



Время быстротечно. Еще совсем недавно мы поздравляли наших партнеров с первым серьезным юбилеем – сотой поставкой Gulfstream G650. И вот компания уже передала заказчику юбилейный четырехсотый бизнес-джет семейства G650. Самолет останется «на родине», заказчиком джета стал частный американский клиент. Это событие, практически, совпало с датой первого полета G650. Бизнес-джет был представлен широкой публике 13 марта 2008 года, а первый полет состоялся 25 ноября 2009 года. В настоящее время в эксплуатации находится около 390 машин, две трети, из которых – модификация ER. Производитель продолжает получать заказы на G650.

А между тем, «коллеги по цеху» из Канады передали первый Global 7500 клиенту из Европы. Самолет будет эксплуатироваться немецким оператором K5 Aviation. 14-местный бизнес-джет, который получил бортовой номер D-ASCP, согласно данным сайта оператора, доступен для выполнения чартерных полетов. Самолет оснащен полноценной спальней, двумя санузлами, системой развлечений на борту с HD-мониторами, высокоскоростным интернетом.

Евгений Панин и Анастасия Хмелева хорошо известны на рынке авиационного кейтеринга и не только. Благодаря трудолюбию и нестандартному подходу к своей работе, партнеры завоевали настоящую любовь и уважение среди многочисленных клиентов. Время идет, и наши друзья не стоят на месте, постоянно ищут новые форматы работы и открывают новые сегменты для применения своего опыта и знаний. Осенью 2019 года партнеры вышли на рынок с новым проектом.



Частники перестали летать

В прошлом месяце наблюдалось ускорение тенденции к снижению активности полетов деловой авиации в Европе – выполнено на 3,2% меньше рейсов по сравнению с ноябрем 2018 года

стр. 20



Убеждения и лицемерие

Многие участники конференции ООН по климату в Мадриде прибыли на нее на самолетах, в том числе - личных. DW о том, как элитные авиаперелеты влияют на окружающую среду

стр. 22



Jet Gourmet – новый проект, новые планы

Евгений Панин и Анастасия Хмелёва хорошо известны на рынке авиационного кейтеринга и не только. Осенью 2019 года партнеры вышли на рынок с новым проектом, впрочем, давайте дадим слово им

стр. 25



Jetflite OY – кейтеринг высокого полета

Финнам нравятся блюда финской национальной кухни, и они всегда с готовностью расхваливают их оригинальный вкус. Нельзя не отметить и тот факт, что финны, как никто другой, верны своим кулинарным традициям

стр. 27

Gulfstream
G650ER



Трафик в Америке падает

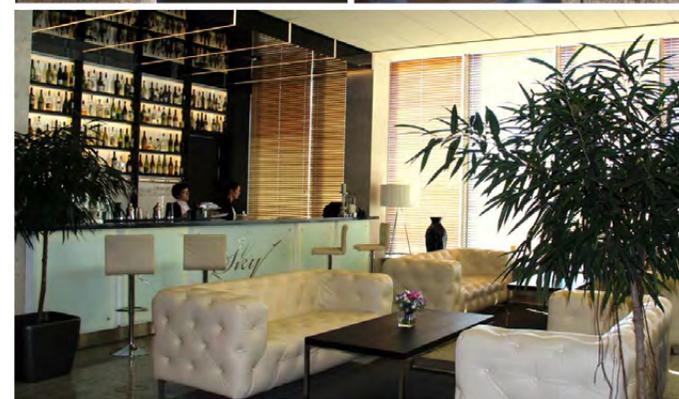
Согласно последнему отчету TraqPak Aircraft Activity Report от консалтинговой компании Argus, в Северной Америке и Карибском регионе трафик деловых самолетов в ноябре 2019 года снизился на 2,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Основными сегментами, из-за которых произошло снижение, стали полеты по Part 91 и 135. Активность частных владельцев (Part 91) в прошлом месяце снизилась на 3,4% в годовом исчислении, а полеты коммерческих чартеров (Part 135) уменьшились на 2,9%.

Буфером этого снижения в размере 2,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года стали исключительно полеты самолетов среднего размера в долевом владении, которые в ноябре выросли на 8,3%. Активность долевого крупногабаритного бизнес-джетов в прошлом месяце, напротив, упала на 18,3%, в то время как общий трафик таких самолетов снизился на 4,8%.

Еще одним сегментом в ноябре, который показал рост активности на 1,3%, стали частные полеты легких самолетов (Part 91). Но этого было недостаточно, чтобы компенсировать снижение в других категориях полетов по Part 91: активность турбовинтовых самолетов упала на 3,5%, среднегабаритных джетов – на 6,8%, а самолетов с большой кабиной – на 5,6%.

Как и в частных полетах по Part 91, активность средних бизнес-джетов, которая упала на 5,1%, привела к снижению в сегменте коммерческих чартеров (Part 135). За ними последовали полеты легких джетов (-4,8%) и турбовинтовых самолетов (-1,3%). Но при этом, что активность крупногабаритных бизнес-джетов резко упала в сегменте долевого владения, она всего на 0,1% снизилась в операциях по Part 135.

Несмотря на слабый спрос, в текущем месяце Argus прогнозирует рост трафика на 1,4% в годовом исчислении.



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

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

ArcosJet открывает представительство в Ташкенте

Группа компаний ArcosJet широко представлена на международном рынке купли-продажи бизнес-джетов, и с момента своего основания приобрела доверие и безупречную репутацию среди клиентов из разных стран мира. Сейчас компания укрепляет свои позиции в Узбекистане.

Расширяя географию своего присутствия в разных странах, представители компании внимательно анализируют каждый рынок и его возможный потенциал. По оценкам ArcosJet, рынок деловой авиации Узбекистана обладает отличными перспективами и уже показал определенное развитие. Это подтверждается успешной работой в регионе: ArcosJet уже сотрудничает с несколькими компаниями в Узбекистане.

Для поддержки существующей деятельности, актуальных и будущих клиентов в Узбекистане ArcosJet планирует открытие полноценного представительства в городе Ташкенте.

Представительство сможет подробно консультировать и предлагать обширный перечень услуг в сфере бизнес-авиации – от заказа чартерного перелета до консультации по управлению, приобретению и сервисному обслуживанию ВС. На период новогодних праздников представительство готово предложить эксклюзивную услугу.

«Установившееся доверительное сотрудничество с узбекскими клиентами стало платформой для дальнейшего развития нашего присутствия в данном регионе. Услуги, которые мы уже начали оказывать, и которые будет оказывать представительство ArcosJet в Ташкенте, очень востребованы. Мы готовы предложить решения любых задач, а также рассказать о бизнес-авиации как об инструменте для развития бизнеса и экономии драгоценного времени бизнесменов. Мы с радостью будем готовы поделиться своим опытом с узбекскими клиентами и коллегами», – говорит владелец группы компаний ArcosJet, Михаил Аленкин.





МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



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



Непревзойденный. От замысла до воплощения.

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

businessaircraft.bombardier.com

BOMBARDIER

Bombardier поставил первый Global 7500 европейскому клиенту

Канадский авиапроизводитель Bombardier поставил первый Global 7500 европейскому клиенту. Самолет будет эксплуатироваться немецким оператором K5 Aviation. 14-местный бизнес-джет, который получил бортовой номер D-ASCP, согласно данным сайта оператора, доступен для выполнения чартерных полетов. Самолет оснащен полноценной спальней, двумя санузлами, системой развлечений на борту с HD-мониторами, высокоскоростным интернетом со скоростью до 15 Мбит/с и спутниковым телефоном.

Также для чартеров немецкий оператор предлагает Airbus ACJ319 (D-ALEX и D-ALXX), ACJ318 (D-APWG) и Bombardier Global XRS (D-ARKO). Также компания

подписала контракт на поставку Airbus ACJ319neo. Самолет прибудет в распоряжение заказчика в начале 2020 года (в настоящее время лайнер находится на кастомизации в Fokker Technik).

Bombardier заявляет, что по-прежнему планирует выпустить 15-20 Global 7500 в этом году, несмотря на то что до сих пор передано заказчикам только три таких бизнес-джета. «Сейчас в нашем центре комплектации в Монреале находятся 16 самолетов, и эта работа действительно хорошо прогрессирует. На самом деле комплектация продвигается немного лучше, чем планировалось, поэтому мы позитивно настроены», - сказал гендиректор Bombardier Inc. Ален Беллемара.



Фото Moritz Babl

НАМ ДОВЕРЯЮТ

 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

AirX Charter становится крупнейшим эксплуатантом Lineage 1000

Мальтийский бизнес-оператор AirX Charter пополнил свой парк двумя самолетами Embraer Lineage 1000 (9N-FCM и 9N-FAB). Сейчас компания эксплуатирует один самолет данного типа и готовится к сертификации ETOPS для данного типа, что открывает возможность выполнять трансатлантические рейсы.

«Самолет является серьезным конкурентом с очень привлекательным бюджетом для брокеров с запросом на пассажироместимость ВВJ/АСJ. Популярность Lineage в брокерском сообществе ошеломляющая, за что я благодарен производителю»,

- комментирует глава AirX Джон Мэттьюз. Также компания в ближайшее время расскажет о сроках поставке второго самолета Airbus A340.

В июне 2019 года AirX Charter сообщил о получении сертификата PART 145, который выдан мальтийским авиационным регулятором (Transport Malta). Сертификат распространяется на Airbus A340, Boeing 737 и Embraer ERJ-190/Lineage 1000 (линейное техническое обслуживание). Сейчас парк мальтийского оператора включает 21 самолет шести типов, причем два самолета находятся под управлением в США.



MEET THE WORLD'S MOST-DELIVERED BUSINESS JET

Rethink Convention. **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Первый свободный полет аэротакси CityAirbus наметили на начало 2020 года

Европейский авиастроительный концерн Airbus в начале 2020 года проведет новый этап летных испытаний перспективного аэротакси CityAirbus, во время которого аппарат выполнит первый свободный полет, сообщает N+1 со ссылкой на eVTOL.com. Для таких испытаний аэротакси перевезут в аэропорт в Манхинге.

Летные испытания аэротакси CityAirbus проводятся с середины мая 2019 года. Аппарат проходит испытания на предприятии Airbus в Донаувёрте. Во время проверок аэротакси удерживается страховочными тросами, так что эти полеты нельзя называть полноценными. Свободные полеты CityAirbus в Донаувёрте проводить нельзя, поскольку предприятие расположено слишком близко к городу.

CityAirbus создается по схеме квадрокоптера, способного перевозить от двух до четырех человек на расстояние до 60 километров. Крейсерская скорость аэротакси составит 120 километров в час. Аппарат оснащен четырьмя вентиляторами, каждый из которых имеет по два соосных контрвращающихся воздушных винта. Аэротакси выполнено полностью электрическим и имеет массу 2,2 тонны.

Ранее стало известно, что подразделение A3 концерна Airbus завершило летные испытания демонстратора электрического беспилотного аэротакси проекта Vahana. За время летных испытаний демонстратор провел в воздухе 13,4 часа, выполнив 138 полетов и пролетев в общей сложности 903 километра.





**Признанный
уровень качества**



Best FBO
in Europe





Textron Aviation уволит каждого десятого сотрудника завода в Вичите

Компания Textron Aviation 31 декабря уведомит 875 человек, работающих на заводе в Вичите, о сокращении, следует из официального сообщения материнской компании Textron Inc, которая было опубликовано в пятницу комиссией по ценным бумагам и биржам (SEC). Прежде всего, увольнения коснутся инженеров и персонала по поддержке бизнеса. В компании данную позицию объясняют завершением работ по сертификации Longitude и снижением требований к текущим программам разработки.

Ожидается, что расходы на выходные пособия и связанные с этим расходы составят от 40 до 45 миллионов долларов. В Вичите, где собираются Beechcraft и Cessna Citation, в настоящее время работает около

9500 сотрудников. Однако в компании заявили, «что продолжат заполнять некоторые необходимые позиции, несмотря на сокращение численности персонала». Так восемь месяцев назад генеральный директор Рон Дрэйпер сообщил 600 клиентам и поставщикам, которые собрались на его ежегодную конференцию клиентов в Вичите, что Textron нанял 1000 человек в 2018 году и планирует добавить еще 1000 в 2020 году.

«Textron Aviation по-прежнему сосредоточена на долгосрочном стратегическом плане кадровых ресурсов и будет продолжать нанимать по мере необходимости квалифицированных специалистов в области авиационного производства, специалистов по авионики, композитам и т.д.».



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

FAI готова к ADS-B в Европе

Немецкий провайдер ТОиР FAI Technik в течение последних двух месяцев завершил установку оборудования будущей аэронавигационной системы (FANS) на двух Bombardier Challenger 604, принадлежащих авиационной группе FAI. Сейчас компания работает на еще на одном самолете, который будет готов к эксплуатации в конце этого месяца. В то же время провайдер получил дополнительный сертификат типа (STC) от Агентства по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) на установку оборудования Garmin ADS-B на Learjet 60.

STC был разработан FAI Engineering и ее партнером

S4A, базирующимся в Мадриде, Испания. Три модификации Learjet 60 ADS-B уже завершены. Еще три Learjet 60 будут модифицированы к концу года.

Это означает, что флот воздушный скорой помощи FAI, состоящий из шести Bombardier Learjet 60 и четырех Challenger 604, к началу 2020 года будет готов для неограниченных трансатлантических полетов. Шесть других Learjet 60 FAI, базирующихся в Европе, запланированы для модификаций ADS-B в первой половине следующего года, чтобы гарантировать, что они будут соответствовать мандату EASA в июне 2020 года ADS-B.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Michelin снабдила шинами Pilatus PC-24

Швейцарская компания Pilatus Aircraft выбрала компанию Michelin в качестве эксклюзивного поставщика шин «для первого в мире суперуниверсального реактивного самолета» Pilatus PC-24.

Бизнес-джет разработан для VIP-перелетов, транспортировки груза и пассажиров, эвакуации пострадавших, а также выполнения специальных правительственных задач. Pilatus PC-24 может взлетать и приземляться как на взлетно-посадочных полосах с искусственным покрытием, так и на неподготовленных ВПП, покрытых травой или гравием. За счет этого география его полетов охватывает почти 40 000 аэропортов по всему миру, включая даже небольшие аэродромы, которые располагаются в непосредственной близости к месту нахождения пассажиров, грузов или пострадавших.

Обеспечить подобный уровень мобильности помогли в том числе шины Michelin Air, выбранные производителем бизнес-джета для установки на

носовые и основные колеса. В Michelin говорят, что использованные резиновые обеспечивают шинам долговечность, а специальные компаунды, использованные для прочности боковин, защищают шину от разрушающего воздействия озона и УФ-лучей. Шины также характеризуются как обладающие высокой стойкостью к аквапланированию и обеспечивающие плавное движение самолета при рулежке.

«Для нас большая честь, что компания Pilatus признает Michelin как надежного, проверенного поставщика шин для первичной комплектации, – отметил Роберт Севенер (Robert Sevener), глава подразделения по продажам шин Michelin для малой авиации. – Шина Michelin Air, устанавливаемая на самолеты Pilatus, разработана чтобы обеспечить безопасность, надежность и долговечность при взлетах и посадках, в том числе там, где подготовленные гладкие полосы – это редкость».

Источник: *Colesa.ru*



**САМЫЙ ЛУЧШИЙ ТУРБОПРОП
В МИРЕ СТАЛ ЕЩЕ ЛУЧШЕ –
PC-12 NGX!**

**СТАНЬТЕ ВЛАДЕЛЬЦЕМ
САМОЛЕТА PILATUS!**

**PC-24 –
ЕДИНСТВЕННЫЙ ДЖЕТ,
КОТОРЫЙ САДИТСЯ НА ГРУНТ**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России

www.nesterovavia.aero

Первый HondaJet Elite поставлен в Китай

Спустя четыре месяца после получения китайского сертификата типа, в Поднебесную поставлен первый HondaJet Elite. Заказчиком самолета выступил китайский дилер Honda Aircraft – Honsan General Aviation. Самолет будет базироваться в аэропорту Guangzhou Baiyun International. В 2017 году Honda Aircraft расширила свое присутствие в Китае благодаря партнерству с Honsan General Aviation, которая обеспечивает продажи, обслуживание и поддержку HondaJet в стране, в том числе в Гонконге и Макао.

«С тех пор как мы пришли в Китай, мы получили несколько заказов и установили приоритеты продаж по всему Китаю. Мы продолжим вносить вклад в развитие рынка деловой авиации с помощью HondaJet», - сказал президент и главный исполнительный директор Honda Aircraft Мичимаса Фуд-

жино. «Мы рады, что наши клиенты скоро смогут получить свои самолеты и уверены, что HondaJet Elite обеспечит им более эффективные и комфортные путешествия».

Генеральный директор Honsan General Aviation доктор Чэн Цянь добавил: «HondaJet Elite теперь сертифицирован в Китае, и мы рады начать поставки самолетов нашим китайским клиентам. Здесь рынок достиг поворотного момента, и я верю, что HondaJet оживит авиационный бизнес».

В мае прошлого года на Европейской выставке деловой авиации EBACE 2018 Honda Aircraft Company презентовала модернизированную версию самолета легкого класса, которая получила название HondaJet

Elite. Обновленный самолет получил увеличенную дальность полета на 17% (+396 км) и оснащен недавно разработанным шумопоглощающим воздухозаборником, который позволяет значительно снизить частотный шум двигателей, улучшая шумоизоляцию в салоне. Кроме того, усовершенствованная система авионики нового самолета включает в себя дополнительные функции управления рабочими характеристиками для оптимального планирования полетов, а также функции автоматической стабилизации и защиты для повышения безопасности полета.

В настоящее время в мире эксплуатируются 33 HondaJet Elite, еще 52 машины заказаны. Остальные модели HondaJet – оригинальные.



Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



www.premieravia.aero

+7 495 234 26 42

Gulfstream выпустил сервисный бюллетень для G650

Компания Gulfstream выпустила Aircraft Service Change (ASC) 134 для бизнес-джетов G650/650ER, который изменяет профиль кромки руля направления, чтобы предотвратить условия рыскания самолета в случае отказа управления рулем. До выполнения этого изменения устанавливается ограничение скорости, при котором «скорость остается на уровне или ниже 250 KCAS/Mach 0,925, что, как правило, не влияет на крейсерский полет».

Ограничение было введено в соответствии с письмом о техническом обслуживании и эксплуатации, выпущенным Gulfstream в прошлом месяце, после инцидента с отказом управления рулем направления 24 октября, который привел к рысканию, которое ранее «не наблюдалось на находящихся в эксплуатации самолетах G650 и не имело место во время летных испытаний».

Согласно информации Gulfstream, ASC 134 включает в себя установку компенсатора задней кромки руля направления для регулировки характеристики момента шарнира руля при боковом скольжении, чтобы избежать неблагоприятного отклика самолета в случае отказа управления рулем. Для обеспечения соответствия парка требованиям ASC производитель выпустит Бюллетень, требующий установку компенсатора в течение 12 месяцев.

Пресс-секретарь Gulfstream сообщила AIN, что все необходимые запасные части были закуплены и доступны для установки в техцентрах. «Во всех 16 техцентрах Gulfstream и Jet Aviation подготовлено более 50 бригад, одобренных для выполнения монтажа. В их число входят команды полевой и воздушной службы (FAST) для выполнения работ или необходимого обучения на местах базирования», - добавили в компании.




 ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР
Безопасность полетов
Безопасность топливообеспечения
 17 МАРТА 2020 | МОСКВА, ОТЕЛЬ "АЭРОСТАР"
 bizavsafety.aero

Крещение или первый полет на вертолете в Монако

Крупнейший вертолетный оператор Лазурного берега – Heli Air Монасо – до пятого января 2020 года на особых условиях запускает новую услугу «Крещение». Нет, одна ничего не имеет общего с религиозным ритуалом, речь идет о вашем первом опыте полета на вертолете.

«Крещение» на вертолете в Монако — это мечта почти каждого. В то время как самолет стал широко доступен практически любому, полет на вертолете остается чем-то особенным. Вы можете полетать сами или предложить в подарок своим близким, в любом случае это будет очень запоминающимся моментом.

Почему вертолетное крещение в Монако? Во-первых, потому что вы получите необыкновенные впечат-

ления в воздухе, а особенно, когда пролетите над великолепной скалой с замком Монако. Вашему восторгу не будет предела, когда перед вами откроются восхитительные виды великого Княжества, когда поднимитесь над Средиземным морем, холмами и замками и полюбуетесь всем этим сияющим в лучах солнца великолепием с большой высоты. Возможно, у вас вообще появится новый взгляд на жизнь, а уж фантастические кадры в фотоаппарате появятся точно! Казино Монте-Карло, Княжеский дворец, Старый город Монако-Вилль, Ла-Кондамин, Фонвей – все это в воздухе красиво вдвойне.

Вертолет имеет много преимуществ. И одним из первых, что очевидно, является близость к пилоту. Находясь рядом с летчиком, создается впечатление, что вы сами управляете вертолетом и к тому же

можете любоваться видом прямо перед вами, что доступно лишь реальным пилотам. И это впечатляет! В вертолете замечательно то, что он способен взлетать с крошечной площадки и за несколько минут вы уже парите над Монако, успевая лишь наблюдать за красотами, которые открываются вокруг вас совершенно под другим углом. И давайте скажем прямо – летать над Монако на вертолете это действительно стильно, многие туристы могут только мечтать о таком.

Цены на услугу «Крещение» начинаются от 40 евро. Например, классический Uber из Ниццы в Монако стоит 80 евро. Что уже говорить, услуга действительно весьма популярна.

Летом этого года мы побывали в гостях у Heli Air Монасо и наши впечатления [здесь](#).



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

Двойной юбилей G650

Gulfstream Aerospace передал заказчику юбилейный четырехсотый бизнес-джет семейства G650 (G650/G650ER). Самолет останется «на родине», заказчиком джета стал частный американский клиент. Это событие, практически, совпало с датой первого полета G650. Бизнес-джет был представлен широкой публике 13 марта 2008 года, а первый полет состоялся 25 ноября 2009 года. В настоящее время в эксплуатации находится около 390 машин, две трети, из которых – модификация ER. Производитель продолжает получать заказы на G650, а в октябре текущего года анонсировал дальнейшее развитие семейства ультрадальних бизнес-джетов, представив G700.

G650 вправе похвастаться рекордными показателями дальности полета и скорости, не говоря уже о самом широком в ряде моделей Gulfstream салоне и современной кабине пилотов. Он способен преодолеть 13000 км на скорости $M=0,85$ или 9500 км на скорости $M=0,90$, а благодаря передовой аэродинамической компоновке G650 может развить максимальную скорость $M=0,925$, что делает его вторым по скорости, после Citation X+, гражданским самолетом нашего времени. Полет без дозаправки на частном самолете из Сан-Диего в Сидней, из Чикаго в Кейптаун и даже из Гамбурга на Гавайи – теперь это стало не сложно. Более того, G650 стал первым «чистокровным» бизнес-джетом, способный совершить беспосадочный рейс Нью-Йорк - Токио (Сеул, Пекин) при далеко не идеальных атмосферных условиях и даже не на самых оптимальных трассах. Самолет взлетает с ВПП длиной 1200 м и может подняться на максимальную высоту равную 15500 м с полной заправкой взяв на борт от четырех до восьми пассажиров.

ASL Group довила в парк четвертый Citation CJ1

Компании ASL и JetNetherlands, работающие под брендом JetNet Alliance Group, добавляют в свой чартерный парк очередной бизнес-джет Cessna Citation CJ1+. Пятиместный самолет был выпущен в 2008 году и оборудован современной системой развлечения на борту, а также спутниковым телефоном, сообщает пресс-служба компании. Самолет будет доступен для чартеров из Брюсселя. В настоящее время собственный парк оператора включает четыре C525 (CJ1/CJ1+), два C25A (CJ2+) и один C25B (CJ3).

Модель CJ1 была запущена в 1998 году, как модернизированный вариант модели CitationJet и производилась до 2006 года, когда на рынке появилась усовершенствованная версия с различными улучшениями: CJ1+. Эти усовершенствования заключались

в повышенных летных характеристиках, ощутимом увеличении максимальной крейсерской скорости, вертикальной скорости набора высоты и взлетных возможностях. Хотя он имеет самую небольшую кабину во всей линейке легких деловых реактивных самолетов Cessna, он все равно остается существенно просторнее, чем Mustang, сверхлегкого реактивного самолета Cessna, и рассчитан на комфортное размещение 5 пассажиров в конфигурации Club 4 и на дополнительное кресле перед дверью. Способные совершать беспосадочный полет длительностью до 3 часов и доступные по отличной цене, модели CJ1 и CJ1+ являются отличными вариантами для внутриевропейских путешествий, например, для деловых поездок или отдыха в выходные, комментируют в компании.



Volocopter стал ОКБ

Компания Volocopter, разрабатывающая городской eVTOL, получила одобрение Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) в качестве проектной организации. Компания проводит успешный процесс сертификации и коммерческого развертывания своего воздушного судна.



Одобрение EASA означает, что Volocopter может ускорить процесс разработки своей продукции, причем для получения коммерческого сертификата потребуется пройти меньше шагов. EASA будет осуществлять надзор за компанией, но участие агентства в процессах разработчика будет сокращено.

Volocopter является первой компанией, которая получила одобрение EASA как проектная организация в области VTOL. Volocopter заявляет, что его первоначальное одобрение «будет постоянно расширяться с дальнейшими привилегиями».

«Эти привилегии в конечном итоге могут включать такие элементы, как выдача разрешений на изменения или даже выдача разрешения на полет для опытного воздушного судна, позволяющего проводить инженерные и сертификационные летные испытания коммерческого воздушного такси Volocopter», - заявляет компания.

В число других держателей сертификата проектной организации EASA входят Airbus, BAE Systems, Leonardo, а также Lufthansa Technik.

В Азербайджане состоялась закладка центра ТОиР вертолетов

Новый «Вертолетный Сервисный Центр» будет построен в рамках реализации совместных проектов согласно решениям межгосударственной правительственной комиссии Азербайджанской Республики и Российской Федерации в сфере экономического сотрудничества в части партнерства по развитию гражданской авиации и станет единственным в регионе подобного рода объектом. Проект будет осуществлен совместно с российским акционерным обществом «Вертолеты России».

Соответствующее соглашение подписали президент AZAL Джахангир Аскеров и генеральный директор АО «Вертолеты России» Андрей Богинский.

На церемонии также участвовали вице-премьер Азербайджана Шахин Мустафаев, министр экономики России Максим Орешкин, посол РФ в Азербайджане Михаил Бочарников.

После ознакомления с выделенной под строительство территорией была проведена официальная церемония закладки фундамента, участники мероприятия опустили капсулу.



Проект по созданию Сервисного центра по капитальному ремонту и обслуживанию вертолетов – это продолжение экономической политики Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева по развитию ненефтяного сектора. Центр послужит укреплению двухсторонних связей между Азербайджаном и Россией, а также создаст новые рабочие места для высококвалифицированных специалистов, позволит охватить не только парк вертолетов страны различного назначения, но также привлечь региональных операторов российской вертолетной техники для ремонта.

В первые годы функционирования сервисного центра планируется ремонт четырех-шести вертолетов различных модификаций, с последующим наращиванием производственных мощностей до 8-10 винтокрылых машин в год.

Создание такого уникального и конкурентоспособного предприятия на территории Азербайджана станет очередным залогом успеха развития малой авиации в стране, подготовки новых кадров в авиационной сфере.



ООО «Джет Паркинг» стала новым резидентом ОЭЗ

3 декабря экспертный совет ОЭЗ одобрил заявки на реализацию новых инвестиционных проектов. «Мы продолжаем работать над эффективностью функционирования портовой особой экономической зоны, дополняя ее новыми резидентами. Общая сумма инвестиций на создание предприятий составит более 600 миллионов рублей. 100 новых рабочих мест будет создано в Ульяновской области в сфере бизнес-авиации, офтальмологии и производства», — заявила первый зампред правительства региона Марина Алексеева.

Ульяновское ООО «Джет Паркинг», созданное в 2015 году в Чердаклинском районе, намерено построить за Волгой международный центр бизнес-авиации с местами стоянки, ангарными комплексами для базирования ВС. Директор и учредитель ООО — Игорь Князев, глава АНО «Евраз БА» (авиация), бывший председатель Ульяновского отделения Всероссийского общества изобретателей и рационализаторов, экс-директор ТД «Сенгилеевский Плюс», ООО «Мармарис Групп», ООО «Авиа Столица», АНО «Федерация экстремальных видов спорта» и тд.

Князев руководил громким проектом «Хелипорт Ульяновск», сейчас он в стадии ликвидации. Проект в Ульяновске, что называется, «не взлетел». Многофункциональный вертолетный комплекс «Хелипорт Ульяновск» был открыт 15 сентября 2016 года с начальными инвестициями в 300 миллионов рублей. Ulbusiness.ru подробно рассказывал о проекте на Александровской, 60 с корнями из Москвы здесь.

Кратко: комплекс предусматривал парковки, гостиницу для пилотов и обучающий центр, аэроклуб, центр техобслуживания вертолетной техники, магазин и пр. Статус — особо значимый проект Улья-

новской области. Вертолёты – американские лёгкие Robinson R44 и Robinson R66. Срок окупаемости Heliport Ulyanovsk назывался в 10 лет... Согласно документам ФНС России, касающихся некоммерческого партнерства «Содействие развитию гражданской авиации «Хелипорт Ульяновск», НП ликвидируется. Ликвидатор НП в Ульяновске — Владимир Вавилов. Сайт проекта не работает почти 3 года.

В 2018 году «Ульяновский бизнес онлайн» писал о том, что инвесторы ищут деньги под производство моторов для мотоциклов в Ульяновске. Это был французский бизнесмен из Arteres Company Жан-Франсуа Буассон и Игорь Князев. По данным ulbusiness.ru, проект создания такого производства предполагал инвестиции в 650 миллионов рублей. Жан-Франсуа Буассон (Jean-Francois Boisson) — бизнесмен, практик в области кластерной проблематики. Он председатель правления Arteres Company (Марсель), главный основатель аэрокосмического

кластера Pole Pegase в Провансе, президент Комиссии по экономическому развитию Совета по развитию Марселя, член российской комиссии Ассоциации аэрокосмической индустрии Франции (GIFAS). Имеет степень магистра в области электроники и кандидата наук по управлению бизнесом (университет Париж-Дофин). Тесно связан с проектами в России уже много лет. Из последних — российско-французское сотрудничество по вопросу «Умных городов», а также соглашение о сотрудничестве между кубанской Ассоциацией аграрного туризма и Arteres Company для развития агротуризма в регионе.

Буассон не раз бывал и в Ульяновске. Его комментарий нам в 2018 году: «Я знаю Игоря Князева и Ульяновск около шести лет. Фактически, моя цель — «приземлить» в России компанию по производству двигателей для легкой авиации (100-1000 л.с.)».

Источник: Ульяновский бизнес онлайн



«ВТБ Лизинг» ответил на расследование ФБК о бизнес-джетах

Упомянутые в расследованиях ФБК Алексея Навального бизнес-джеты не имеют отношения к группе ВТБ и связанным с ней лицам, сообщается в ответе пресс-службы «ВТБ Лизинга» за подписью гендиректора компании Дмитрия Ивантера на запрос РБК.

2 декабря Навальный опубликовал расследование, где утверждал, что ведущая телеканала «Россия 1» Наиля Аскер-заде, вероятно, использовала для перелетов зарегистрированный на не раскрывающий владельцев офшор IF COMPANY LIMITED в Белизе борт Bombardier Global 6000 с номером T7-KLT, ко-

торым ранее через дочернюю компанию владел ВТБ. Навальный сообщил, что не знает, находится борт T7-KLT в собственности или в аренде, но связывал его и компанию — владельца самолета с главой ВТБ Андреем Костиным.

Спустя два дня, 4 декабря, Навальный опубликовал расследование о другом бизнес-джете с бортовым номером M-SKSM, зарегистрированном на этот же офшор, и перемещениях на нем, предположительно, Светланы Медведевой, жены главы правительства Дмитрия Медведева.

В «ВТБ Лизинге» заявили, что «ввиду ожидаемых повышенных санкционных рисков в 2017 году принадлежавшие «ВТБ Лизингу» самолеты бизнес-авиации были проданы сторонним компаниям». «Продажа всех самолетов осуществлялась исключительно на рыночных условиях, на основе заключений независимых оценщиков, что подтверждено документами. На тот момент компания владела флотом из девяти бортов. В настоящее время эти транспортные средства не принадлежат ни группе ВТБ, ни каким бы то ни было аффилированным с ней структурам. «ВТБ Лизинг» не имеет отношения к их дальнейшей эксплуатации, предоставлению в аренду и прочему», — говорится в ответе «ВТБ Лизинга».

До 2015 года авиализинг занимал большую долю портфеля «ВТБ Лизинга». «Самолеты бизнес-авиации приобретались в разные годы для различных операторов. «ВТБ Лизинг» не занимался их обслуживанием и не финансировал их операционную деятельность, сдавая суда операторам в управление на рыночных условиях и получая за них лизинговые платежи», — сообщила пресс-служба «ВТБ Лизинга», отметив, что «после краха «Трансаэро» компания приняла решение о поэтапном выходе из авиационного бизнеса».

Сейчас «ВТБ Лизингу» принадлежит 82 гражданских самолета, в отношении которых реализуется программа поэтапной продажи, указано в ответе Ивантера. В первом полугодии 2020 года планируется реализовать еще не менее 50 судов. «ВТБ Лизинг» был и остается прибыльной компанией, чистая прибыль которой за прошлый год составила 8,2 млрд руб., — передала пресс-служба слова Ивантера.

Источник: РБК



Кopter расширяет эксплуатационные возможности SH09

Швейцарская компания Kopter продолжает расширять эксплуатационные характеристики и режимы полетов опытного вертолета SH09 Prototype 3 (P3), одновременно увеличивая объем летных испытаний в центре испытаний, расположенном в Поццалло, Сицилия. К настоящему времени P3 провел уже год летных испытаний, на которых тестировался широкий спектр адаптаций и улучшений, направленных на обеспечение производительности и повышение безопасности.

Результат летно-испытательной кампании P3 позволил Kopter заморозить конструкцию SH09, которая будет применена на предсерийном Pre-Series 4 (PS4). Сборка PS4 запланирована на середину 2020 года. Финальный облик и особенности SH09 будут показаны на Heli-Expo в серии 3D-анимаций.

Экспозиция Kopter на Heli-Expo будет состоять из полномасштабного макета вертолета в семиместной транспортной конфигурации с модульной компоновкой, которая была разработана и изготовлена в сотрудничестве с Metro Aviation, базирующейся в Шривпорте, штат Луизиана. За последние два года Metro Aviation и Kopter сотрудничали в разработке интерьеров различного дизайна.

По мере формирования окончательной конфигурации вертолета компания смогла подписать контракты с несколькими заказчиками на приобретение новейшего одномоторного вертолета. Операторы особенно ценят конструкцию кабины SH09, которая по размерам соответствует вертолетам более высокого класса. Большая кабина позволяет реализовать несколько вариантов внутренней компоновки, которые дают достаточно места и гибкости. Легкий доступ обеспечивается через боковые сдвижные двери и задние створки.

Ранее в этом году Kopter объявил, что модернизирует SH09 для увеличения кабины и максимального взлетного веса. Компания заявила, что модернизация позволила вертолету перевозить дополнительного пассажира и увеличила взлетный вес с 6 283 фунтов до 6 613 фунтов, частично из-за модернизации системы топливного бака.

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



Защита от неопределенности 2020 года

Бизнес-прогноз в отношении продаж и покупок подержанных бизнес-джетов на оставшуюся часть 2019 года от консалтинговой компании Mente Group, специализирующейся на сделках с подержанными самолетами, – это активность.

«В связи с тем, что в последнее время на рынке появляется больше самолетов, покупатели и продавцы стремятся заключить сделки до конца года, чтобы застраховаться от экономической, политической и налоговой неопределенности, которую может принести 2020 год», - сказал президент и исполнительный директор Mente Group Брайан Проктор. «В последнее время мы наблюдали небольшое снижение цен, которое компенсировало более высокие цены при более низком объеме в начале года, и следующие три недели будут действительно активными».

Проктор говорит, что рынок подержанных бизнес-джетов сейчас сбалансирован с равным числом покупателей и продавцов, стремящихся заключить сделки. «Есть много владельцев и покупателей бизнес-джетов, которые пытаются воспользоваться ситуацией с минимальными налогами, в которой мы сейчас находимся», - добавляет он.

В зависимости от политических событий в год выборов, благоприятный в настоящее время налоговый климат может измениться в 2020 году, поэтому в последние несколько месяцев и покупатели, и продавцы пытались зафиксировать определенность, и четвертый квартал будет особенно активным, заявил Проктор.

Несколько экономик в мире балансируют на грани рецессии. В сочетании с предстоящими выборами в США и продолжающимися слушаниями по импичменту, это способствовало фиксации прибыли на

фондовых рынках. Проктор отмечает, что в будущем рынок бизнес-джетов может сместиться в сторону рынка покупателей.

«Учитывая то, что все это происходит на фоне завершения года, рынок подержанных самолетов пытается опередить потенциальные изменения. В результате, в последнее время авиационные брокеры и кредиторы были заняты», - добавил Проктор.

В настоящее время у Mente выставлено на продажу 12 бизнес-джетов. Кроме того, у компании есть несколько покупателей, которые ищут конкретный самолет. «Мы ожидаем большой активности в следу-

ющем году, но есть покупатели и продавцы, которые определенно пытаются преодолеть неизвестность после выборов», - сказал он.

В дополнение к 12 перечисленным джетам, компания также предлагает необычный самолет – летающий истребитель Northrup F-5B 1966 года, оснащенный катапультируемыми креслами, комплектами для выживания и запасными частями.

Ранее в том же году в очередной необычной сделке Mente продала российский истребитель МиГ. Проктор прокомментировал это так: «Истребители стали для нас новым продуктом».



Aston Martin и Airbus Corporate Helicopters представят АСН130 АМ

Компания Aston Martin объявила о заключении партнерского соглашения с Airbus Corporate Helicopters, в рамках которого партнеры разработают вертолет АСН130 АМ. Детали проекта не раскрываются, но первый образец публике обещают показать сразу после Нового года, 3 января. Об этом пишет Motor.ru.

Пока в Aston Martin ограничились лишь тизером новинки, на котором можно увидеть обитые кожей сиденья с фирменными логотипами и, вероятно, часть кабины. По словам главного креативного директора Aston Martin Марека Рейхмана, проект был очень сложным, но его команде удалось адаптировать принципы создания автомобильного дизайна к авионавтике.

Больше никакой информации о вертолете компания не сообщила.

Британский автопроизводитель не первый раз громко заявляет о необычных коллаборациях. Последний пример — лимитированная серия односолодовых виски, выпущенная вместе с винокурней Bowmore, расположенной на острове Айлей на западе Шотландии. Кроме того, в портфолио «Астона» есть мотоцикл, проекты в сфере недвижимости, катера, мини-субмарина и концептуальный пассажирский дрон.

Столь активная деятельность вне автомобильной отрасли пока никак не сказывается на выпуске новинок. Недавно компания представила свой первый кроссовер DBX, а также выпустила специальную версию купе DBS Superleggera в стиле реактивного авиалайнера Concorde.

Напомним, что на выставке EBACE 2017 компания Airbus представила подразделение Airbus Corporate Helicopters, создав компанию, которая ориентиро-

вана на клиентов частной и бизнес-авиации и более тесно связана с дочерней компанией Airbus Corporate Jets. Airbus Corporate Helicopters объединяет инженерную поддержку, специалистов по проектированию, специалистов по поддержке, а также экспертов по продажам и маркетингу для работы непосредственно с частными и деловыми заказчиками.

После своего создания Airbus Corporate Helicopters продала 54 вертолета в 2017 году, а затем — 68 в 2018 году. В компании ожидают, что в 2019 продажи останутся на уровне прошлого года.

Airbus Corporate Helicopters предлагает клиентам полностью индивидуальные версии АСН125, АСН130, АСН135, АСН145, АСН160 и АСН175 в трех различных

дизайнерских исполнениях: Line, Exclusive и Editions. Line — это легкий, вдохновленный спортивными автомобилями внутренний дизайн с несколькими вариантами отделки. Exclusive — это VIP-линия, которая имеет «самый высокий уровень» индивидуальности и качества. Editions объединяет бренды и дизайнеров, в том числе Hermes, Mercedes Benz и дизайнера Петера Айдсгарда из Pegasus Design.

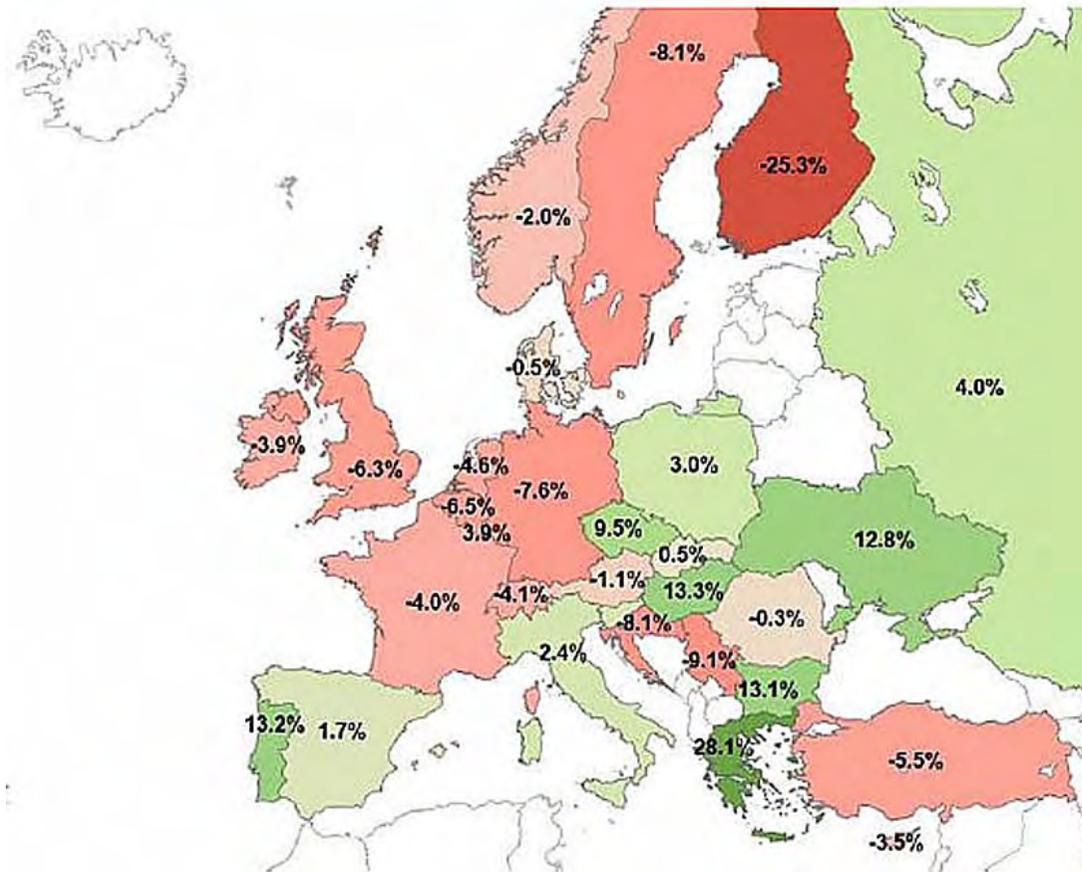
Наряду с вертолетами, Airbus предлагает комплексное обслуживание, поддержку и решения для управления под названием HCare First. Используя премиальный, персонализированный сервис поддержки АСН, клиенты должны только сообщить команде Airbus, когда они хотят летать, а Airbus сделает все остальное, включая планирование, обслуживание и т.д.



Частники перестали летать

Консалтинговое агентство WINGX Advance выпустило отчет об активности европейской бизнес-авиации в ноябре 2019 года. В прошлом месяце наблюдалось ускорение тенденции к снижению активности полетов деловой авиации в Европе – выполнено на 3,2% меньше рейсов по сравнению с ноябрем 2018 года. С начала года количество рейсов в Европе снизилось на 1,8%, что эквивалентно сокращению на 15000 рейсов.

November 2019: YOY TREND



В Великобритании и Германии произошло значительное снижение активности, при этом количество рейсов сократилось более чем на 6% в годовом исчислении, а с начала года снижение составило 5%. Тем не менее, в ноябре наблюдалось некоторое увеличение трафика в России, Италии, Турции и Испании.

Во Франции, Германии и Великобритании больше всего пострадал сегмент легких и средних бизнес-джетов. Активность больших самолетов снизилась на 3%, но выросла на 6% в Испании и на 3% – в Швейцарии.

В Германии, Швеции и Турции чартерный трафик сократился на 5%, а в Великобритании чартеры упали почти на 10% по сравнению с прошлым годом. Количество частных рейсов в Швеции сократилось на 20% по сравнению с ноябрем 2018 года. В то же время в Чехии наблюдался сильный рост.

Активность бизнес-авиации в районе Лондона в ноябре снизилась на 6,5%, в основном из-за сокращения полетов легких и средних самолетов. В то же время эти категории в Париже и в Цюрихе показали рост. В Москве рейсы больших джетов выросли на 3% в годовом исчислении.

В прошлом месяце внутриевропейский трафик значительно упал, на 3%. Полеты из Европы в Северную Америку сократились на 5%, хотя по сравнению с 2018 годом они все еще показывают рост на 1,9%.

За последние 12 месяцев наблюдался некоторый прирост в сегментах ультрадальних, тяжелых, суперсредних и суперлегких джетов, что обусловлено спросом на чартеры. Частные полеты во всех сегментах показали снижение, а активность джетов начального уровня упала на 25% в годовом исчислении.

В LFPB (Ле-Бурже) трафик вырос в годовом исчислении, хотя с начала года упал на 7%. Активность в LSGG (Женева) в ноябре снизилась на 3%, в LFMN (Ницца) – на 6%; EDDW (Берлин Шенефельд) – на 16%. Полеты в EGKB (Лондон Биггин Хилл) в ноябре выросли на 3%, а в EGLF (Фарнборо) упали на 0,5% в годовом исчислении.

В ряде аэропортов наблюдалась активность чартеров/АОС, особенно в LFPB (Ле-Бурже), LSZH (Цюрих), LFMN (Ницца) и LEMD (Мадрид Бараксас). Зна-

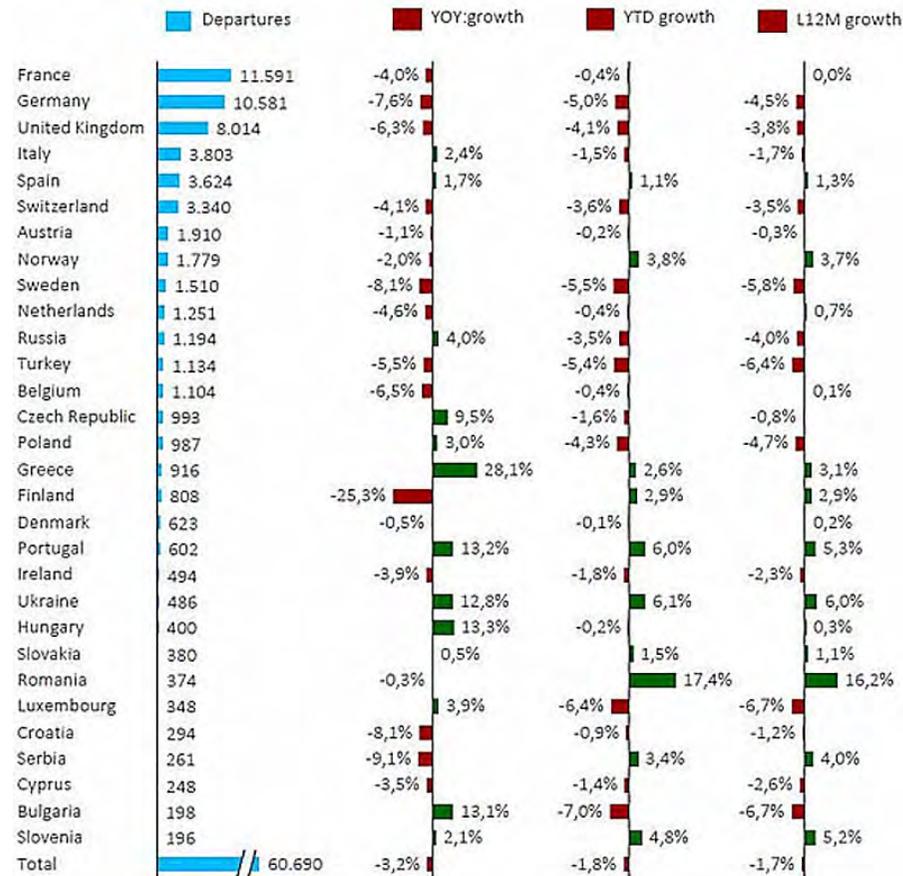
чительное падение чартеров зафиксировано в LIML (Милан Линате). Частные рейсы в LFMN (Ницца) упали на 27%, в EDDV (Берлин Шонефельд) – на 29%, а в EGKB (Лондон Биггин Хилл) – на 6%.

Ричард Кое, управляющий директор WINGX, комментирует: «Ноябрьская активность снизилась на 3% по сравнению с прошлым годом, и общее количество

рейсов, совершенных в этом месяце, отставало на 12% от аналогичного месяца в 2008 году. Долгосрочные тенденции во всех сегментах бизнес-джетов ухудшаются после относительно короткого ралли в 2017-2018 годах».

«В этом году стало ясно, что нисходящий импульс

исходит от частных владельцев. В ноябре в этом сегменте было выполнено на 8% меньше рейсов. В частности, на старых самолетах в сегменте легких и джетов начального уровня владельцы летают гораздо меньше. Чувствительность бизнес-джетов к повестке дня в области климата вполне может усилить эту тенденцию в следующем году».



Убеждения и лицемерие

Если юная эоактивистка Грета Тунберг добирается на конференции ООН по климату на яхте или поездом, то большинство остальных делегатов предпочитает авиаперелеты, неизбежно сопровождаемые интенсивным выбросом углекислого газа. Некоторые высокопоставленные лица прибыли на климатическую конференцию в Мадрид на частных самолетах - например, миллиардер Майкл Блумберг, недавно объявивший о том, что будет бороться за пост президента США.

Знаменитости летают на саммиты по климату на личных самолетах

Такого рода лицемерие не ускользнуло от внимания тех, кто борется за охрану окружающей среды: мировых лидеров и знаменитостей то и дело приглашают во все концы света, чтобы обсудить экологические проблемы, - и они отправляются туда на собственных самолетах, что лишь усугубляет ситуацию. «Даже если супербогачи преследуют благие цели,

они не могут помочь, продолжая загрязнять окружающую среду», - написал британский эоактивист Джордж Монбио в своей недавней колонке в The Guardian.

Он привел в пример конференцию по климату, организованную Google в июле. Многие из списка гостей, включая бывшего президента США Барака Обаму, британского принца Гарри и голливудского актера Леонардо Ди Каприо, прилетели в Италию на частных самолетах. Всего участники этой конференции использовали 114 частных авиалайнеров.

Полугодом ранее, в январе, в ходе Всемирного экономического форума в Давосе нидерландский историк Рутгер Брегман вызвал всеобщий ажиотаж, заметив, что 1500 частных самолетов прилетели в Швейцарию, чтобы их владельцы смогли услышать речь сэра Дэвида Аттенборо о том, как мы разрушаем нашу планету.

На вертолете над пробками в мегаполисах

Но авиапутешествия на личных самолетах - не просто популярный способ передвижения мировой элиты. В перегруженных автомобилями мегаполисах в США, странах Азии и Южной Америки вечно страдающие от нехватки времени бизнесмены все чаще пересаживаются на персональный авиатранспорт. В Сан-Паулу те, кто могут себе это позволить, годами летают на частных вертолетах над пробками, постоянно возникающими на улицах бразильской финансовой столицы. Такой способ передвижения становится все более популярным и в крупных городах Индии, Китая, Индонезии и в Сингапуре.

В проведенном в США в 2018 году журналом Business Jet Traveler исследовании, в котором приняли



участие более 1400 руководителей и лиц с высоким уровнем дохода, говорится, что комфорт, приватность и безопасность стали ключевыми факторами при принятии ими решения летать на частных самолетах. Многие делают такой выбор, чтобы сэкономить время и насладиться удобствами маленьких аэропортов. Кроме того, 77% респондентов сообщили, что их обычный полет не превышает расстояние в 2400 км, и только 7% использовали частные самолеты для межконтинентальных перелетов.

Согласно «Отчету о благосостоянии» за 2019 год, опубликованному риелторской компанией Knight Frank, Северная Америка лидирует по количеству личных самолетов - их парк там превышает 13 600 машин. На втором месте с большим отрывом Европа и Россия, где в совокупности насчитывается 2 879 таких летательных аппаратов.



Больше роскоши, больше эмиссии CO₂

Уже давно стало ясно, что путешествия самолетом - не самая хорошая идея с точки зрения окружающей среды. На пассажира, летящего из Берлина в Нью-Йорк и обратно экономклассом, приходится от полутора до двух тонн выбросов CO₂. В 2016 году среднестатистический житель Германии с учетом всех источников загрязнения был ответственен за эмиссию почти 8,9 тонны CO₂ в год - таковы данные Международного энергетического агентства (МЭА). В США этот показатель составляет около 15 тонн на человека.

Согласно исследованию Всемирного банка за 2013 год, на авиапассажиров, путешествующих первым классом, приходится примерно втрое больше выбросов CO₂ по сравнению с пассажирами экономкласса - кресла в первом классе занимают больше места.

Недавний анализ, проведенный британским аналитическим центром левого толка Common Wealth, который изучает полеты в пределах Европы, показал, что пассажир, путешествующий на частном самолете, ответственен за эмиссию парниковых газов, в 4-15 раз большую, чем пассажир экономкласса, и в 75-250 - чем тот, кто путешествует на скоростном поезде.

И это только в случае, если все места в самолете были заняты. По оценкам Европейской ассоциации бизнес-авиации (ЕВАА), по меньшей мере 40% рейсов на частных самолетах - перелеты, когда порожнее воздушное судно перелетает в другие аэропорты для удобства клиента. Но критики, в том числе и ЕВАА, признают, что даже если выбросы CO₂ от авиaperелетов к середине века утроятся, они составят лишь 2% от общемирового объема эмиссии. А влияние личных самолетов на окружающую среду и того меньше.

«Противники борьбы против изменения климата часто указывают на эти цифры как на причину ничего не делать», - заявил DW Лео Мюррэй, основатель британской компании A Free Ride, которая поддерживает введение налога на часто летающих пассажиров. «Если выбросы CO₂ от частных самолетов - лишь малая доля от общего объема, то недавний анализ Университета Лунда показал, что люди, которые совершают такие полеты, оставляют личный «углеродный след», в сотни или даже в тысячи раз превышающий средний», - указывает Мюррей.

Запретить частные самолеты?

В начале ноября организации A Free Ride и Common Wealth опубликовали отчет, в котором предлагается к 2025 году запретить в Великобритании частные самолеты, использующие ископаемое топливо. Такие самолеты - вершина «углеродного неравенства», говорится в отчете, описывающем экологические издержки частной авиации: «Их постоянное использование на фоне обострения климатического кризиса больше не может быть оправдано, особенно в свете социальных последствий таких полетов».

В Лейбористской партии Великобритании пообещали, что подробно изучат «очень убедительное» предложение, если партия победит на парламентских выборах 12 декабря. «Почему правительство позволяет миллиардерам разрушать климат, а от последствий будем страдать мы все? - задается вопросом представитель лейбористов по вопросам транспорта Энди Макдональд. - Всего через несколько лет эти полеты можно будет совершать на электрических летательных аппаратах - если правительство примет правильные стимулирующие меры».

В ЕВАА от предложения отмахнулись, заверив, что

оно мало что изменит в борьбе с изменением климата. «Авиасообщение - международный бизнес, а это значит, что односторонние, локальные решения не имеют большого смысла, - ответили в ЕВАА на запрос DW. - Поэтому мы предлагаем более реалистичный и целостный подход».

Планы ЕВАА включают в себя использование экологических видов топлива, схемы компенсации за выбросы CO₂ и проведение исследований в сферах электрификации транспорта и эффективности использования топлива. Цель организации - к 2050 году уменьшить вдвое выбросы углекислого газа по сравнению с 2005 годом.

Будущее за электросамолетами?

Лео Мюррэй верит, что запрет летательных аппаратов, работающих на ископаемых видах топлива, заставит владельцев частных самолетов инвестировать в альтернативные способы передвижения, в том числе - в электрическую авиацию.

«Летательные аппараты с электродвигателями регулярно рекламируются руководителями авиакомпаний и членами правительств как технологическое решение, которое позволит минимизировать ущерб окружающей среде от авиаперевозок. И перемены не за горами», - уверен он. Его компания предлагает в ближайшее время назначить дату прекращения использования частных самолетов, работающих на ископаемом топливе, чтобы помочь продвинуть использование электротяги, добавляет Мюррэй.

К середине 2020-х аэрокосмическая индустрия сможет производить «самолеты с новыми, полностью электрическими двигателями, способные перевозить небольшое количество пассажиров на рассто-

яние до 1000 км», говорится в совместном отчете A Free Ride и Common Wealth.

В нем также утверждается, что Airbus и Siemens смогут заменить электросамолетами воздушные суда, летающие на ископаемом топливе, в восьми из десяти рейсов в пределах Европы, которые сейчас выпол-

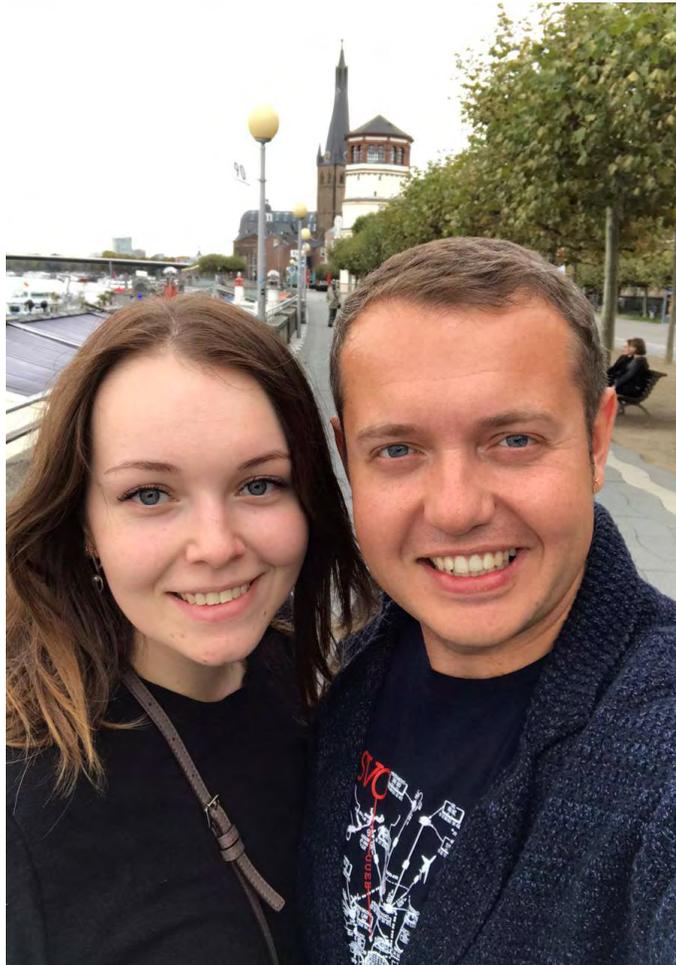
няют частные самолеты. Конкуренты - в том числе сервис такси Uber и компания Volocopter в Германии - уже планируют в течение следующих двух-четырех лет представить собственные электрические вертолеты в Дубае, Шанхае и Сингапуре.

Источник: DW



Jet Gourmet – новый проект, новые планы

Евгений Панин и Анастасия Хмелёва хорошо известны на рынке авиационного кейтеринга и не только. Благодаря трудолюбию и нестандартному подходу к своей работе, партнеры завоевали настоящую любовь и уважение среди многочисленных клиентов. Время идет, и наши друзья не стоят на одном месте, постоянно ищут новые форматы



работы и открывают новые сегменты для применения своего опыта и знаний. Осенью 2019 года партнеры вышли на рынок с новым проектом, впрочем, давайте дадим слово им.

Евгений, Анастасия, с последнего выпуска «Кулинарных заметок» прошло 8 месяцев. Не скрою, мы пристально следили за вами и были в курсе всех новостей, в особенности – вашего нового проекта. Настало время рассказать все подробно и нашим читателям.

Дима, привет! Привет друзья! Вот мы и вернулись на страницы BizavNews, как и обещали. Надеемся, что теперь это навсегда :).

Евгений: У каждого успешного менеджера рано или поздно возникает мысль о том, чтобы сделать собственный проект. Но наша история не про это. Мы относились и относимся к Jet Catering как к своему проекту и никогда не представляли себя вне его границ. Но рынок требует наших идей и опыта. На протяжении трех лет мы отменяли все предложения, которые поступали нам, а именно столько времени понадобилось нам для вывода проекта Jet Catering на ту высоту, которую он сейчас занимает. В данный момент – это структурированная, крупная, по меркам бизнес-авиации, компания, с понятным планом развития на несколько лет вперед. Теперь мы можем обратить внимание на другие проекты, на которые раньше просто не хватало времени. Мы решили не фокусироваться на чем-то одном, а попытаться разобрататься со всеми запросами рынка, и поняли, что без слаженной команды нам не обойтись. Запросы по сотрудничеству и работе текут рекой, мы пытаемся их структурировать и развивать. Как только рынок понял, что мы переходим в режим «Свободный Художник», на нас обрушилась лавина запросов. По-

этому мы решили начать абсолютно новый проект – Jet Gourmet. Это, в буквальном смысле, развязывает нам руки, и теперь мы можем работать со всем рынком без ограничений.

А в каких сегментах сфокусируется Jet Gourmet, и останутся ли «чисто авиационные проекты»?

Анастасия: Проект Jet Gourmet основан на трех направлениях деятельности. Первое – это консалтинг. Всем известно, что наша команда имеет колоссальный опыт работы в сфере бизнес-авиации и ресторанного обслуживания. Мы объединили этот опыт и теперь помогаем новым игрокам стать частью авиационного рынка. Мы поэтапно расписываем план развития ресторана в отрасли бизнес-авиации, разрабатываем меню, согласно требованиям стандартов VIP кейтеринга и авиационной безопасности, даём рекомендации по упаковке и оборудованию, проводим обучение персонала, организовываем презентации ресторанов для ведущих игроков рынка. Второе направление – кейтеринг – наш конек, без ложной скромности! Как вы знаете из наших «Кулинарных заметок», мы побывали на кухнях ведущих мировых кейтеринговых компаний и поставщиков бортового питания. Данный опыт позволяет нам организовать питание в любой точке мира. Также мы предлагаем услуги по управлению всеми заказами питания на борту воздушных судов, позволяющие сократить финансовые и временные издержки на размещение заказов. Ну и третье направление – ассоциация. Именно оно является, так сказать, объединяющим звеном первых двух направлений. Ассоциация Jet Gourmet – это альянс сильнейших игроков рынка авиационного кейтеринга, которые объединяют единые цели и задачи. Подтвержденное членство в альянсе Jet Gourmet – это гарантия качества и

безопасности поставляемого питания, высокий уровень сервиса, индивидуальный подход, а также программа лояльности для постоянных клиентов.

Так что да, авиационные проекты есть и будут, куда без них. Мы остаемся в рынке питания для авиации.

Друзья, под вашим чутким руководством компания Jet Catering превратилась в крупнейшего игрока на рынке авиационного кейтеринга. Каковы отношения с компанией в настоящее время?

Евгений: Хороший вопрос, который так волнует большинство читателей. Ну и как, развод оформлен? (смеются). На самом деле, отношения самые теплые. Хотим отметить, что проект Jet Gourmet никакого отношения к Jet Catering не имеет. Это абсолютно другая история. С Jet Catering мы продолжаем работу и ведем тесные партнерские отношения, развиваем новые, совместные проекты, но уже как отдельное юридическое лицо.

Вы говорили о развитии ресторанной сети в Европе. Что это будет, и какова география вашего присутствия или, если хотите расширения, например, в течение ближайших трех лет?

Анастасия: У нас есть два проекта в Германии, а также, на севере Италии, партнерские отношения с Французской Ривьерой. Ну и конечно, мы продолжим работать на выставках по всему миру – это, пожалуй, одно из основных и самых наших любимых направлений.

Какова доля бизнес-авиации в вашем проекте, будете ли вы увеличивать контакты с бизнес-операторами или все-таки сфокусируетесь на кейтеринге в целом?

Евгений: Мы думаем, тут время все расставит на свои места. Один мудрый человек сказал мне: «Сфокусируйся на том, что знаешь и что умеешь лучше всего». Конечно, авиация была, есть и будет нашей основной деятельностью.

Евгений, Анастасия, тема консолидации ресторанных сетей для бизнес-операторов весьма интересна. Что это будет? Единая онлайн-платформа с возможностью выбора поставщика или что-то иное?

Анастасия: Да, все верно. Мы разрабатываем единую платформу. На данный момент уже подписан контракт с одной крупной ресторанной сетью. В ближайшее время мы предоставим наш продукт рынку.

С помощью каких маркетинговых механизмов вы планируете выйти и, самое главное, закрепиться на рынке?

Евгений: Дима, благодаря нашей дружбе с BizavNews мы достучимся до сердца каждого в этой вселенной. Помнишь, как из фильма? Его знали в лицо! Бизнес Авиация — это небольшой круг знакомых нам людей. Так же, мы будем активно участвовать во всех возможных мероприятиях отрасли.

Немного о персонале. Ваша команда новая или вы привлекли специалистов, которые работали с вами ранее?

Евгений: Я бы сказал, наша команда бессменная. Со многими я работаю уже более десяти лет. Как слоган моего любимого клуба: «Одна жизнь, одна команда».

Планируете ли вы запуск собственного производства, как это было в Шереметьево?

Анастасия: Нет, таких целей мы не преследуем. Сейчас мы в стадии переговоров о строительстве двух производств для частных инвесторов.

Ну что же, вот такие у нас грандиозные планы!

И по традиции: кушайте сами, кушайте с нами!
Ваши Евгений Панин и Анастасия Хмельёва
Jet Gourmet



Jetflite OY – нордический кейтеринг высокого полета

Финнам нравятся блюда финской национальной кухни, и они всегда с готовностью расхваливают их оригинальный вкус. Нельзя не отметить и тот факт, что финны, как никто другой, верны своим кулинарным традициям.

Конечно же, сегодня в Финляндии можно купить практически любой деликатес и на любой вкус. Однако, оказавшись в стране, самым правильным будет познакомиться с достопримечательностями местной кухни. Поверьте, вы получите массу удовольствия.

Финляндия – настоящий рай для любителей природы и ее щедрых даров. Каждый год по весне многие шеф-повара отправляются в близлежащие леса, на поля и на побережье в поисках трав и растений для своих кулинарных экспериментов. Ягоды, грибы, дикорастущие травы и овощи, рыба и дичь – всем этим арктическая финская природа богато одаривает своих гостей.

Едва ли можно найти финна, который никогда не собирал грибы, ягоды или травы. В Финляндии

процветают многовековые традиции сбора лесного и полевого «урожая», которые законодательно закрепины Правом каждого человека на природу. Огромной популярностью в Стране Тысячи Озер пользуется и рыболовство. Культура охоты сохраняется благодаря охотничьим обществам. Дары природы недаром называют «суперпродуктами» – они исключительно экологичны, вкусны и очень полезны.

Финский оператор Jetflite OY активно продвигает среди своих клиентов идею «экологического национального меню». Это не только модно, но и действительно полезно и вкусно, уверяют представители компании, демонстрируя настоящие кулинарные шедевры из рыбы, мяса и ягод.

«Принципы составления бортового меню для пассажиров совсем иные, чем например, при разработке меню для экипажей того же судна. Здесь многое будет зависеть от предпочтений, высказанных путешественниками при заказе чартерного рейса, или от пищевых традиций, характерных для того региона, откуда отправляется рейс. Но у специалиста всегда есть возможность скорректировать выбор меню таким образом, чтобы сделать путешествие максимально комфортным и уютным. Мы наблюдаем за тем, как растет количество пассажиров, которые делают ставку на национальные финские блюда. Вдвойне приятно, что среди наших клиентов много иностранцев», - комментируют в Jetflite OY.

Далеко не каждый путешественник готов попробовать непривычные блюда экзотической кухни. Многие отказываются от излишне острой пищи, слишком пряных соусов. Поэтому в Jetflite OY – если от клиента не поступало каких-либо особых пожеланий – стремятся выбирать более нейтральные во вкусовом отношении варианты. Для коротких пере-



летов обычно не имеет смысла готовить полный обед с переменами блюд, с многочисленными коктейлями, салатами, закусками и основным блюдом. Он не только займет много времени, но и, скорее всего, окажется слишком тяжелым для пассажира. Такой вариант скорее подойдет для долгого перелета. Поддержать общий тонус авиапассажиров помогут продукты, богатые белками и с небольшим количеством сахара. Для пополнения жизненной энергии рекомендуются мюсли, орехи, нежирная говядина. Лучше избегать слишком сладкой и жирной пищи: она требует больших усилий организма

при переваривании и усвоении, поэтому приводит к сонливости. Например, картофельные чипсы с высоким содержанием жира лучше заменить на более здоровые варианты из свеклы или других овощей. Хорошей идеей будет – сосредоточиться на простых, традиционных блюдах: вода, чай, салаты из свежих овощей, рыба, и избегать употребления продуктов с высокой степенью переработки – сладкой газировки, печенья. К этому и стремится команда Jetflite OY.

Итак, что же вам смогут предложить в полете? Выбор многообразен. Известно, что в жизненной фило-

софии наших соседей не приветствуются понятия «наспех», «кое-как» и «в последний момент». Считая, что глубокомысленное созерцание намного продуктивнее бессмысленной спешки, финны славятся неторопливостью и обстоятельностью. Финны пользуются всем, что дает им природа. Грибы и ягоды собирают в богатейших лесах Суоми, а рыбу ловят в местных водоемах, которых в стране немало. И еще – внимание к сезонности продуктов. Зимой вам вряд ли подадут рыбу или мясо со свежими овощами из Израиля, а вот гарнир из картофельного пюре с припущенными морковью, свеклой и пастернаком, выращенными местными фермерами, гарантирован. Простые продукты и их сочетания рожают фантастические вкусы и ароматы!

«Серьезное» меню, как правило, состоит в первую очередь из рыбных блюд с «участием» форели, щуки, сига и лосося. Уха из лосося приправляется молоком или сливками, мясной суп больше напоминает настоящий густой гуляш. Кроме говядины, можно заказать блюда из северного оленя или лося с брусникой. Ну, и конечно же сяря – запеченная баранина с картофелем и солью. История блюда интересна. Когда-то предки современных финнов держали в своих хозяйствах овец и баранов, которые в те времена были главными домашними животными. Каждую осень баранов резали, а их мясо солили, тем самым обеспечивая себя едой на всю зиму. Соленое мясо жарили в березовых лотках в дровяных печах. Как рассказывают местные жители, название блюда (särgä) происходит от финского слова, означающего потрескавшуюся березовую посуду для жарки. Или, например, суп из грибов с кофе – необычный, но вкусный, особенно с хрустящим хлебом и сметанным топпингом с травами. А вот как вам перечный стейк из вырезки органической финской говядины с соусом из финского бренди с розовым перцем,



гратеном из картофеля и пюре из пастернака? Особым уважением пользуется разного рода выпечка: пироги, пирожки, булочки с брусникой, моршочкой, рисом, картошкой, грибами... Перечислять можно бесконечно.

«Пассажиры из разных стран заказывают порции еды различного размера. Например, жители Северной Америки предпочитают порции **большого** размера, чем европейцы или азиаты. Различия имеются и в способах подачи обедов, и в столовом этикете. Так, в некоторых культурах требуется, чтобы все блюда были поданы на стол одновременно, другие же предпочитают, чтобы за время обеда прошло несколько перемен блюд. В зависимости от национальных традиций используются и столовые приборы – представители разных стран могут есть одно и то же блюдо вилкой, ложкой, палочками или руками», - продолжают в Jetflite OY.

Есть еще одна отличительная черта бортового обслуживания на самолетах Jetflite OY – сервировка и подача блюд. Скандинавский стиль отличается натуральностью, прохладной сдержанностью, простотой, но при этом элегантностью. В нем преимущественно преобладают светлые тона, натуральные свежие оттенки: снежно-зеленоватые, сероватые, морской волны, снежно-серебряные, белоснежные, бирюзовые, небесно-голубые, прозрачно-синие и бежевые. Выдержать единый стиль можно только с помощью гармонии между всеми элементами, которые участвуют в сервировке и декорировании салона. Скатерть, салфетки, посуда, столовые приборы и мельчайшие элементы — все они должны составлять единый ансамбль и оформляться по определенным правилам.

«Во время путешествия возможность заказать пищу в том или ином варианте упаковки нередко стано-

вится решающим фактором при составлении бортового меню. Различные бизнес-джеты имеют разные возможности для приготовления пищи, и если на большом самолете камбуз, скорее всего, будет оборудован множеством устройств для готовки, то маленькие, легкие бизнес-джеты далеко не всегда имеют оборудование как для длительного хранения, так и для разогрева пищи. Поэтому приходится учитывать такие факторы как размер камбуза, наличие в нем холодильника, микроволновой печи, каких-то иных устройств для приготовления и разогрева пищи. Многие чартерные операторы стремятся иметь запас стандартных авиационных контейнеров для продуктов, чтобы получать в них заказанную еду из ресторанов и разогревать ее в стандартных печах на борту. Если же возможности для готовки минимальны, придется довольствоваться консервированной пищей

и блюдами в вакуумной упаковке, не требующими разогрева», резюмируют в Jetflite OY.

И немного о самолетном парке оператора. Сейчас в парке Jetflite OY три самолета для коммерческого использования: два Bombardier Challenger 604, которые готовы принять на свой борт до 18 пассажиров и Dassault Falcon 7X с уникальной конфигурацией, рассчитанной на 16 пассажиров. Уже в следующем году планирует получить уникальный в своем роде бизнес-джет Bombardier Challenger 650, рассчитанный на 16 пассажиров. И при стандартной комплектации в 12 пассажиров у компании появится возможность установки дополнительных четырех мест, а также конвертации бизнес-джета в медицинский вариант.

Продолжение следует.



Самолет недели

Оператор: *Bank of Utah Trustee*

Тип: *Dassault Falcon 2000LXS*

Год выпуска: *2018 г.*

Место съемки: *сентябрь 2019 года, Geneva Int'l - LSGG, Switzerland*



Фото: *Дмитрий Петроченко*