



Пролетела очередная тревожная неделя. Если отбросить все, что связано с COVID-19, то главной новостью можно считать появление в России нового перевозчика. Авиакомпания «Скай Лайт», входящая в международную группу Aim of Emperor, получила российский сертификат эксплуатанта от Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ). О планах новой компании читайте в этом номере нашего еженедельника.

Из интересного. На прошлой неделе с заводского аэродрома Airbus в Гамбурге в первый полет отправился Airbus ACJ350, предназначенный для правительства Германии. После серии тестовых полетов самолет будет передан для кастомизации в Lufthansa Technik AG. В настоящее время в Гамбурге начались работы по производству отдельных компонентов будущего интэрьера.

24 марта 2020 года свой 15-летний юбилей отметила авиакомпания «Аэро-Гео» История её создания – это история ежедневного труда людей, самоотдачи и профессионализма каждого из сотрудников. Коллектив BizavNews присоединяется к многочисленным поздравлениям и желает дальнейшего процветания «АэроГео».

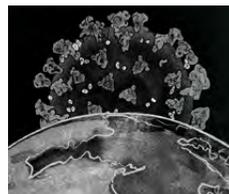
Но большая часть наших материалов так или иначе связана с главной проблемой последнего времени. В этом номере читайте материалы, подготовленные экспертами и аналитиками. Будьте здоровы и терпеливы. Следующая неделя объявлена в нашей стране выходной. Впрочем, на BizavNews это никак не отразится. Мы продолжим работу в режиме онлайн.



Трафик практически остановился

Еженедельный обзор WINGX «Market Tracker» информирует о тенденциях деловой авиации в свете текущей пандемии коронавируса

стр. 18



Прилетел «черный лебедь»

Управляющий директор JetNet iQ Роллан Винсент на страницах AIN рассуждает о последствиях распространения COVID-19 для отрасли бизнес-авиации

стр. 19



Aim of Emperor пустил «русские корни»

Новый перевозчик: авиакомпания «Скай Лайт» из группы Aim of Emperor получила российский сертификат эксплуатанта

стр. 22



Новый супергерой

Одними из ближайших конкурентов PC-24 стали Embraer Phenom 300E и Bombardier Learjet 75 Liberty. Представляем небольшое сравнение этих трех самолетов

стр. 24

Gulfstream

G500



Полная изоляция

Премьер РФ Михаил Мишустин поручил Росавиации с 27 марта прекратить регулярное и чартерное авиасообщение из российских аэропортов в аэропорты иностранных государств и обратно. Поручение опубликовано на сайте правительства.

Исключение будет сделано для полетов, связанных с вывозом россиян на родину в связи с распространением коронавируса, а также для полетов по отдельным решениям.

Для эвакуации россиян МИД до 27 марта должен направить в Минтранс, Роспотребнадзор, Минздрав, МВД России и «Аэрофлот» сформированные по состоянию на 26 марта списки граждан РФ, планирующих вернуться на родину.

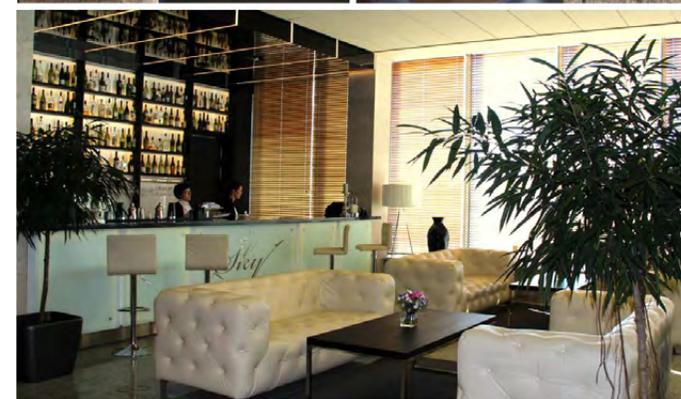
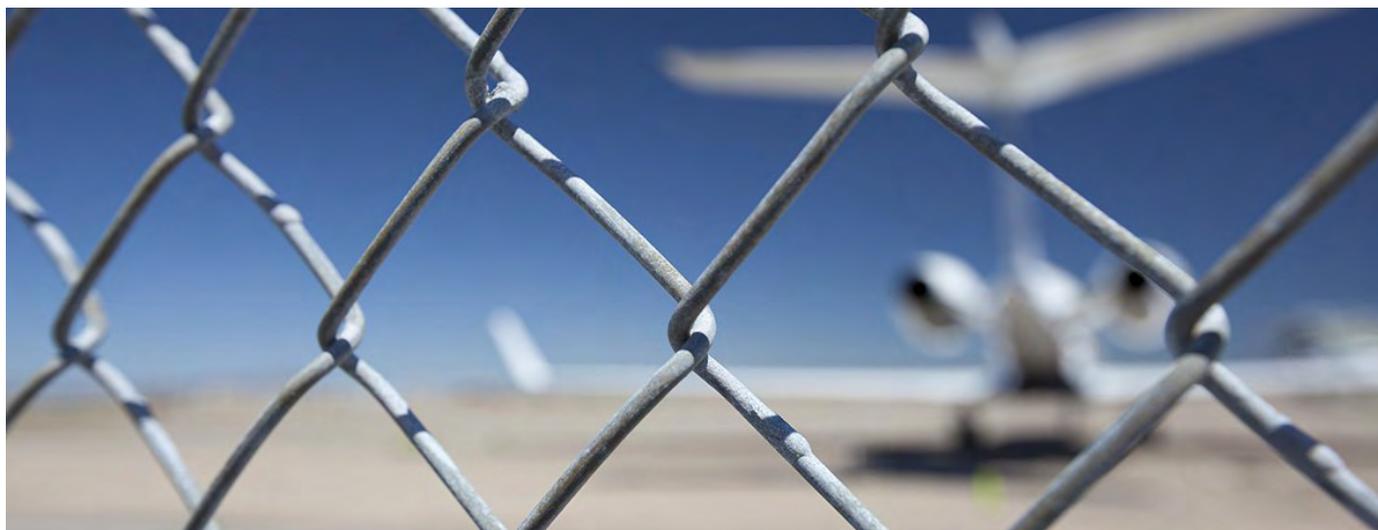
Минтранс и МИД при участии Минобороны и Управления делами президента до 30 марта должны сформировать план вывоза россиян с привлечением бортов Минобороны, «Аэрофлота», Специального

летного отряда «Россия» и других авиакомпаний.

Минтранс РФ и Росавиации вместе с субъектами федерации и Роспотребнадзором поручено с 26 марта тестировать на коронавирус всех граждан, пребывающих из стран, где зафиксированы вспышки COVID-19.

Росавиация разъяснила исключения при запрете на международное авиасообщение. Международное авиасообщение России с другими странами временно прекращается с 27 марта, однако будут продолжаться вывозные рейсы россиян, рейсы для вывоза иностранцев из России, грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные рейсы, сообщили в Росавиации.

Будут также разрешены транзитные полеты для дозаправки и смены экипажей в России и перегоны пустых самолетов для техобслуживания, уточнили в ведомстве.



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

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

Аэропорт Лондон-Сити закрыт с 25 марта

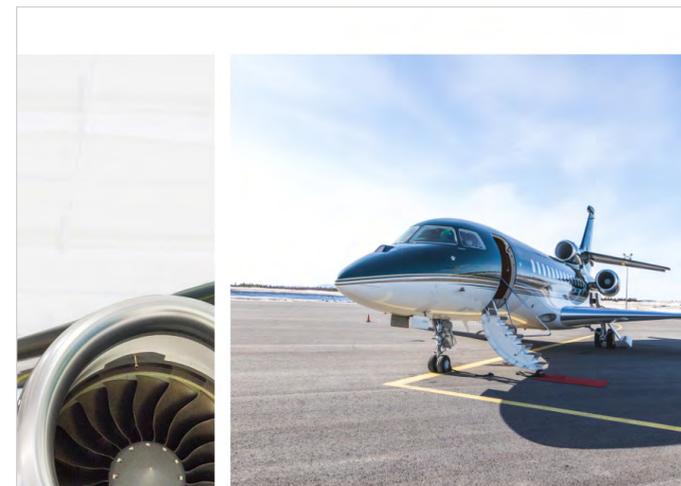
Аэропорт Лондон-Сити будет закрыт для выполнения всех рейсов до конца апреля. Оператор лондонского аэропорта, расположенного практически в центре города, говорит, что решение временно приостановить все коммерческие и частные рейсы из аэропорта последовало за последними инструкциями правительства Великобритании в ответ на вспышку коронавируса.

Запрет начал действовать вечером в среду 25 марта и, как ожидается, продлится до конца апреля. «Мы будем держать это в поле зрения», - сказали в администрации аэропорта. «На данный момент в этой быстро меняющейся и беспрецедентной ситуации мы считаем, что такой шаг является ответственной зада-

чей для безопасности и благополучия нашего персонала, пассажиров и всех, кто связан с аэропортом».

Данные расписания Cirium показывают, что из аэропорта Лондон-Сити выполняют полеты 10 авиакомпаний, крупнейшей из которых является British Airways.

London City Airport расположен в районе Dockland на территории большого Лондона, всего в 10 км от Лондонского Сити. Это самый молодой аэропорт Лондона – его торжественно открыли в ноябре 1987. Из-за очень короткой ВПП и ограничений по шуму, в аэропорт совершают рейсы только небольшие самолеты и бизнес-авиация.



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



Bombardier приостанавливает работу

Bombardier приостановит работу, включая производство самолетов, в большинстве сфер своей деятельности в Канаде в качестве поддержки недавних поручений правительств Квебека и Онтарио по замедлению распространения пандемии COVID-19. Приостановка началась 25 марта в 23:59 и продлится до 26 апреля, сообщил канадский производитель.

Это приостановка повлияет на производство самолетного и железнодорожного подразделений Bombardier в обеих провинциях. Сотрудники, затронутые временным закрытием, на этот период будут оправлены в отпуск, так же, как и сотрудники корпоративного офиса, чьи функции Bombardier считает менее критичными в краткосрочной перспективе. Также в подразделении компании в Вичито во временные отпуска уйдет «небольшое количество» сотрудников. Тем не менее, сервисный центр в Вичито, в котором работает большинство сотрудников Bombardier, а также техцентры во всем мире будут работать в течение всего периода отпуска.

Кроме того, генеральный директор и высшее руководство Bombardier откажутся от своей заработной платы в течение этого периода, а председатель и члены совета директоров согласились воздержаться от получения вознаграждения за работу в Совете директоров до конца года. Также компания приостанавливает свои финансовые прогнозы на 2020 год, чтобы иметь возможность оценить влияние приостановки производства и других действий, предпринятых компанией в ответ на распространение COVID-19.

«После вспышки коронавируса компания была сосредоточена на том, чтобы обеспечить безопасность наших сотрудников, максимально эффективно обслуживать клиентов в эти трудные времена и предпринимать необходимые действия для защиты бизнеса в долгосрочной перспективе», - сказал председатель Bombardier Пьер Бодуан. «В дополнение к объявленным действиям, Bombardier сократит все расходы сверх жизненно необходимых, продолжит работу по закрытию ранее объявленных сделок и предпримет дополнительные меры по повышению ликвидности».



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Willis Towers Watson учреждает сообщество бизнес-авиации A Class

Глобальный страховой и перестраховочный брокер Willis Towers Watson (WTW) создал новую общественную группу, специализирующуюся на предоставлении данных, знаний и решений для клиентов бизнес-авиации под названием A Class.

Новое сообщество бизнес-авиации сфокусировано как на анализе данных, так и на стратегии риска и предназначено для того, чтобы предоставить операторам бизнес-авиации необходимые данные и опыт для оказания помощи в анализе и снижении рисков.

По словам перестраховочного брокера, A Class также предлагает:

- доступную платформу данных, которая способствует укреплению возможностей управления рисками;
- инновационные решения ключевых глобальных проблем, таких как климат и устойчивость;
- отраслевые аналитические обзоры и рыночные бюллетени, предназначенные для оценки рисков и отраслевого ландшафта;
- регулярные мероприятия, направленные на расширение дебатов и стимулирование действий.

Главный исполнительный директор Global Aerospace в WTW Джон Рули сказал: «Поскольку клиенты бизнес-авиации сталкиваются с беспрецедентными рисками, связанными с пандемией коронавируса, Willis Towers Watson Global Aerospace стремится поддерживать их за рамками традиционной страховых сделок.

«Сочетая аналитику данных с лучшим пониманием отраслевого риска и тенденций рынка страхования, A Class является ключевым решением, позволяющим клиентам бизнес-авиации снижать риски и поддерживать свою деятельность на современном рынке. Сегодняшний анонс продолжает демонстрировать наше лидерство в авиационном секторе».

Reece Vowles, авиационный страховщик в Global Aerospace Underwriting Managers, также прокомментировал новое сообщество: «A Class помогает операторам бизнес-авиации понимать и предвидеть текущие и будущие тенденции риска. Приятно видеть запуск A Class в то время, когда риски, с которыми сталкиваются операторы бизнес-авиации, очень сложны».

Источник: Allinsurance.kz



MEET THE WORLD'S MOST-DELIVERED BUSINESS JET

Rethink Convention. **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

«Меридиан» поделился опытом

17 марта 2020 года в гостинице «Аэростар» г. Москва, состоялся V практический семинар «Безопасность полетов. Безопасность топливообеспечения». Организаторами выступили Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) и Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ).

Одна из основных целей семинара – ознакомление участников с имеющимся практическим опытом по внедрению системы управления безопасностью полетов в различных направлениях деятельности авиапредприятия и обмен мнениями о путях дальнейшего совершенствования процессов в аспекте обеспечения должного уровня безопасности.



АО «Авиакомпания «Меридиан» является традиционным участником всех практических семинаров. На этот раз о возможностях снижения рисков, связанных с авиационным персоналом, путем применения современных методов подбора и мониторинга рассказали Анна Захарова, директор по персоналу и Вадим Юшков, заместитель Генерального директора по безопасности полетов и качеству.

Согласно основанной на опыте авиакомпании «Меридиан» статистике, представленной выступающими, за период 2017-2019 г. более 85% выявленных факторов опасности напрямую или косвенно связаны с человеческим и личностным факторами.

В этой связи в авиакомпании разработана уникальная система многоуровневого процесса подбора и тестирования авиационного персонала. Наряду с привычными экспертными методами – собеседование, тестирование, оценка профилей в социальных сетях, опрос коллег с предыдущих мест работы, сюда входят и методы инструментального анализа, такие как психофизиологические исследования кандидатов, проводимые психологом и полиграфологом, или, к примеру, оценка в случае необходимости навыков пилотов на арендованном комплексном пилотажном тренажере (FFS).

«Несмотря на то, что для реализации комплексного подхода к вопросам подбора авиационного персонала требуются ощутимые затраты сил и средств, его успешное применение позволяет нам в значительной мере снижать риски, связанные с человеческим и личностным факторами», - комментирует генеральный директор АО «Авиакомпания «Меридиан» Владимир Лапинский.



FBO RIGA

A part of Flight Consulting Group

Признанный уровень качества



Best FBO
in Europe



FAI rent-a-jet AG фиксирует рост запросов на медицинскую эвакуацию

Немецкий бизнес-оператор FAI rent-a-jet AG (входит в FAI Group) сообщает об увеличении спроса на медицинскую эвакуацию на фоне распространения вируса COVID-19. Одинаково востребованы как эвакуация инфицированных пациентов, так и перелеты репатриантов со всех уголков земного шара, сообщает пресс-служба оператора.

«В настоящее время компания работает с максимальной производительностью, выполняя в среднем около шести рейсов в день. Наш медицинский парк сейчас насчитывает 10 самолетов: пять Learjet 60, четыре Challenger 604 и один медицинский Global Express», - комментируют в компании.

После недавней покупки двух портативных автономных изолирующих устройств EPI-Shuttle, FAI может перевозить инфицированных пациентов без какого-либо риска для летного и медицинского персонала. Все медицинские рейсы сопровождаются специально подготовленной командой медиков, которая ока-

зывает помощь перед полетом и во время перелета.

«Мы прилагаем все усилия, чтобы как можно быстрее и эффективнее выполнить все запросы, поступающие круглосуточно, о репатриации и медицинской эвакуации, и мы будем продолжать это делать до тех пор, пока это будет возможно. Мы глубоко сожалеем, что не можем помочь всем сразу. Спрос таков, что в настоящее время рейсы расписаны на три дня вперед», - поясняет глава компании Зигфрид Экстманн.

В настоящее время оператор мобилизовал весь летный штат (около 79 пилотов) для выполнения срочных рейсов. Самой большой проблемой остается планирование с учетом ограничений на въезд, которые в настоящее время действуют во многих странах мира. Так, в частности, в некоторых государствах не допускается въезд летного состава с ночевкой в аэропорту прибытия, что является главной проблемой при выполнении рейсов с большой продолжительностью, сетуют в FAI rent-a-jet AG.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

IADA отмечает всплеск сделок на вторичном рынке

Несмотря на последствия для деловой авиации от быстро растущей пандемии COVID-19, за 19 дней текущего месяца аккредитованные дилеры Международной ассоциации авиационных дилеров (IADA) участвовали в покупке или продаже 54 деловых самолетов и еще 120 самолетов находятся в стадии согласования сделок. «Ясно, что мы наблюдаем сильный толчок к заключению сделок в преддверии всех неопределенностей, которые нас ожидают», - сказал исполнительный директор IADA Уэйн Старлинг. «Но аккредитованные IADA дилеры продолжают активно действовать на вторичном рынке, совершая множество сделок в течение, как ранее прогнозировалось, месяца медленных продаж».

Уэйн Старлинг добавил, что с ростом ограничений

на полеты и предписаний на домашнюю изоляцию в ближайшем будущем темпы сделок, скорее всего, замедлятся, поскольку согласования и нормативные обязательства будут выполняться дольше. Но экономические последствия пандемии могут привести к дальнейшим изменениям на рынке для покупателей и продавцов бывших в употреблении деловых самолетов, отметил он.

Самолеты, купленные и проданные с помощью дилеров IADA в течение этого периода, охватывали самые разные типы бизнес-джетов, от Cessna Citation CJ до Gulfstream G650 в сегменте реактивных воздушных судов, а также Pilatus PC-12 и Beechcraft King Air в сегменте турбовинтовых самолетов.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Monasair прекратил полеты по маршруту Ницца-Монако

Крупнейший вертолетный оператор Лазурного Берега Monasair сообщает о временном закрытии самого популярного вертолетного маршрута в Европе. Вертолеты до особого распоряжения не летают по маршруту Ницца-Монако и обратно, следует из сообщения оператора. Также отменены и все чартерные рейсы. На сегодняшний день на сайте бронирования Monasair невозможно забронировать рейс по маршруту Ницца-Монако, а также оформить чартерный перелет. Дата возобновления операций пока неизвестна. В компании сообщают, что большая часть персонала работает на удалении, «однако компания держит связь со своими клиентами в режиме онлайн».

Monasair, пожалуй, самый известный оператор в

княжестве. Начав работу в 1988 году, компания приобрела уникальный опыт VIP-перевозок, что позволило ей в 1990 году стать официальным перевозчиком членов княжеской семьи и Правительства города-государства. Сейчас парк Monasair состоит из более чем 20-ти вертолетов, включая Leonardo AW139, Airbus Helicopters EC145 Mercedes-Benz Style, Leonardo (AgustaWestland) A109 Grand New SP и Airbus Helicopters EC155 B1 и шести новых H130.

Monasair летает по маршруту Ницца-Монако и обратно 50 раз в день (в высокий сезон), выполняя рейсы на комфортабельных вертолетах H130, производства Airbus Helicopters. Стоимость путешествия начинается от 140 евро.



**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

Nomad получил доступ к Airbus A320

Компания Nomad Technics AG получила одобрение EASA Part 145 на техническое обслуживание самолетов семейства Airbus A320, включая ACJ и Neo от Федерального управления гражданской авиации Швейцарии (FOCA). В компетенции компании: внеплановые работы, замена двигателей, САМО, модификация оборудования и поддержка AOG.



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

StandardAero возвращает в строй старые самолеты

Компания StandardAero запустила программу, которая позволит дольше эксплуатировать старые деловые самолеты с турбореактивными двигателями, особенно те, чья общая стоимость делает практически невозможным капитальный ремонт двигателя. Программа провайдера ТОиР из Скоттсдейла, штат Аризона, по обмену двигателя позволяет владельцам самолетов заменить свои двигатели или приобрести двигатели с меньшим налетом из запасов компании, чтобы продлить срок эксплуатации самолета.

Другие опции программы позволяют StandardAero приобретать старые двигатели, позволяя владельцам самолетов окупить некоторую часть стоимости, а также сдавать в аренду двигатели владельцам и эксплуатантам, которые предпочитают проводить капитальный ремонт двигателей, но нуждаются в том, чтобы их самолеты летали в этот период.

«По мере старения самолета вы можете прийти к тому, что возврат двигателя в полноценное состояние будет стоить больше денег, чем весь самолет», - сказал президент подразделения бизнес-авиации StandardAero Марк Дробный. «Таким образом, подобные ситуации действительно требуют от таких людей как мы, предлагать варианты, чтобы самолет мог выполнять полеты».

В настоящее время программа применяется к конкретным моделям двигателей – Honeywell TFE731 и CFE738, и Pratt & Whitney PW305, а также к ВСУ Honeywell серии 36-100/150. «Но с течением времени мы определенно будем расширять ее на другие варианты двигателей, так как интерес со стороны рынка растет», - добавил Дробный. «Сейчас пара десятков двигателей и ВСУ находятся на складе StandardAero».



Еще один шанс для Piaggio

Piaggio Aero Industries и ее дочерняя компания Piaggio Aviation официально продлили до 4 мая международный конкурс на продажу своих активов. Обе компании, находящиеся в настоящее время под чрезвычайным управлением, работают под брендом Piaggio Aerospace. Уведомление, которое было утверждено Министерством экономического развития Италии, будет опубликовано в выбранном числе финансовых газет, сообщает пресс-служба компании. Ранее срок подачи заявок истек 3 апреля, однако в связи с распространением COVID-19 было принято решение продлить конкурс.

Те, кто заинтересован в покупке всех или части бизнеса двух компаний, которые, несмотря на то что они являются двумя различными юридическими лицами, представляют собой уникал с промышленной точки зрения, должны будут направить свои предложения чрезвычайному комиссару Винченцо Никастро. После оценки качества и полноты каждого предложения уполномоченный принимает решение о допуске заявителей к следующим этапам. Точно так же, как буквально говорится в опубликованном объявлении, «любое окончательное решение в отношении продажи подлежит разрешению итальянского Министерства экономического развития после заслушивания заключения Комитета по надзору».

«Мы будем тщательно оценивать каждое из предложений, которые поступят к нам с целью покупки компании в полном объеме и поиска покупателя, который сможет предложить надежный, долгосрочный план восстановления и развития. Мы намерены завершить этот процесс в течение текущего года», - комментирует Винченцо Никастро.

SkyCourier «обрел» тягу

Компания Textron Aviation завершила важный этап программы нового двухдвигательного турбопропа Cessna SkyCourier. На прошлой неделе производитель сообщил об успешном испытании двигателей (Pratt & Whitney PT6A-65SC) и проверке работоспособности топливной системы и авионики.

Вице-президент Textron Aviation по программам и проектированию Крис Хирн, подтвердил, что первый полет нового самолета запланирован на 2020 год. Всего в летных испытаниях примут участие пять машин.

«Гибкость и потенциал в различных миссиях SkyCourier привлекателен для самых разных операторов», - комментируют в компании. «Отклики,

которые мы получаем от САВ, чрезвычайно важны, поскольку мы разрабатываем самолеты, которые являются надежными, эффективными и отвечают требованиям разнообразных миссий».

Cessna SkyCourier 408 будет иметь варианты для грузовых и пассажирских перевозок. В грузовой конфигурации самолет получит большую грузовую дверь и кабину с плоским полом, рассчитанную на размещение до трех грузовых контейнеров LD3 общим весом до 6000 фунтов. Самолет будет иметь максимальную скорость до 200 узлов и максимальную дальность в 900 морских миль. Самолет оснащен двумя турбовинтовыми двигателями Pratt & Whitney Canada PT6A-65SC мощностью 1100 л.с. и двумя новыми пропеллерами McCauley.



Великобритания выдала первый сертификат SET-IMC

Британская EscapeTime первой в Великобритании получила сертификат SET-IMC для своей дочерней компании Heli Air Limited, входящей в группу компаний British European Aviation (BEA). SET-IMC разрешает коммерческие полеты на одномоторных турбовинтовых самолетах в ночное время и в сложных метеорологических условиях. В настоящее время Heli Air Limited эксплуатирует Piper PA-46 M600 и базируется в London Wycombe Air Park.

«Наш M600 способен доставить четырех пассажиров из London Wycombe Air Park в Париж менее чем за один час. Эта сокращает часы ожидания в крупных аэропортах, а к услугам клиентов сотни аэропортов по всей Европе и Великобритании. Огромное количество запросов на полеты поступает из крупных аэропортов в маленькие с короткими ВПП, многие из которых вообще покрыты травой», - комментируют в Heli Air Limited.

Что же касается самолета, то Heli Air Limited особенно отмечают, что M600 обладает совершенно новым дизайном крыла, созданным «с чистого листа». Максимальная полезная нагрузка воздушного судна, оснащаемого двигателем Pratt & Whitney PT6A-42A мощностью 600 л. с. и комплексом авионики Garmin G3000, равняется 508 кг. В компании рассчитывают, что турбопроп будет иметь успех в своем сегменте. Самолет имеет максимальную крейсерскую скорость в 507 км/ч, дальность полета - 2748 км.

CAT SET-IMC – инициатива Европейского агентства по безопасности полетов (EASA). Новый регламент, разработанный Европейским агентством по безопасности полетов (EASA), вступил в силу весной 2017 года и устанавливает рамки для операций CAT SET-IMC в 32 европейских государствах. Это позволяет использовать современные самолеты с небольшими

выбросами углекислого газа, а также развиваться новому бизнесу, основанному на открытии новых маршрутов, которые могут выполняться безопасно и эффективно только на одномоторных турбовинтовых самолетах. По мнению экспертов, это важное событие, поскольку за несколько попыток в прошлом не удалось собрать достаточного консенсуса между государствами ЕС. Данное положение соответствует и превосходит соответствующие стандарты ИКАО, устанавливая согласованную структуру, полностью и пропорционально учитывающую специфику данных полетов. Публикация этих правил открывает новые рынки для операторов и позволяет улучшить сообщение по всему континенту.

Пит Банс, президент и генеральный директор Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), отметил: «Принятие ЕС правил CAT SET-IMC стало долгожданным моментом для авиации общего назначения. Мы очень рады присоединению Европы к другим регионам, давшим разрешения этому важному виду транспорта».

Новые правила основаны на тщательном анализе безопасности и содержат все необходимые гарантии для этой формы пассажирского транспорта. Это значительно облегчит ночную доставку грузов и поможет обеспечить сообщение с большинством удаленных регионов Европы.



Коронавирус повысил спрос на авиатакси в России

Россияне предпочитают авиаперелеты поездкам на наземном транспорте. Так быстрее, безопаснее и, что самое главное, приходится контактировать с минимальным количеством посторонних людей — в дни паники из-за пандемии COVID-19 это становится чуть ли не главным пунктом при выборе частных авиаперевозок. Кроме того, крупные российские перевозчики фиксируют увеличение нагрузки в направлении курортов юга страны. Журналисты Федерального агентства новостей выясняли, как в условиях распространения коронавируса меняется рынок гражданской авиации России.

Пандемия коронавируса заставила изолироваться от общественного транспорта представителей бизнеса. Те, кто может позволить себе заплатить за проезд за пределы региона сотни тысяч рублей, выбирают частную гражданскую авиацию. Актуальна эта тенденция стала для тех, кто решил самоизолироваться и улететь подальше от городской суеты. Собеседники Федерального агентства новостей утверждают, что сейчас, как никогда, стали интересны частные вертолетные перевозки, которые организываются для конкретного заказчика. Салоны небольших вертолетов обрабатывают дезинфицирующими средствами, которые убивают опасные бактерии и даже COVID-19.

«Если в январе было около одного-двух рейсов в день, то сейчас ежедневно мы выполняем вдвое больше. В исключительных случаях может быть до пяти рейсов в сутки. Сейчас прослеживается резкое увеличение спроса на частные вертолетные рейсы на территории в том числе Северо-Западного федерального округа. Так, из Петербурга теперь чаще летят в отдаленные уголки регионов — базы отдыха и санатории Карелии, а также в отдаленные районы Ленинградской области. Из столицы России стали

чаще летать в Тульскую, Ярославскую, Калужскую области, увеличен спрос на частные самолеты также в направлении Сочи, Красной поляны. Многие клиенты интересуются, обрабатываются ли борта вертолетов и самолетов дезинфицирующими средствами, в том числе и от коронавируса», — сообщила Федеральному агентству новостей замглавы компании «Вертолетная тема» Ольга Селиванова.

В дни разбушевавшегося во всем мире коронавиру-

са и остановки авиасообщения на фоне закрытия границ государств нелегкие времена переживают и крупные авиаперевозчики. Из-за отмены большинства зарубежных авиамаршрутов крупные авиакомпании взяли курс на внутренний рынок. Теперь больше самолетов будет летать не только в разные регионы страны, но и в сторону курортов Краснодарского края.

Источник: Федеральное агентство новостей



Началась история ACJ350

На прошлой неделе с заводского аэродрома Airbus в Гамбурге в первый полет отправился Airbus ACJ350, предназначенный для правительства Германии. После серии тестовых полетов самолет будет передан для кастомизации в Lufthansa Technik AG. В настоящее время в Гамбурге начались работы по производству отдельных компонентов будущего интерьера. Известно, что салон самолета получит офис и конференц-зал, к которым примыкает многофункциональный лаундж, а остальная часть интерьера

будет доступна для размещения сопровождающих лиц, рассказал BizavNews старший директор по продажам VIP-лайнеров и самолетов специального назначения Виланд Тимм.

В сентябре 2019 года в интервью BizavNews президент Airbus Corporate Jets Airbus Бенуа Деффорж рассказал, что компания поставит первый «зеленый» ACJ350 в начале 2020 году. В прошлом году портфель заказов пополнился четырьмя машинами.

Г-н Деффорж не стал раскрывать имена заказчиков и центры комплектаций, где будет устанавливаться интерьер для новых самолетов, ссылаясь на конфиденциальность сделок, однако подтвердил, что все заказы переведены из опционов в твердые заказы.

Как ранее писал BizavNews, в мае 2019 года Правительство Германии заключило контракт с Airbus на приобретение трех ACJ350 на сумму в \$1,34 млрд., что стало самым дорогим «авиационным» приобретением в истории Бундестага. Поставки «зеленых» самолетов запланированы на 2020 и 2022 годы (две последние машины). Однако не все заказанные A350, скорее всего, будут «люксовыми». В комментариях немецких чиновников говорится о том, что как минимум одна машина будет задействована для перевозки военнослужащих и медицинской эвакуации

Airbus анонсировал VIP-версию A350 XWB в мае на выставке EBACE 2016. В прошлом году Airbus представила проект новой версии бизнес-джета A350 XWB с опцией Easyfit, которая позволяет упростить и оптимизировать процесс установки пассажирского салона. Площадь салона ACJ350 XWB составляет до 308 кв.м., что соответствует площади нескольких загородных домов и позволяет создать на борту исключительные интерьеры, способные удовлетворить запросы даже самых взыскательных заказчиков. ACJ350 будет также представлен в варианте с увеличенной дальностью полета: он сможет перевозить 25 пассажиров на дальность до 20 550 км, что эквивалентно 22 часам полета. Существуют несколько концептов будущего лайнера. Наряду с дизайном интерьера нового лайнера от производителя, свои видения компоновки ACJ350 XWB анонсировали Jet Aviation Basel, Pegasus Design, AMAC и Lufthansa Technik.



Фото NJPR Photography

Актуально: полеты в Китай, Гонконг и Макао

В конце 2019 года количество рейсов бизнес-джетов в Азиатско-Тихоокеанском регионе возросло: рейсы, вылетающие из региона, выросли на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а рейсы в регион увеличились на 3%, что отражает глобальные тенденции для бизнес-авиации в 2019 году.

Спустя несколько месяцев ситуация кардинально изменилась. Поворотный момент наступил в январе с распространением нового коронавируса COVID-19, который позже был объявлен Всемирной организа-

цией здравоохранения пандемией. В то время как в январе-феврале распространение COVID-19 привело к отмене коммерческих рейсов на материковую часть Китая, в середине февраля рост числа случаев заражения вирусом во всем мире привел к беспрецедентным решительным мерам пограничного контроля и карантина.

В январе 2020 года активность бизнес-джетов резко возросла, особенно в районах, прилегающих к материковому Китаю, поскольку люди «активно искали чартер из Азии». В феврале 2020 года трафик

бизнес-джетов на материковом Китае упал, сказались строгие карантинные меры в стране. Примерно через месяц появился новый всплеск, когда США приняли строгие меры в отношении поездок из ряда европейских стран. С тех пор активность снизилась, особенно из стран, которые строго изолированы, такие как Италия.

Долгосрочное влияние COVID-19 на деловую авиацию в регионе пока неясно. В краткосрочной перспективе интерес к бизнес-авиации возрастет, считают аналитики. Именно этот сегмент станет своего рода альтернативой отмененным коммерческим рейсам, однако о какой-либо массовости говорить не приходится.

Мы постарались собрать основные региональные рекомендации для путешественников и операторов бизнес-джетов. Поскольку материковый Китай является эпицентром распространения вируса, в нескольких странах были введены повышенные меры медицинского контроля и «карантинной самоизоляции» для владельцев китайских паспортов и иностранцев. Изначально ограничения касались тех, кто недавно был в провинции Хубэй. С тех пор они значительно расширились.

Ограничения в определенных аэропортах материкового Китая следующие:

Hangzhou Xiaoshan International Airport (ZSHC) больше не принимает рейсы из следующих стран: Италия, Япония, Корея, Иран, Франция, Германия, Испания, Сингапур, США, Кувейт, Бахрейн, Таиланд, Великобритания, Австралия, Швейцария, Малайзия, Норвегия, Канада, Ирак, Объединенные Арабские Эмираты, Вьетнам, Австрия, Швеция, Гонконг, Тайвань. Аналогичным образом, рейс не будет



принят, если члены экипажа или пассажиры были в вышеупомянутых районах в течение последних 14 дней.

Shanghai Pudong International Airport (ZSPD) и Shanghai Hongqiao Airport (ZSSS) требуют следующее: все китайские и иностранные владельцы паспортов – члены экипажа и пассажиры прилетевшие или посетившие следующие страны: Япония, Южная Корея, Италия, Иран, Германия, Франция и США обязаны пройти 14-дневный карантин. Владельцы китайских паспортов имеют право на домашний карантин, а иностранцы должны проходить карантин в специально отведенном для этого учреждении. Shanghai Pudong International Airport (ZSPD) все члены экипажа и пассажиры международных

рейсов будут проходить таможенные и иммиграционные процедуры в Терминале 1.

Guangzhou Baiyun International Airport (ZGGG) больше не принимает международные рейсы в своем FBO. Обслуживание происходит в главном терминале.

В Beijing International Airport (ZBAA) также требуют 14-дневного карантина для всех путешественников, прибывающих в китайскую столицу. Иностранцы путешественники должны будут остановиться в специально отведенных гостиницах в Пекине, где они будут проверены на наличие вируса. Кроме того, Capital Jet FBO объявил, что не принимает никаких международных рейсов.

В Hong Kong International Airport (VHNN), начиная с 19 марта, требуется обязательный карантин для лиц, прибывающих в Гонконг, которые были во всех зарубежных странах / территориях за последние 14 дней, независимо от того, являются ли они резидентами Гонконга. И еще одно разъяснение относительно рейсов деловой авиации. Агент по обслуживанию воздушного судна / эксплуатант воздушного судна ДОЛЖЕН взять на себя полную ответственность за организацию дальнейших рейсов GA / VA для любого члена (ов) экипажа или пассажира (ов), которым запрещен въезд в Гонконг. Перевозка коммерческих рейсов для вылетов из Гонконга НЕ допускается, так как указанное лицо не может быть переведено в пассажирский терминал для коммерческих рейсов.

Для тех, кто прилетает в Macau International Airport (VMMC), самая последняя мера, введенная в действие (по состоянию на 18 марта), предписывает запрет въезд всем лицам, не являющимся жителями Макао (кроме материкового Китая, Гонконга и Тайваня). Дополнительно, все не являющиеся жителями Макао из провинции Хубэй на материковом Китае должны предоставить сертификаты, выданные медицинскими учреждениями, в которых указывается, что они не заражены COVID-19 при въезде в Макао. Тем, кто не может предъявить заявленные сертификаты, будет запрещен въезд в Макао. Те, кто был в провинции Хубэй в течение последних 14 дней и не имеют симптомов, будут помещены под домашний карантин. Дополнительные ограничения распространяются на лица, ранее посещавшим Южную Корею, Иран, Германию, Францию, Испанию или Италию: в течение 14 дней до въезда в Макао, должны, по усмотрению органов здравоохранения, пройти медицинское наблюдение в течение 14 дней в назначенном месте в Макао.



Airbus возобновляет производство и объявляет о мерах финансовой стабильности

Airbus объявил о частичном возобновлении производства на сборочных площадках во Франции и Испании с 23 марта. Решение было принято после комплексной санитарной подготовки производственных помещений и внедрению специальных мер, обеспечивающих безопасное пребывание сотрудников на рабочем месте. Кроме того, компания продолжит оказывать помощь в борьбе с COVID-19.

Для принятия всех необходимых мер по дополнительной охране здоровья сотрудников компания приостановила производство на заводах во Франции и Испании на четыре дня на прошлой неделе. Это позволило полностью подготовить производственные помещения, внедрить жесткие стандарты по дополнительной гигиене и антибактериальной защите,

а также новые правила работы, включая соблюдение безопасной дистанции между сотрудниками. Эти меры будут планомерно вводиться на всех остальных заводах компании. В феврале этого года линия сборки Airbus в Тяньцзине (Китае) возобновила работу в полноценном режиме после временного закрытия, связанного со вспышкой COVID-19 в стране.

Airbus также продолжит поддерживать борьбу с COVID-19 на глобальном уровне. Так, компания передала тысячи защитных масок больницам и общественным организациям в Европе, а также начала использовать свои тестовые самолеты для доставки защитных масок. В прошедшие выходные испытательный самолет A330-800 доставил порядка двух миллионов масок из Тяньцзиня в Европу. Большая

часть из них будет передана здравоохранительным и государственным учреждениям во Франции и Испании. Airbus планирует выполнить дополнительные рейсы в ближайшие дни.

«Здоровье и безопасность являются главными приоритетами для Airbus. Наше производство во Франции и Испании будет возобновлено только в том случае, если принятые санитарные меры полностью соответствуют всем необходимым стандартам. Я хотел бы выразить огромную благодарность нашим сотрудникам за их поддержку и понимание в этой непростой ситуации. В то же время мы сделаем все возможное, чтобы помочь тем, кто сейчас находится на передовой линии борьбы с коронавирусом», – добавил Президент Airbus Гийом Фори.



Также Airbus объявил о мерах по укреплению своего финансового положения в условиях пандемии COVID-19. Руководствуясь принципами разумной балансовой политики и стремясь к финансовой гибкости, компания Airbus получила одобрение Совета директоров следующих инициатив:

- открытие новой кредитной линии в размере €15 млрд в дополнение к существующим кредитным обязательствам на сумму €3 млрд;
- отказ от выплаты дивидендов за 2019 год в размере €1,80 на акцию на общую сумму около €1,4 млрд;
- приостановку добровольных взносов на пенсионное обеспечение.

Учитывая высокую волатильность ситуации на фоне COVID-19, компания приняла решение пересмотреть свой прогноз на 2020 год. Airbus также разработал ряд операционных сценариев, включая меры по минимизации потребности в денежных средствах. Их реализация зависит от дальнейшего развития пандемии.

Трафик практически остановился

Еженедельный обзор WINGX «Market Tracker» информирует о тенденциях деловой авиации в свете текущей пандемии коронавируса.

Полеты бизнес-авиации в/из Европу в марте 2020 года на данный момент снизились на 24% по сравнению с теми же днями в марте 2019 года. На прошлой неделе снижение темпов роста сменилось спадом: активность полетов в последние выходные упала на 70%.

Больше всего пострадала Италия, где в текущем месяце количество рейсов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов сократилось на 65%, что означает сокращение чуть менее чем на 2000 полетов. Количество рейсов в/из Франции, Турции, Бельгии, Нидерландов и Польши сократилось на 30% и более. Трансатлантические рейсы также упали на треть.

В текущем месяце Великобритания стала самым загруженным рынком бизнес-авиации, с сокращением количества рейсов только на 8%, а количество летных часов на рейсах в марте растет. Также увеличилось количество рейсов из Швеции, Португалии, Латвии и Эстонии. Рейсы из Европы на Кипр, в Китай и ОАЭ в этом месяце также растут.

Что касается активности в аэропортах, то у лидеров наблюдается значительное снижение трафика, и это сокращение, как правило, имеет тенденцию ниже общего снижения рынка. Ле Бурже и Женева – существенные исключения. Ежемесячные тренды для лондонских аэропортов показывают меньший эффект, а активность в Биггин Хилл в этом месяце растет.

Все сегменты самолетов летают намного меньше, чем в марте 2019 года, с наибольшим падением трафика больших самолетов: бизнес-лайнеров, ультрадальних

и тяжелых джетов. Трафик сверхлегких и суперлегких джетов падает меньше, снижение составляет 10-15%.

Самыми популярными типами самолетов в марте были легкие джеты и турбовинтовые самолеты, такие как King Air 200, PC-12, Citation Mustang, Phenom 300, CJ2. Bombardier Global 6000/6500 – самый популярный на сегодняшний день большой бизнес-джет. Несколько типов самолетов в марте увеличили активность, в том числе Learjet 40 и PC-24.

В зависимости от типа оператора, компании, управляющие воздушными судами, сократили количество рейсов на 40%, в то время как чартерные операторы, у которых в начале месяца наблюдался значительный рост, сократили трафик лишь на 10% по сравнению с предыдущим месяцем. Количество рейсов скорой медицинской помощи увеличилось более чем вдвое, тогда как активность грузовых операторов по запросу снизилась.

Управляющий директор Ричард Кое комментирует: «В первую неделю этого месяца, когда вирус распространялся по всей Европе, активность бизнес-авиации в нескольких странах возросла, что отражало растущую потребность в спасательных операциях и репатриации».

«Ввиду того, что за последние 10 дней Европа стала эпицентром пандемии, правительственная политика подавления значительно ослабила этот спрос. На этой неделе деловая авиация работает примерно на 50% от нормального трафика, что может свидетельствовать о сохраняющейся устойчивости. Это может быть важно, так как регулярные авиакомпании встают на прикол и регулярные рейсы уменьшились почти на 80%».

Business Aviation Departures, March 1st-17th 2020

Overall, business aviation flight activity is down by 6.9% during the period, with big fluctuations day-day, and a trend towards severe overall decline during the last few days.



Прилетел «черный лебедь»

Управляющий директор JetNet iQ Роллан Винсент на страницах AIN рассуждает о последствиях распространения COVID-19 для отрасли бизнес-авиации.

COVID-19 – несколько месяцев назад многие из нас могли подумать, что за этой аббревиатурой скрывается новый региональный самолет, разрабатываемый начинающим производителем, который еще не придумал имя, не говоря уже о том, чтобы выделить достаточно средств для разработки прототипа для сертификации. Скорость, с которой это печально известное и опасное респираторное заболевание распространяется уже в масштабах пандемии, оставившая все виды человеческой деятельности и вза-

имодействия, трудно понять. Исключительно сильно пострадали воздушные перевозки и связанные с ними отрасли, которые сталкиваются с экзистенциальными угрозами, поскольку выполнение полетов прекращается, а огромное количество потенциальных путешественников остаются запертыми в своих домах в надежде на относительную безопасность.

Насколько это возможно, широко применяется политика работы на дому, чтобы обеспечить непрерывность бизнеса для людей, которые могут выполнять хотя бы часть своей работы в интернете и вне физического контакта с коллегами. Спрос на виртуальные частные сети (VPN) резко возрос в то время, когда

практически за одну ночь исчезло бронирование на Airbnb для экспедиций на реки для ловли лосося в живописном фьорде Воннафьордур, Исландия (код IATA: VPN).

Издержки этого ужасного заражения уже неисчислимы, а его влияние на наш образ жизни невообразимо.

Небольшим, но замечательным жестом добродетели, которая вдохновляет в эти ужасные события, стал сайт онлайн-бронирования Airbnb, который запустил сервис помощи в получении бесплатного жилья медицинским работникам на переднем крае борьбы со вспышкой коронавируса в Италии, предоставленного хозяевами, со всеми соответствующими сборами, оплаченными Airbnb. Отрадно знать, что владельцы/эксплуатанты бизнес-джетов и самолетов авиации общего назначения являются одними из первых, кто оказал первую помощь в эти времена.

Вне всякого сомнения, уже нет прецедента того, что прекращение полетов авиакомпаний быстро приобрело глобальный масштаб. Проще говоря, большинство авиакомпаний плохо подготовлены к серьезным сбоям в спросе со стороны основного источника дохода – пассажиров.

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) является глобальной торговой организацией, представляющей интересы более 290 коммерческих авиаперевозчиков. Незаменимая роль гражданской авиации в развитии торговли явно разрушается, напоминая нам всем о влиянии и охвате нашей отрасли во всех уголках общества. Как заявляет ИАТА: «Авиация освобождает нас от ограничений географии, расстояния и времени. Авиация – это свобода».



Несмотря на часто упоминаемые различия между коммерческой и бизнес-авиацией, факты достаточно ясно говорят, что эти сегменты гражданской авиации имеют много общего и вместе дают более полный сервис, чем любой из них мог бы предоставить самостоятельно. В то время как в бизнес-авиации и АОН занято около 1,1 миллиона рабочих мест и \$247 млрд в общем объеме производства в одних только США, как было указано в только что опубликованном исследовании, проведенном PricewaterhouseCoopers, только небольшая часть людей когда-либо сможет полететь на чем-то, кроме коммерческих авиалайнеров Boeing или Airbus.

Авиаперевозки и логистические услуги, предоставляемые авиакомпаниями, необходимы для нормального функционирования всего, начиная от семейной жизни и заканчивая цепочками поставок на заводе. Нетрудно представить себе сбой, возникающие, когда экипажи и специалисты по техническому обслуживанию просто не могут встать на свои позиции, чтобы встретить свой самолет, когда брокеры и дилеры не могут выполнить предварительный заказ, или когда авиационные конструкции, детали и связанные с ними системы не могут транспортироваться на производство или для технического обслуживания в сервисные центры.

2019 год был непростым временем для продаж на вторичном рынке бизнес-джетов, который, по данным JetNet, закончился снижением количества сделок на 15% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Это замедление произошло одновременно с тем, что производители бизнес-джетов начали пожинать плоды многолетних капиталовложений в совершенно новые и значительно улучшенные модели, причем сертификация и производство выросли в прошлом году у множества компаний и платформ. Благодаря долгожданному увеличению количества твердых заказов поставки новых бизнес-джетов выросли примерно на 15% в годовом исчислении. По оценкам, у большой пятерки производителей портфель заказов вырос на 8% по сравнению с 2018 года, впервые после финансового кризиса 10-летней давности.

В то время как в прогнозе на 2020–2029 годы в наших моделях прогнозирования JetNet iQ мы учитывали циклический спад поставок, но глубина спроса, которого мы уже ожидали, достиг неожиданной насыщенности. Хотя глубинные последствия COVID-19 будут предметом экономических исследований будущих поколений, уже очевидно, что этот невидимый вирусный враг, по-видимому, рожденный в результате естественных процессов у летучих мышей, достаточно силен, чтобы заразить и убить массы людей, в то время как ведущие мировые державы, политические и деловые лидеры, а также простые люди от Уолл-стрит до Мэйн-стрит и за их пределами, входят в рецессию или становятся на колени.

В основе этой проблемы лежит простой вопрос, который имеет первостепенное значение для нашего сегмента экономики: продолжают ли компании и состоятельные люди покупать и летать на деловых самолетах в условиях экономического спада? Для



некоторых ответ ясен и полон энтузиазма – «Да!» Как говорится, когда наступают жесткие времена, сильные становятся занятыми, и они опережают своих конкурентов. Для других – и опыт показывает, что они в большинстве – приоритеты сосредоточены на сохранении капитала, зная, что в большинстве случаев хорошо иметь сухой порох, но особенно при перестрелке.

И сейчас перестрелка, поскольку компании подчеркивают в своих бизнес-планах (словами своих трудолюбивых аналитиков) различные сценарии типа «что если», в то время как люди из всех слоев

общества делают все возможное, чтобы выжить, как они могут. В сфере бизнес-авиации и АОН переход к работе на дому быстро ускоряется, чтобы остановить распространение инфекции, которая уже меняет наш образ жизни.

Объявление Textron Aviation 18 марта о широкомаштабном отпуске было нежелательным, но не удивительным индикатором раннего предупреждения о том, что, вероятно, будет еще больше, по крайней мере, от некоторых других производителей деловых самолетов. В этом, безусловно, головокружительном решении, президент и генеральный директор

Textron Aviation Рон Дрэйпер и его команда старших руководителей сделали смелый шаг, назвав его таким, каким они его видят.

После года, когда объем заказов составил всего \$1,7 млрд – достаточно, чтобы покрыть, возможно, 4-5 месяцев производства – у лидера отрасли по объемам поставок Textron Aviation было относительно мало возможностей для маневра и степеней свободы, чтобы выдерживать любой длительный спад заказов без корректировки производства.

Мы считаем, что замедление темпа приема заказов в Textron Aviation стало очевидным в последние месяцы прошлого года, поскольку объем портфеля заказов сократился примерно на 5%, в отличие от большинства коллег. Мы понимаем, что в первом квартале 2020 года заказы у некоторых производителей существенно замедлились. В то же время запрашиваемые/получаемые цены как на новые, так и на бывшие в употреблении джеты снижаются на двузначные значения в процентах в некоторых наиболее конкурентных сегментах рынка, когда несколько производителей борются за одних и тех же клиентов, многие из которых стремятся к выгодным сделкам.

Мир меняется, производители сражаются за бизнес, а клиенты выбирают лучшие предложения. В некотором смысле ничего не меняется. Тем не менее, появление COVID-19 – это «черный лебедь», шок, который уже отодвигает проблему Boeing 737 MAX на второй план. Чем раньше смертельная пандемия коронавируса пройдет, тем лучше, но жизнь – и авиационная отрасль в частности – будет в каком угодно состоянии, кроме нормального, пока этот кризис не пройдет.



Aim of Emperog пустил «российские корни»

Международная группа Aim of Emperog продолжает инвестировать и наращивать свое присутствие на российском рынке бизнес-авиации. Авиакомпания «Скай Лайт», входящая в группу Aim of Emperog, 28 января 2020 года получила российский сертификат эксплуатанта от Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ). Как отметили в компании, международные инвесторы из Aim of Emperog, в портфеле которых есть европейская авиакомпания Emperog Aviation, высоко оценили механизм сертификации и взаимодействие с российским авиационным регулятором. По оценке Aim of Emperog, процедуры регистрации авиакомпаний в России гармонизируют с европейскими стандартами.

Под флаг новой российской авиакомпании «Скай Лайт» уже поставлены два вертолета Airbus Helicopters H130, которые принадлежат Международному аэропорту Махачкалы и будут эксплуатироваться во всем Северо-Кавказском регионе.

В ближайшее время Aim of Emperog планирует вывести на российский рынок с принципиально новым авиационным проектом. Сейчас полным ходом идет российская сертификация бизнес-джета HondaJet HA-420 и HondaJet Elite. По данным источников BizavNews, отечественный сертификат типа будет получен не позднее второй половины 2020 года.

В компании Honda Aircraft Company не спешат комментировать сертификацию HondaJet и HondaJet Elite в России, однако отмечают, что у бизнес-джета весьма неплохие перспективы на российском рынке, ссылаясь на собственные маркетинговые исследования. «Рынок деловой авиации России и стран СНГ – важный для нас рынок, у которого есть большой потенциал в будущем. Здесь живая деловая среда и большое количество людей с высоким уровнем дохода. Эти состоятельные люди, которые в основном являются бизнесменами, обычно живут в городских районах и часто путешествуют на большие расстояния для работы и отдыха. Русские и жители Восточной Европы в целом все чаще путешествуют по миру для отдыха и для бизнеса. Владение или фрахтование HondaJet Elite позволит им летать по собственному расписанию, избежать скопления людей в коммерческих аэропортах, обезопасить себя, а также обеспечит им повышенный комфорт, роскошь и конфиденциальность», – рассказали специально для Bizavnews.ru в пресс-службе Honda Aircraft Company. Также в компании добавляют, что помимо удобства и гибкости HondaJet Elite, восточноевропейские клиенты также будут привлечены к значительной топливной экономичностью самолета по сравнению со всеми другими самолетами в этом классе. HondaJet Elite примерно на 15% топливо-эффективнее, чем любой другой самолет в данной категории, что означает значительное снижение эксплуатационных расходов.

Кстати, согласно [последнему отчету](#) GAMA (General Aviation Manufacturers Association), в 2019 году HondaJet вновь стал самым поставляемым бизнес-джетом в своем классе (VLJ - very light jet). По итогам года Honda Aircraft передала заказчикам со всего мира 36 самолетов. Примечательно, что в 2017 и 2018 годах HondaJet также возглавлял рейтинг в классе



сверхлегких бизнес-джетов. Всего же за четыре с небольшим года в мире было поставлено 141 самолет HondaJet.

У Aim of Emperor, которая «по совместительству» является дилером самолетов HondaJet (Authorized Sales Representative of HondaJet Central Europe in Russia and CIS) и осуществляет продажи новейшего инновационного японского бизнес-джета на рынке России и стран СНГ, есть богатый опыт эксплуатации самолета, но в мальтийском регистре. В компании не скрывают, что после российской сертификации HondaJet, самолет будет внесен в российский АОС и получит префикс «RA». Это позволит без проблем осуществлять короткие полеты внутри России, спрос

на который уже сформирован. В будущем Aim of Emperor планирует поставить под RA-регистрацию еще три самолета HondaJet.

Но вернемся к «Скай Лайт». Как отметил Ираклий Литанишвили, собственник группы компаний Aim of Emperor, учитывая опыт группы в создании европейского авиаперевозчика, менеджмент видит, что процедуры регистрации авиакомпаний в России гармонизируют с европейскими стандартами. «На примере сертификации «Скай Лайт» мы можем с уверенностью сказать, что благоприятный климат по привлечению воздушных судов в российский реестр, в том числе усилиями Росавиации, создан», - комментирует г-н Литанишвили.



Выход на российский рынок европейских инвесторов с новой авиакомпанией объясняется высоким потенциалом для гармоничного и прозрачного развития бизнес-авиации, в первую очередь как коммерческого транспорта, в России и Евразийском экономическом союзе. По оценке Aim of Emperor, время для выхода нового коммерческого оператора выбрано неслучайно: в условиях реальной трансформации рынка усилия российских авиационных властей по улучшению инвестиционного климата становятся очевидными и привлекательными.

С целью решения кадровых вопросов группа Aim of Emperor ведет консультации по созданию обучающей среды для подготовки российских пилотов на самолеты деловой авиации на базе одного из летных училищ в России. Привлечение молодых специалистов и инвестиции в их профессиональный рост – залог здорового развития всей отрасли и один из приоритетов работы Aim of Emperor, отмечают в компании.

Появление на рынке деловой авиации новой российской авиакомпании откроет дополнительные возможности для собственников бизнес-джетов, стремящихся эксплуатировать свои самолеты в российском реестре. Для них оператор «Скай Лайт» предлагает такие востребованные сегодня услуги, как управление воздушными судами, услуги по поддержанию летной годности, чартерные перевозки, услуги по покупке-продаже самолетов, консалтинговые услуги. Эксплуатация бизнес-джетов под российским флагом позволит корпоративным клиентам наладить прозрачную налоговую отчетность за транспортные расходы. Авиакомпания «Скай Лайт» открыта также для совместных программ с зарубежными операторами.

Новый супергерой

За последние несколько лет на рынке легких самолетов происходит много активности, особенно за счет ввода в эксплуатацию PC-24, первого реактивного самолета, который может взлетать и садиться на короткие, неподготовленные полосы. Pilatus PC-24 – это многофункциональная платформа, самолет используется для VIP-перевозок, пассажирских и грузоперевозок, а также специальных миссий и санитарной авиации. Рассматривая возможности PC-24 трудно не согласиться с его названием – Супер-

универсальный бизнес-джет (Super Versatile Jet).

Одними из ближайших конкурентов PC-24 стали Embraer Phenom 300E и Bombardier Learjet 75 Liberty.

Представляем небольшое сравнение этих трех самолетов.

И Phenom 300E и Learjet 75 Liberty получили не-

сколько апгрейдов. Однако, самое большое количество инноваций было применено именно в PC-24, поэтому здесь PC-24 явно лидирует. Несмотря на то, что цену на Pilatus PC-24 нельзя назвать низкой, при этом самолет может похвастаться самыми низкими эксплуатационными расходами, самой большой дальностью полета, самой короткой посадочной дистанцией в своем классе. Это должно стать сильным аргументом в пользу покупки PC-24!

Цена

Learjet 75 Liberty: \$13,8 млн

Pilatus PC-24: \$10 млн

Phenom 300E: \$9,23 млн

Как уже было отмечено, PC-24 – это многофункциональная платформа, конфигурация салона очень быстро и легко изменяется, это может сделать даже пилот. Таким образом, если в задачи клиента входит эксплуатация самолета для различных целей, то аргумент в пользу покупки PC-24 становится только убедительнее. Большая грузовая дверь – это идеальное решение для погрузки крупногабаритного груза, а также миссий санитарной авиации: через такую большую грузовую дверь очень удобно загружать пострадавших на носилках. В VIP-конфигурации 6+2, сняв 2 задних кресла, освобождается еще больше пространства для багажа, даже для сноуборда или любимого мотоцикла.

Салон Learjet 75 Liberty называют «представительским люксом» с двумя креслами в первом ряду, расположенными «по направлению движения» с пространством для ног почти 89 см.

Phenom 300E – один из бестселлеров среди джетов за счет относительно невысокой цены в сочетании с инновационным дизайном кабины.



Learjet 75 – самый быстрый в своем классе, в стандартные опции которого входит реверс тяги.

Максимальная скорость

Learjet 75 Liberty: 860 км/ч
Phenom 300E: 839 км/ч
Pilatus PC-24: 815 км/ч

Pilatus PC-24 – большой самолет, и многие зайдя в него удивляются, что он настолько просторный. Нужно отметить, что багажное отделение тоже впол-

не вместительное и составляет 2,5 м.куб. К примеру, у Learjet 75 – всего 1.4 м.куб.

Багажное отделение

Pilatus PC-24: 2,5 м.куб.
Phenom 300E: 2,4 м.куб.
Learjet 75 Liberty: 1,4 м.куб.

PC-24 вмещает от 6 до 8 пассажиров в VIP-конфигурации, и до 10 в компоновке для авиатакси. Все кресла оборудованы системой быстрого съема, поэтому

салон можно быстро менять под разные задачи.

Объем кабины

Learjet 75 Liberty: 17,5 м.куб.
Pilatus PC24: 14,2 м.куб.
Phenom 300E: 9,1 м.куб.

Дальность полета – один из самых важных факторов для клиента, никто не хочет делать несколько остановок. На PC-24 можно долететь из Москвы до любого города в Европе, а также Средней Азии без необходимости дозаправки.

Среди этих трех самолетов только Learjet 75 не сертифицирован для управления одним пилотом.

Максимальная дальность (с 4 пассажирами)

Pilatus PC-24: 3769 км
Learjet 75 Liberty: 3347 км
Phenom 300E: 3117 км

PC-24 несомненно лидирует в еще одной категории: у самолета короткая взлетно-посадочная дистанция, а также возможность использовать неподготовленные ВПП. Это открывает PC-24 доступ к более 21 000 аэропортов мира, что в 2 раза больше, чем возможности ближайших конкурентов.

В таких регионах как Африка, Ближний Восток и Азия PC-24 единственный джет, который можно эксплуатировать в условиях, когда подготовленная и достаточно длинная полоса не доступна.

Взлетная дистанция

Pilatus PC-24: 856 м
Phenom 300E: 956 м
Learjet 75 Liberty: 1353 м



Параметры большой грузовой двери в PC-24 позволяют загружать груз прямо на палете, ни у Phenom 300E, ни у Learjet 75 Liberty нет такой опции, хотя багажные отделения тоже достаточно большие. Также у пассажиров PC-24 есть прямой доступ к багажу во время всего полета.

Команда «Формулы-1» использует PC-12 для перевозки сотрудников и грузов одновременно, а PC-24 даст им возможность летать дальше и быстрее.

Максимальная полезная нагрузка

Learjet 75 Liberty: 1316 кг
Pilatus PC-24: 1144 кг
Phenom 300E: 1095 кг

Сервисное обслуживание

В Pilatus Aircraft говорят: «Мы услышали вас четко и ясно: кристально ясно!»

CrystalCare™ выводит легендарный сервис Pilatus на

еще более высокий уровень. Разработанный, чтобы дополнить универсальную стандартную гарантию на PC-24, CrystalCare™ предлагает дополнительные решения, за счет которых клиент достигнет уверенности в отсутствии риска непредвиденных расходов на техническое обслуживание.

Программа подобного масштаба — это как раз то, что можно ожидать от Pilatus — единственного производителя самолетов, чья служба поддержки клиентов занимала первое место по версии владельцев и операторов в течение 17 лет подряд в рамках ежегодного опроса, проводимого журналом Professional Pilot.

CrystalCare™ обеспечивает следующее:

- Наиболее полное покрытие по части планового и внепланового технического обслуживания в отрасли бизнес-авиации.
- Полную прогнозируемость затрат на любое техническое обслуживание самолетов.
- Увеличение стоимости самолета при перепродаже.
- Техническую поддержку со стороны опытных, лучших специалистов глобальной сети авторизованных сервисных центров Pilatus.
- Возможность формирования программ в соответствии с индивидуальными потребностями.

После регистрации каждый клиент получает членскую карту CrystalCare™. Авторизованные сервисные центры Pilatus по всему миру принимают ее для совершения предоплаты за сервисное обслуживание. В Pilatus Aircraft говорят, что PC-24 нельзя определить ни в одну из существующих категорий бизнес-джетов, поэтому для него придумали собственную — Суперуниверсальный бизнес-джет.

Партнерский материал



Самолет недели

Владелец: *Essar Shippers & Logistics*

Тип: *Boeing 737-7JV(BBJ)*

Год выпуска: *2006 г.*

Место съемки: *февраль 2020 года, Zurich Kloten (ZRH / LSZH), Switzerland*



Фото: *Дмитрий Петроченко*