственный VIP терминал, собственный хелипорт и предлагает полный спектр услуг: чартерные рейсы, менеджмент воздушных судов, ТОиР, САМО, аренда коммерческих самолетов и поддержка «нефтегазовой авиации».



Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



www.premieravia.aero +7 495 234 26 42

Рост продаж 11 кварталов подряд

Продажи авионики для деловой авиации и АОН растут одиннадцатый квартал подряд, сообщила Ассоциация авиационной электроники (АЕА) в своем рыночном отчете за последний квартал. По данным ассоциации, общий объем продаж за девять месяцев 2019 года вырос на 14,3% до \$2,2 млрд по сравнению с \$2,0 млрд в прошлом году.

АЕА сообщила, что объем продаж продукции для модификаций за этот период составил \$1,2 млрд, превысив продажи авионики для первичной комплектации, объем которой составил \$1,07 млрд. Продажи для модификаций были на 5,4% выше, чем в 2018 году, тогда как продажи для первичной комплектации подскочили на 26,2% по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Наибольшая доля продаж за первые три квартала текущего года, 74,9%, была получена членами АЕА в Северной Америке (США и Канада). «По мере того, как мы приближаемся почти к трем годам с неуклонно растущих продаж, меня обнадеживает тенденция к росту, поскольку отрасль ожидает выхода за рамки крайнего срока ADS-B, установленного FAA на конец 2020 года», - сказал президент и главный исполнительный директор АЕА Майк Адамсон.

Технические станции членов АЕА сообщили, что в дополнение к ADS-B Out их рабочая нагрузка была обусловлена увеличением количества модификаций приборных панелей в кабине экипажа, а также установкой новых ЖК дисплеев, цифровых автопилотов, систем контроля двигателя и систем связи в полете.




ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР

Безопасность полетов
Безопасность топливообеспечения

17 МАРТА 2020 | МОСКВА, ОТЕЛЬ "АЭРОСТАР"

bizavsafety.aero

Piaggio поставил первый Avanti Evo в Канаду

Итальянский авиапроизводитель Piaggio Aerospace поставил Avanti Evo в Канаду. Владелец самолета стала Centoco Holding Corp. Речь идет о воздушном судне 2018 года выпуска, которое ранее использовалось в качестве демонстратора. Согласно договору с новым владельцем, Avanti Evo в будущем также будет задействован для нужд производителя в Северной Америке. Самолет стал первым турбовинтовым EVO в Канаде, а всего в стране эксплуатируется семь самолетов семейства Avanti.

Напомним, что в октябре текущего года Piaggio Aerospace получила разрешение итальянского правительства на объявление публичного тендера на продажу компании, об этом в рамках NBAA 2019 BizavNews рассказал Чрезвычайный комиссар Piaggio Aerospace Винченцо Никастро. До конца текущего

года компания оформит твердые заказы на \$630 млн (€568 млн), что является рекордом для производителя за последнее десятилетие. Как прокомментировал г-н Никастро, вместе с правительственными контрактами, которые были подписаны летом этого года, Piaggio становится ближе к тому, чтобы «вновь стать сильной и конкурентноспособной, а самое главное, привлекательной для будущих инвесторов».

«Мы прилагаем максимальные усилия, чтобы вернуть P.180 те рыночные позиции, которое судно заслуживает. Avanti EVO – это в высшей степени универсальная платформа, способная выполнять широкий спектр задач, от VIP/корпоративных перевозок, до чартерных рейсов, регулярных перелетов, эвакуации раненых, летных инспекций, разведки, наблюдения, рекогносцировки (РНР) и т. д. На сегодня

наш день примерно 220 судов P.180 находятся в эксплуатации на пяти континентах самыми разными клиентами, от частных операторов до корпораций, правительственных органов и т. д., в различных оперативных миссиях и разных условиях окружающей среды. Благодаря широкому спектру назначений и миссий и блестящим характеристикам, мы считаем, что Avanti EVO является оптимальным решением для мирового рынка. В недавнем прошлом мы наблюдали значительный интерес к воздушному судну, поставляемому в различных конфигурациях в страны Европы и Азии, также мы вышли на африканский рынок. Россия/СНГ и Латинская Америка, в дополнение к нашим традиционным европейским и американским рынкам, представляют серьезный интерес с точки зрения нашей коммерческой деятельности», – резюмирует г-н Никастро.



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

Petroleum увеличивает парк AW139

Египетский вертолетный оператор Petroleum Air Services до конца года получит шестой вертолет Leonardo AW139, сообщает пресс-служба итальянского производителя. Вертолет будет использоваться для выполнения морских транспортных операций в Египте. Petroleum Air Services работает на рынке с 2009 года, и является ключевым оператором нефтегазовой отрасли страны. Суммарно за это время компания перевезла более 95000 пассажиров, а суммарный налет парка составляет более 12 900 часов.

«С добавлением шестого AW139 Petroleum Air Services сможет и далее поддерживать планы расширения для будущей морской транспортной деятельности и разведки в восточной части Средиземного моря. Все это требует высоких стандартов безопасности, высокой скорости и отменной общей производительности, а AW139 обеспечивает непревзойденные возможности во всех этих аспектах», - комментируют в компании.

В сентябре текущего года Leonardo Helicopters в торжественной обстановке на заводе в итальянском городе Верджате передал заказчику юбилейный 1000-й AW139 (вертолет производится с 2003 года). В настоящее время AW139 эксплуатируется 280 операторами в 70 странах. Портфель заказов насчитывает более 1100 единиц. В Европе эксплуатируется 29% флота AW139, Азия/Австралия – 27%, Северная Америка – 15%. С точки зрения применения: оффшорный нефтегазовый рынок составляет 33%, EMS/SAR – 17%, правительство/правоохранительные органы – 14%. Налет мирового парка 139-х насчитывает более 2,3 млн часов.

CAE установит первый симулятор Global 7500 на Ближнем Востоке

CAE расширит свой учебный потенциал на Ближнем Востоке с развертыванием нового полнопилотажного тренажера Bombardier Global 7500 в центре летной подготовки Emirates-CAE (ECFT) в Дубае, сообщает пресс-служба компании. Новый тренажер будет доступен для эксплуатации в 2021 году и станет первым симулятором Global 7500 на Ближнем Востоке. Сейчас в мире лишь два тренажера Bombardier Global 7500 – в Монреале и Далласе.

Напомним, что весной текущего года Bombardier завершил сделку по продаже компании CAE своего подразделения по летной и технической подготовке. Общая стоимость сделки составила \$645 млн. Ожидается, что после монетизации существующих обязательств по роялти в соответствии с действующим соглашением о предоставлении профессиональ-

ного обучения производителю бизнес-джетов, сборов и корректировок чистая выручка производителя от продажи составит \$500 млн. Закрытие сделки произошло через четыре месяца после того, как компании объявили о соглашении.

Приобретение дополняет существующий бизнес CAE, и расширит позиции компании в быстрорастущем сегменте рынка бизнес-авиации по обучению на средних и крупноразмерных джетах. Эта покупка также предоставит CAE квалифицированных сотрудников и портфель клиентов, а также 12 полнофункциональных тренажеров (FFS) и несколько обучающих устройств, охватывающих линейки Learjet, Challenger и Global. Реализация данного соглашения расширяет сеть тренажеров компании для бизнес-авиации до 29 FFS.



Royal Jet модернизирует шесть BBJ

Базирующийся в Абу-Даби чартерный оператор Royal Jet запустил тендер на модернизацию шести BBJ, итоги которого будут подведены в конце ноября. Помимо текущего ремонта, на самолетах будет установлен высокоскоростной Wi-Fi. На модернизацию компания планирует потратить порядка \$20 млн.

Всего компания эксплуатирует восемь самолетов производства Boeing. Две машины были поставлены в декабре 2016 год. Восемь самолетов BBJ Royal Jet представлены в различных конфигурациях: начиная с традиционной на 19 мест и заканчивая 52-местной. У компании есть несколько самолетов комбинированного типа, и при соответствующем запросе клиента специалисты буквально за три часа могут трансформировать представительский салон до уровня эконом- или бизнес-класса. В парке Royal Jet два бизнес-джета Bombardier Global 5000. Четыре BBJ можно скомпоновать для перевозки пострадавших или больных после оказания им первой медицинской помощи.

По словам Генерального директора компании Royal Jet Роба ДиКастри компания также находится «на продвинутой стадии переговоров» с Airbus и Boeing о покупке новых самолетов, однако их поставки маловероятны до 2022 года. «Старые самолеты прекрасны, пока конфигурации оптимальны, а интерьеры хороши. Впрочем, у нас есть клиенты, которые готовы платить за использование совершенно нового самолета. Мы не будем нанимать брокеров, а сами выберем подходящее для себя предложение. А на кого падет выбор, вы вскоре сами узнаете».

King Air 350 получил длинный нос

Семейство двухдвигательных турбовинтовых самолетов Beechcraft King Air 350 теперь доступно с увеличенным носовым обтекателем, который добавляет дополнительные 0,34 кубических метра (12 кубических футов) объема и до 113 кг (250 фунтов) дополнительной полезной нагрузки.

«Эта модификация является ответом на заинтересованность клиентов в оптимизации гибкости нашей платформы King Air 350 в оснащении дополнительным пространством для багажа или оборудования для специальных задач и увеличения конфигураций полезной нагрузки», - сказал Боб Гиббс, вице-президент по продажам подразделения Defense & Special. «Beechcraft King Air предлагает широчайший спектр возможностей по применению в нашей линейке продуктов, и мы по-прежнему привержены постоянному совершенствованию платформы, чтобы

наши клиенты могли добиться успеха независимо от миссии».

Дополнительное место для хранения может быть использовано для оборудования, такого как камеры и другие датчики в конфигурациях наблюдения, или баллонов с кислородом и медицинского оборудования для миссий воздушной скорой помощи. Модернизация может быть проведена с различными конфигурациями King Air 350, включая грузовой 350C и варианты с увеличенной дальностью 350ER.

Textron Aviation не планирует в ближайшее время распространить эту модификацию на другие самолеты семейства King Air. По данным компании, спрос на модификацию был высоким, на сегодняшний день получено несколько заказов и начались первые поставки.



Nomad Technics одобрена Арубой

Компания Nomad Technics AG получил разрешение на техническое обслуживание от Департамента гражданской авиации Арубы (DCA), что позволяет компании проводить инспекционные проверки, нестандартные ремонтные работы и поддержку AOG на зарегистрированных в Арубе бизнес-джетах Bombardier Global Express XRS, Global 5000, Global 6000 и самолетах семейства Challenger 600.



«Мы очень рады, что клиенты, которые летают на самолетах, зарегистрированных на Арубе, могут воспользоваться нашим полным линейным и базовым обслуживанием, а также услугами AOG», - сказал Роман Хуг, вице-президент и генеральный директор Nomad Technics.

Nomad Technics, сертифицированная по EASA Part 145, является подразделением по техническому обслуживанию компании Nomad Aviation AG. Она имеет собственный ангар площадью 7400 кв.м. и 7000 кв.м. дополнительных стоянок в Международном аэропорту Базеля, Швейцария, и сертифицирована EASA, Каймановыми островами и сейчас и Арубой.

ХелиКо Групп поставила новый R66 Turbine Marine частному клиенту

В начале ноября на авиационно-технической базе ХелиКо Групп под Краснодаром произошла сборка после экспортной транспортировки из США нового вертолета R66 Turbine Marine, завершившаяся успешным облетом. Этот вертолет, не так давно появившаяся модель R66 с поплавковым шасси, был поставлен компанией клиенту, который будет использовать его в частных и корпоративных целях. Основной регион планируемых полетов - юг России, в частности Сочи. Борт укомплектован по полной, но оставляя владельцу более, чем достаточную полезную нагрузку.

В данный момент осуществляются все необходимые регистрационные процедуры, в том числе получение 2-х свидетельств о регистрации и сертификата летной годности, после чего вертолет приступит к полетам.

Из-за обширной географии поставляемых компанией

вертолетов чаще сборка и облет, как и дальнейшее обслуживание борта, производятся инженерами ХелиКо Групп непосредственно на территории у заказчика, в месте будущего базирования вертолета. В этой связи данная поставка особенно примечательна для компании - сборка и облет на головной базе.

Напомним, что ХелиКо Групп является официальным дилером и сервисным центром завода Robinson, прямым поставщиком и обслуживающей организацией Airbus Helicopters, поставщиком вертолетов Bell и Leonardo. Компания успешно осуществляет свою деятельность с 2010 года и работает с клиентами по всей России и в странах ближнего зарубежья, а также участвует в поставках вертолетов по всему миру, благодаря богатому опыту, более 15 лет, в сфере продажи и организации эксплуатации вертолетов и широким партнерским связям директора компании Заниной Елены Владимировны.



Первый H145VIP поставлен в Грецию

Греческий оператор Airlift стал эксплуатантом первого вертолета Airbus H145 в VIP конфигурации в стране. Новая машина была поставлена на прошлой неделе с завода производителя. Новый H145 станет пятым вертолетом, который присоединится к парку Airlift, который в настоящее время состоит из моделей семейства H125, H130 и H135. Вертолет будет задействован для VIP трансферов.

Основными отличиями новой модификации от базового EC145 считаются цельная ударопрочная хвостовая балка, полностью выполненная из композитных материалов, и хвостовой винт типа «фенестрон», защищающий лопасти от порывов ветра, попадания в провода ЛЭП и деревья, а также оборудование для ночных полетов. В комплект авионики входят 4-канальный автопилот и три широкоформатных LCD-дисплея. Двигатели Turbomeca Arriel 2E повышают летные возможности вертолета на 20% в нормальных условиях эксплуатации и на 50% - с одним отказавшим мотором (двигатели для H145 сертифицированы в декабре 2012 года). Вертолет считается самым бесшумным в классе. Базовая стоимость модели составляет 6 млн. евро.

В марте текущего года на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте производитель представил новую версию H145 с пятилопастным несущим винтом. Обновленный H145 получил современный пятилопастной несущий винт уменьшенного диаметра, что позволило увеличить полезную нагрузку на 150 кг. Таким образом, максимальная взлетная масса вертолета увеличилась до 3800 кг, а полезная нагрузка теперь эквивалентна его пустой массе. Производитель также заявляет, что новая конструкция бесподшипникового несущего винта H145 значительно упрощает процедуры техобслуживания машины, повышает ее эксплуатационную надежность и безопасность.

IHSF проводит очередной опрос вертолетной отрасли

Международный фонд безопасности вертолетов (IHSF) начинает шестой ежегодный опрос эксплуатантов гражданских вертолетов, расположенных в ключевых регионах мира, чтобы получить более полное представление о том, где реализуются инициативы в области безопасности полетов. Ссылку на [форму опроса](#) можно найти на веб-сайте IHSF.

Региональные группы IHSF по всему миру проанализировали более 1000 аварий на вертолетах и пришли к выводу, что следующие восемь сфер предоставляют наилучшие возможности для предотвращения происшествий на вертолетах:

- Структурированные программы, полностью соответствующие рекомендациям производителя по техническому обслуживанию;
- Структурированные программы для начального и периодического обучения;
- Внедрение систем управления безопасностью полетов (SMS);
- Внедрение программ мониторинга полетных данных (FDM);
- Установка систем предотвращения столкновений с проводами;
- Внедрение систем мониторинга состояния и использования вертолетов (HUMS);
- Внедрение автоматизированных систем мониторинга состояния и использования (HUMS);
- Использование систем Night Vision при необходимости.

Исследование IHSF в 2019-20 годах рассмотрит, как эти передовые практики используются в определенных сегментах вертолетной индустрии и в регионах по всему миру.

Прошлогодние данные показали, что ключевые

рекомендуемые методы обеспечения безопасности были наиболее полно реализованы операторами в секторах вертолетной воздушной скорой помощи, морских/нефтяных операций и правоохранительных органов. Наименьшее количество было зафиксировано в сегменте «Личный/Частный сектор» и в сфере новостей для ТВ/Радио.

[Подробный отчет](#) об исследовании инициативы IHSF по безопасности полетов в прошлом году можно найти на странице «Обзоры» на веб-сайте фонда.



В Индии одобрен Ми-171А2

20 ноября 2019 года по результатам совместной работы разработчика АО «МВЗ им. М.Л.Миля» (входит в холдинг АО «Вертолеты России»), Росавиации и Управления гражданской авиации Индии (DGCA) успешно завершены работы по валидации сертификата типа вертолета Ми-171А (модель Ми-171А2) в Индии.

Индийской стороной оформлено Одобрительное письмо, подтверждающее возможность эксплуатации вертолета Ми-171А2 на территории Республики Индия, в том числе с учетом климатической и географической специфики, при температуре наружного воздуха до +500 С и возможности взлетов с аэродромов, расположенных на высоте до 3000 м.

Данный факт позволяет обеспечить экспортные поставки отечественной гражданской вертолетной техники на рынок Индии, а также открывает широкие возможности экспорта Ми-171А2 на другие международные рынки.

Ранее DGCA Индии также выдало Одобрительное письмо на устанавливаемый на вертолет Ми-171А2 двигатель ВК-2500ПС-03 разработки АО «ОДК-Климов».

Ми-171А2 – новейший многоцелевой вертолет среднего класса, сочетающий уникальный опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8/17 и новейшие технические решения. Ми-171А2 предлагает высочайший уровень надежности, безопасности и комфорта. Данный вертолет устанавливает новые стандарты для вертолетов среднего класса и предоставляет широкие возможности для эксплуатации и бизнеса.

Самым поставляемым вертолетом Bell в текущем году стал Jet Ranger X

За девять месяцев текущего года Bell Helicopter (входит в Textron) передал заказчикам 125 вертолетов на общую сумму \$441,8 млн. Лидером поставок стал Bell 505 (65 машин), далее идут 407 GX/GXi/GXP (35 машин), Bell 427 (17 машин) и Bell 412 EP (5 машин) и Bell 206 (3 машины). В первом квартале производитель передал клиентам 30 вертолетов, во втором – 53 вертолета и в третьем – 42 машины.

Производитель ожидает улучшения ситуации с поставками коммерческих вертолетов в четвертом квартале текущего года. «Спрос есть и заказы есть. Речь идет о том, чтобы наращивать производство и поставлять вертолеты более быстрыми темпами. Это наша первоочередная задача», - комментирует глава Textron Скотт Доннелли.

В конце августа Bell Helicopter передал австрийскому клиенту двухсотый вертолет Bell 505 Jet Ranger X. По словам Патрика Мулая, старшего вице-президента Bell по международным продажам, Bell 505 стал успешной историей для производителя во всем мире. В конце прошлого года Патрик Мулай сказал, что Bell 505 забрал долю рынка у 1,2-тонного Robinson R66 и 1,7-тонного H120. В настоящее время Bell продвигает вертолет в сегмент рынка авиационных работ. По мнению Патрика Мулая, до дебюта Bell 505 не существовало «хорошего продукта» в сегменте легких машин для авиационных работ, и он считает, что JetRanger X дает компании конкурентное преимущество, которое позволит забрать долю на рынке у 2,25-тонного Airbus H125.



Jet Aviation запустил De-Icing сервис в Цюрихе

Jet Aviation анонсирует запуск сервиса De-Icing в Цюрихе на базе собственного FBO. Как комментируют в компании, закуплены две современные специализированные машины для обработки противообледенительной жидкостью и подготовлена специальная команда из 14-ти человек, которая прошла специальное обучение. Партнером компании стала Allen Groupe. Новая услуга будет предлагаться не только клиентам деловой авиации, но и линейным перевозчикам.

«Зимы в Цюрихе весьма суровы, а погода может меняться каждый час. Наша новая антиобледенительная служба гарантирует безопасность полетов и позволит операторам летать без существенных задержек», - комментирует Жоао Мартинс, генеральный директор FBO Jet Aviation в Цюрихе.

Jet Aviation уже начал бронирование для своих клиентов, которые планируют в конце января посетить WEF 2020 (Давос). Сейчас компания активно ищет возможности по увеличению парковочных мест. В этом году на WEF 2019 компания обслужила 592 рейса (296 самолетов) и 1320 пассажиров. Также за пять дней было реализовано 906 тонн топлива (1120 млн. литров). Как комментирует г-н Мартинс, в компании полностью удовлетворены своей работой. Изначально планировалось, что компания обслужит несколько меньшее количество воздушных судов. Главной особенностью прошедшего форума, по мнению представителей Jet Aviation, стало увеличение количества больших бизнес-джетов, которые внесли определенные коррективы в работу аэропорта. «Однако профессионализм персонала смог свести все неудобства для регулярных рейсов к минимуму, а участники и гости форума практически не замечали незначительных изменений в своем «персональном расписании».

Jet Aviation FBO Zurich был полностью отремонтирован осенью 2014 года. «Новый просторный FBO в Цюрихе имеет отдельный вход с новой зоной регистрации и залом ожидания, которые также выполнены в новом стиле Jet Aviation. Кроме того, компания

перенесла место обслуживания прибывающих самолетов на перроне, отделив его от клиентской зоны и расположив ближе к более просторным залам таможенного и пограничного контроля», - резюмируют в Jet Aviation.



Pilatus Aircraft поставил 1700-й PC-12

Швейцарский производитель Pilatus Aircraft поставил заказчику 1700-й турбовинтовой самолет PC-12. Юбилейная машина будет эксплуатироваться в Jetfly Aviation, который является давним партнером швейцарского производителя, и эксплуатирует 40 PC-12. Как сообщают в Pilatus, суммарный налет мирового парка PC-12 уже превысил отметку в 7 млн часов. Как и в прошлом году по итогам двенадцати месяцев производитель планирует поставить более 80 самолетов PC-12.

Одной из главных новостей осени стала презентация в октябре на выставке NBAA абсолютно нового Pilatus PC-12NGX. Турбовинтовой PC-12 эксплуатируется с 1994 года и за это время прошел несколько этапов модернизации, но обновления, представленные в новой модели, стали для легендарного самолета действительно существенными.

В первую очередь на самолете модернизировали двигатель: установили систему FADEC с автоматом тяги, а сам двигатель стал мощнее на 5%, что увеличило максимальную скорость и скороподъемность, а также сократило взлетную дистанцию. Двигатель получил новый режим работы – Low Speed Prop – который позволяет за счет небольшого снижения оборотов на эшелоне значительно уменьшить шум двигателя в салоне. Изменения коснулись и топливной системы. Теперь топливо, прежде чем попасть в двигатель, подогревается маслом от двигателя, и самолету больше не нужны специальные присадки.

Огромное количество новшеств коснулось и авионики. Была установлена удобная сенсорная система управления полетом (FMS). Это облегчает работу пилота и делает полет более безопасным. Обновление включает в себя большое количество функциональ-

ных улучшений: появилась система «Умной посадки», которая до этого устанавливалась только на большие бизнес-джеты, ночной режим карт, режим экстренного снижения и не только. Так, впервые в истории турбовинтовых самолетов на PC-12NGX можно установить систему TCAS второго поколения. Это огромный шаг в безопасности полетов.

Текущие модификации, которые внедрены в PC-12NGX, стали частью последовательной программы по усовершенствованию самолета. Первые глобальные изменения начали происходить в 2008 году: аналоговые приборы были заменены на современную цифровую навигационную систему, в 2016 году был обновлен внешний вид самолета (установлен пятилопастной винт и улучшена аэродинамика), а теперь произошло изменение внутренних систем и салона. Масштаб обновлений оказался настолько существенным, что было решено поменять обозначение модификации с NG на NGX.

«Pilatus всегда очень внимательно относится к отзывам всех своих клиентов, поэтому запросы даже самых требовательных российских клиентов были учтены. PC-12NGX настолько приблизился к классу бизнес-джетов, что о том, что это турбовинтовой самолет теперь напоминает только наличие винта» - рассказывает Михаил Аленкин, владелец Nesterov Aviation.

Напомним, что Pilatus Aircraft за девять месяцев текущего года передал заказчикам 27 реактивных PC-24 и 51 турбовинтовой PC-12. Суммарная стоимость всех поставленных самолетов составила \$511,9 млн. В первом квартале производитель передал клиентам 17 самолетов, во втором – 30 самолетов, в третьем – 31. В компании не скрывают, что ожидают «активного четвертого квартала».



Продажи на вторичном рынке снижаются

По данным компании Vref Aircraft Reference Value, Assessment & Legacy Services, активность на вторичном рынке бизнес-джетов замедляется благодаря уменьшению количества транзакций и увеличению запасов. Запасы на вторичном рынке выросли на 1% по сравнению с прошлым годом, до 10%, в то время как объем сделок в третьем квартале снизился на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошло-

го года. Эксперты Vref добавили, что объем транзакций в третьем квартале также снизился на 17% по сравнению со вторым кварталом этого года.

20% бизнес-джетов на вторичном рынке имеют возраст 10 лет или менее, а 25% – более 30 лет. Vref отмечает, что более половины парка старше 30 лет не оснащены системами ADS-B Out. Но также со-

общается, что 82% мирового флота бизнес-джетов в настоящее время оснащены таким оборудованием. Самые старые модели – те, которые старше 30 лет – представляют 61% необорудованного парка или 2500 самолетов. По словам Vref, из них около 2000 средних или легких джетов, при этом стоимость самолета может оказаться недостаточной для оправдания инвестиций в модернизацию.

Между тем, вторичный рынок турбовинтовых самолетов стабилен и «демонстрирует... нормальную рыночную конъюнктуру». Среднее время экспозиции на рынке осталось таким же, как и год назад, но цены снижаются. Доступность запасов – смешанная, количество некоторых моделей King Air увеличивается, а Piaggio Avanti II – падает. Однодвигательные турбовинтовые самолеты имеют стабильный уровень запасов – с небольшим количеством доступных Pilatus PC-12NG и резким сокращением количества Cessna Caravan.

Между тем, большие бизнес-джеты новых моделей, по большей части, имеют стабильный спрос. Цены на Embraer Legacy 650 снизились на 15%, но цена на новый Praetor остается неизменной. Стоимость сделок с Gulfstream G550 и 650ER «в среднем ниже официальной запрашиваемой цены», но G500 и G600 держат запрашиваемые цены.

Между тем, новые самолеты Bombardier Global 6500 и 5500 продают по полной запрашиваемой цене, в то время как Global 6000 показал 33-процентную коррекцию, при этом запрашиваемые цены выше, чем фактическая цена сделки. Cessna Citation Latitude также продаются ниже запрашиваемых цен. По мере того, как продолжают расти поставки новых Challenger 350, на вторичном рынке снижаются цены на эти самолеты.



В отрасли растет пессимизм

Провайдер отраслевых данных JetNet проводит опросы пользователей для отчетов iQ с 2011 года и за это время получил более 18 000 ответов. Одним из ключевых показателей этих исследований является настроение рынка – ответы на вопросы о том, как респонденты относятся к состоянию рынка. В этом году только 51% респондентов указали, что считают, что рынок на подъеме, по сравнению с 69% годом ранее.

Дельта в 18 пунктов демонстрирует растущий пессимизм и самое резкое падение, зарегистрированное за последние семь лет. Показатель чистого оптимизма во всем мире, составляющий менее 18%, представляет собой самый низкий уровень с конца 2016 года, когда отрасль была взволнована объявлением о Brexit и крайне спорных президентских выборах в США. Несмотря на то, что доверие отрасли в последние годы росло, ожидается, что текущий спад сохранится. «Настроение по-прежнему мрачное», – отметил Роллан Винсент, директор JetNet iQ и президент отраслевого консалтингового агентства Rolland Vincent Associates. «Будь то торговая война, спад в Китае, год новых выборов или Brexit, который все еще неясен, Германия борется с рецессией или Италия в рецессии, происходит много вещей, которые заставляют инвесторов и заинтересованных лиц говорить: «Я просто подожду».

Результаты опроса за последние пять кварталов указывают на систематическое падение во всех географических регионах и во всех размерных сегментах бизнес-джетов.

В опросе также спрашивалось у операторов о предполагаемых покупках в течение следующих 12 месяцев: средние самолеты получили 45,2% от общего числа упоминаний, во главе с Bombardier Challenger

350, затем следуют легкие самолеты – 40,5% и самолеты с большой кабиной, которые набрали только 14,3% упоминаний. Заглядывая в будущее на пять лет вперед, средние самолеты по-прежнему лидируют с 47,5%, в то время как джеты с большими кабинами выросли до 28,3%, оставив позади легкие самолеты с 24,2%. Среди препятствий для покупки нового самолета главной причиной остается отсутствие

необходимости в дополнительных воздушных судах.

В ходе последнего опроса у респондентов выяснили, считают ли они что лидерам отрасли и производителям необходимо объединяться для улучшения восприятия деловой авиации широкой публикой. 86% в некоторой степени или полностью согласились с этим утверждением.



АОРА обеспокоена ростом ставок страхования

Ассоциация владельцев и пилотов воздушных судов (АОРА) совместно с руководителями страховой отрасли работает над стратегиями для пилотов, которые помогут сдержать резкое повышение ставок. Частные пилоты заметили, что за последние два года страховые взносы за самолеты значительно выросли.

«Мы потратили довольно много времени, чтобы понять, что происходит в сфере страхования, и придумали стратегии, которые помогут научить пилотов тому, что они могут сделать, чтобы смягчить рост ставок», - сказал президент и исполнительный директор АОРА Марк Бейкер.

Том Хейнс, старший вице-президент по связям со СМИ и общественностью в АОРА, отметил, что цены выросли «довольно резко», особенно на рынке турбинных воздушных судов, управляемых владельцами, добавив, что некоторые заметили увеличение в диапазоне от 15 до 25 процентов и в некоторых случаях больше этого. Особенно это касается владельцев, которые переходят на турбинные самолеты и вертолеты. Для рынка частных владельцев, которые должны самостоятельно покрывать расходы, «это серьезные деньги».

Марк Бейкер добавил, что некоторые потенциальные

покупатели сейчас отказываются от покупки новых самолетов, как только узнают о страховых расходах, которые за этим последуют. По словам Бейкера, стратегии смягчения последствий важны, потому что в текущем состоянии рынка авиационного страхования «будет наблюдаться рост ставок».

Авиационные страховщики, особенно в нише авиации общего назначения, теряли деньги в течение большей части прошлого десятилетия, поскольку ставки были низкими. Фактически в прошлом году количество авиационных страховщиков в США сократилось с 18 до 12.

Но Бейкер сказал, что это больше, чем просто коррекция рынка страховой отрасли. Расходы на страхование двух катастроф с Boeing Max оцениваются в \$1 млрд. Добавьте к этому другие происшествия, такие как случай с Southwest Airlines в 2018. Это на фоне, когда общее потребление премиальных товаров в США по всем видам авиации составляет около \$1,5 млрд.

«АОРА работает с NBAA и руководителями страховых компаний по различным стратегиям. Среди них – совместное использование протоколов обучения и другие меры по повышению безопасности», - сказал Хейнс, подчеркнув, что превышение минимальных стандартов безопасности является ключевым фактором при рассмотрении страховщиком ставок.

Бейкер предостерегает от излишнего стремления смены страховщиков. Когда страховщик знает вашу историю – это помогает. Это особенно важно, если владелец переходит с поршневой машины на турбинную.



Хождение по МАКаМ

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) может частично восстановить утерянные четыре года назад позиции в сертификации российской авиатехники. Об этом президента РФ просит «Ростех», которому нужно сертифицировать перспективную авиатехнику на международном уровне по соглашениям МАК. По данным источников «Ъ», госкорпорация столкнулась со сложностями в продвижении российских самолетов, вертолетов и двигателей за рубежом по сертификатам Росавиации. Президент свою позицию пока не сформулировал, но в правительстве идею не поддерживают.

Гендиректор «Ростеха» Сергей Чemezov попросил согласия президента Владимира Путина на сертификацию российской авиатехники за рубежом по международным соглашениям МАК («Ъ» ознакомился с письмом господина Чemezova в адрес президента).

«В настоящее время складывается благоприятная ситуация для экспорта самолета MC-21 и модернизированного RRJ-Сухой в связи с высокой озабоченностью в мире безопасной эксплуатацией их основного конкурента Boeing 737 MAX», - говорится в документе. Для развития экспорта российских самолетов, вертолетов и двигателей «Ростех» приступил к работам по международной сертификации перспективной российской авиатехники, ее разработчиков и производств «с использованием международных договоров с международными организациями и иностранными государствами о взаимном признании в области сертификации и летной годности воздушных судов, имеющих у МАК». Сегодня у МАК действует более 70 соглашений со странами ЕС, Северной и Южной Америки, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки, отмечает господин Чemezov в письме.

В «Ростехе» «Ъ» подтвердили, что госкорпорация

«действительно предлагала пакет инициатив, направленных на развитие экспорта российской авиационной техники». «Однако принятие решений в этой сфере является прерогативой государства», - добавили в «Ростехе».

Пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков сказал «Ъ», что позиция президента пока не сформирована, поскольку «решению обязательно должна предшествовать экспертная проработка».

МАК потерял полномочия по сертификации авиатехники в России четыре года назад по итогам скандала и на фоне банкротства авиакомпания «Трансаэро» (ее контролировала семья главы МАК Татьяны Анодиной). Эти функции передали Росавиации. МАК занимался сертификацией с момента распада СССР в 1991 году. Предполагалось, что теперь российские авиавласти создадут альтернативную нормативную базу и новый сертифицирующий орган, работа которого будет признана зарубежными авиавластями. Однако процесс идет очень сложно, и к нему не раз возникали нарекания у производителей и эксплуатантов авиатехники.

Собеседник на одном из предприятий авиапрома пояснил, что передача полномочий по сертификации новому органу требует заключения новых пакетных соглашений с европейскими и американскими авиавластями, чего до сих пор не произошло. «Это объективно очень трудоемкий процесс, который невозможно завершить быстро. С учетом сложностей, которые возникают у производителей авиационной техники, нужен переходный период - несколько лет, чтобы подготовить необходимую нормативно-правовую базу и сформировать новую работоспособную, эффективную систему», - говорит собеседник «Ъ».

Сертификация российской авиатехники за рубежом будет и в дальнейшем осуществляться Росавиацией. Все необходимые решения для реализации этих полномочий приняты. Передача полномочий какой-либо другой организации не планируется», - сказал «Ъ» министр транспорта Евгений Дитрих.

Из-за отсутствия признания на международном уровне сертификационных процедур, проводимых «Авиационным регистром РФ», подконтрольным Росавиации, заключение договоров с зарубежными эксплуатантами и поставки российской техники могут затянуться, утверждают собеседники «Ъ» в отрасли.

В Росавиации подчеркнули, что на сегодня подписаны международные соглашения с КНР, США, Индией, Турцией, Италией, Канадой, Кубой, Молдавией, Киргизией, Колумбией, Монголией, Республикой Корея, Бразилией и EASA (регулятор ЕС). Однако источники «Ъ» в отрасли отмечают, что такие соглашения не имеют веса без согласования процедур, регламентирующих техническую работу, а такого согласования с основными регуляторами США и ЕС нет. В Росавиации этот вопрос не комментируют.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев подтверждает, что наличие между авиавластями соглашений о взаимном признании облегчает для производителей выход на зарубежный рынок. По его словам, разница между МАК и «Авиационным регистром РФ» - в количестве заключенных соглашений», - объясняет господин Пантелеев. Эксперт отмечает, что вопрос в первую очередь касается производителей вертолетов, так как они наиболее активны на зарубежных рынках.

Источник: Коммерсантъ

Самолет недели

Оператор: ***Speedwings Executive Jet***

Тип: ***Cessna Citation XLS***

Год выпуска: **2001 г.**

Место съемки: **октябрь 2019 года, Geneva Cointrin (GVA / LSGG)**



Фото: Дмитрий Петрович