



На минувшей неделе сразу два производителя представили новые версии своих популярных самолетов. В первом случае речь идет о медицинской версии популярного Embraer Phenom 300E, а во втором – легендарного Beechcraft King Air 350. В обоих случаях решения весьма оригинальные и, самое важное, своевременные. Впрочем, более подробный рассказ читайте в текущем выпуске нашего еженедельника.

Бразильский производитель Embraer незаметно консолидировал свою линейку бизнес-джетов, прекратив выпуск нескольких моделей. Портфолио воздушных судов Embraer в настоящее время включает джет начального уровня Phenom 100EV, легкий Phenom 300E, средний Praetor 500 и суперсредний Praetor 600. Две модели Praetor, введенные в эксплуатацию в 2019 году, представляют собой модернизированные, более дальние варианты бизнес-джетов Embraer Legacy 450 и Legacy 500.

Ну и о традиционном, о статистике. По данным еженедельного отчета WINGX Global Market Tracker, восстановление мировой деловой авиации к середине лета, похоже, достигло потолка примерно в 80% от нормальной активности. С начала июля по первые несколько дней августа чуть более 23000 самолетов бизнес-авиации налетали в общей сложности 500 000 часов, что на 18% меньше, чем за тот же период 2019 года. Тенденция не была гладкой, с некоторым рецидивом во второй половине июля, затем на прошлой неделе восстановление возобновилось. Но бизнес-авиация по-прежнему выглядит лучше, чем регулярные авиакомпании.



Европа укрепляется, а США стоят на месте

Восстановление мировой деловой авиации к середине лета, похоже, достигло потолка примерно в 80% от нормы. С начала июля по первые несколько дней августа чуть более 23000 бизнес-джетов налетали в общей сложности 500 000 часов

стр. 18



FTC: очевидна тенденция роста перевозок в июле

Весна 2020 года стала действительно сложной для бизнес-авиации во всем мире. Но с началом лета появилась надежда на положительный рост, а июль уже продемонстрировал оптимистичную динамику

стр. 20



Textron представил King Air 360/360ER

Textron Aviation анонсировал обновленную модель своего турбовинтового двухдвигательного King Air 350/350ER, которая получила индекс 360/360ER

стр. 22



ТОП-12 вопросов клиентов Pilatus

Дмитрий Соколов, заместитель генерального директора по послепродажному обслуживанию Nesterov Aviation, отвечает на самые часто задаваемые вопросы клиентов по техническому обслуживанию самолетов марки Pilatus

стр. 23

Gulfstream

G280



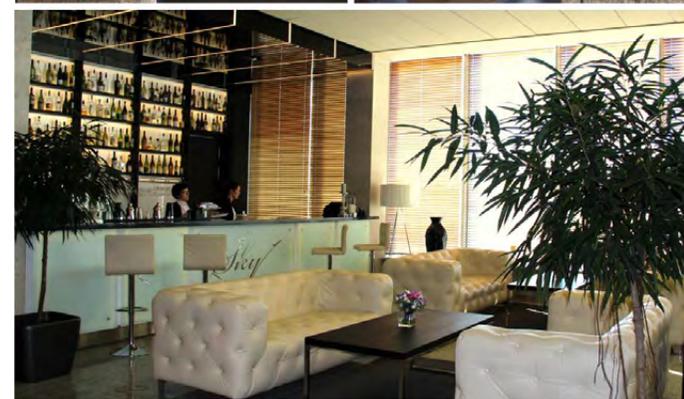
EASA выпускает рекомендации для аэропортов во время COVID-19

На фоне пандемии COVID-19, вызвавшей резкие перебои в авиаперевозках, провайдеры наземных услуг почувствовали значительное воздействие, особенно в Европе, что привело к тому, что некоторые из них полностью свернули или прекратили свою деятельность. В результате EASA выпустила информационный [бюллетень](#) по безопасности с рекомендациями для операторов аэропортов по обеспечению безопасности и регулярности обслуживания.

В случаях, когда наземный провайдер прекратил обслуживание или когда определенные услуги более не доступны, об этом следует сообщать эксплуатантам воздушных судов всеми возможными способами, включая НОТАМы. Операторы аэропортов должны поддерживать связь с национальным авиационным органом для обеспечения непрерывности обслуживания в отношении ожидаемого спроса на перевозки и координировать с поставщиком услуг план возврата к обслуживанию.

Неиспользуемое или неработающее оборудование для наземного обслуживания следует вывезти из мест, которые влияют на выполнение полетов и обслуживание воздушных судов, а поставщики услуг должны проверять всё такое оборудование, прежде чем оно будет возвращено в эксплуатацию. Использование оборудования и транспортных средств лицами, не имеющими надлежащих разрешений по вождению на перроне, должно быть запрещено, и любой персонал, которому разрешен несопровождаемый доступ к перрону, должен пройти переподготовку в отношении процедур безопасности и эксплуатации, а также быть проинформирован о любых новых модификациях.

Аэропортам также рекомендуется работать со своими наземными службами, чтобы обеспечить создание программ повышения благосостояния персонала.



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

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

Спасение гражданской авиации совместными усилиями

Dassault внесет 13 млн евро в фонд поддержки французской гражданской авиации, пострадавшей от экономического кризиса, вызванного COVID-19. Инвестиционный фонд ACE Aero Partenaires был основан в прошлом месяце Бруно Ле Мером, министром экономики, финансов и восстановления Франции.

Фонд возглавляют четыре промышленных гиганта: Airbus, Safran, Thales и Dassault Aviation. Четыре основных подрядчика объявили совместный конкурс заявок на управление инвестиционным фондом, после чего они выбрали фонд Tikehau и его дочернюю компанию ACE.

По словам его членов, фонд ACE Aero Partenaires является ключевым рычагом поддержки малых предприятий на рынке гражданской авиации.

В настоящее время фонд собрал 630 млн евро, в том числе 13 млн евро от Dassault, что превышает запланированные 500 млн евро благодаря взносам

правительства Франции, основных подрядчиков и управляющего фондом Tikehau Capital. Общая цель остается собрать общий фонд в размере 1 млрд евро.

Эрик Траппье, председатель и главный исполнительный директор Dassault Aviation, сказал: «Этот успех демонстрирует стратегическую природу гражданской авиации с точки зрения занятости, технологий и внешней торговли. Такое обязательство, которое будет расти благодаря вкладу других инвесторов, эффективно поможет исключительной французской цепочке поставок в аэрокосмической отрасли, которая является основой нашей отрасли».

Он добавил: «Речь идет о поддержке самых хрупких компаний, сохранении навыков, содействию цифровой. Солидарность и сплоченность нашей системы являются образцовыми уже более века. Dassault Aviation гордится тем, что является частью этой традиции, которая является одной из основ динамизма авиационной промышленности в нашей стране».




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. лмле 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

TAG Aviation продал FBO в Женеве

Signature Flight Support закрыла сделки по приобретению двух FBO компании TAG Aviation. В первом случае речь идет о крупнейшем FBO в Женеве, который на протяжении 50 лет принадлежал TAG Aviation и являлся своего рода визитной карточкой компании. Расположенный в отдельном VIP терминале аэропорта Женевы, FBO включает в себя три частных пассажирских зала, две зоны отдыха экипажей, конференц-зал. Поскольку аэропорт расположен на границе между Швейцарией и Францией, на территории в FBO предусмотрено прохождение пограничных и таможенных формальностей. Также доступны заправка и противообледенительная обработка в зимний период. TAG Aviation Geneva неоднократно входил в ТОП-10 самых лучших FBO мира по версии European Business Air News.

Также в Signature Flight Support подтвердили покупку еще одного FBO TAG Aviation в швейцарском Сионе.

Это не первая крупная продажа активов TAG Aviation. Осенью прошлого года компания «рассталась» с FBO в Фарнборо. Покупателем стала компания Macquarie Infrastructure and Real Assets (MIRA), которой также принадлежит Atlantic Aviation.

Также в прошлом году TAG продала Dassault Aviation свою европейскую сеть ТОиР, включая техцентр в Фарнборо.

«Европа продолжает оставаться областью стратегических возможностей для нашего глобального бизнеса», - сказал генеральный директор Signature Марк Джонстон. «Постоянное присутствие TAG Aviation в Женеве стало отличным средством для выхода на второй по загруженности рынок авиации общего назначения в Европе, а его деятельность в Сионе является источником ценного сезонного трафика».



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Embraer представил медицинскую версию Phenom 300E

Компания Embraer анонсирует медицинскую версию своего бизнес-джета Phenom 300E. Новый самолет Phenom 300MED разрабатывался в партнерстве с компаниями umlaut и Aerolite. В настоящее время заканчивается процесс получения дополнительного сертификата типа и ожидаются первые поставки. Embraer позиционирует Phenom 300MED в качестве универсального решения, как для коммерческих операторов, так и для госструктур.

Как комментирует производителя, для заказчиков будут доступны различные конфигурации салона. Так, предусмотрена установка одних или двух носилок вкупе с разнообразным медицинским оборудованием по выбору заказчика. В топ-версии самолет можно будет назвать полноценной «летающей больницей». Партнеры подчеркивают, что проект реализован с нуля и немаловажным фактором является возможность быстрой конвертации в различные варианты, включая пассажирский для срочной транспортировки медицинского персонала.

Выбор в качестве партнера компании Aerolite, по словам представителей Embraer, очевиден. Aerolite один из лидеров в области разработки, проектирования, производства и монтажа медицинских интерьеров. В настоящее время Aerolite поставил более 500 медицинских интерьеров для воздушных судов различных классов.

Бразильский производитель презентовал новый джет Phenom 300E стоимостью \$9,65 млн в феврале текущего года. Обновленный джет получил два новых турбовентиляторных двигателя Pratt & Whitney Canada PW535E1 с тягой 3478 фунтов каждый, которые оснащены FADEC (на предшественнике были установлены PW535E, прим. ред.). Самолет немного прибавил по дальности, теперь одна составляет 3724 км (2010 морских миль против 1971 морской мили). Джет теперь имеет максимальную скорость 0,80 Маха против 0,78 Маха на предыдущем Phenom 300.



MEET THE WORLD'S MOST-DELIVERED BUSINESS JET

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

JF Service расширяет возможности ТОиР линейки Gulfstream в Риге

Jet Flight Service (JF Service), международный провайдер ТОиР самолетов бизнес-авиации, расширяет перечень услуг и сообщает о получении сертификата EASA Part 145 на проведение работ по базовому техническому обслуживанию большинства типов воздушных судов Gulfstream, включая G450, G550 и G650, на станции технического обслуживания в FBO RIGA. Сертификация провайдера проводилась авиационными властями Латвии.

JF Service уже сотрудничает с рядом европейских и российских эксплуатантов самолетов Gulfstream. Теперь, предлагая не только линейное, но и базовое техническое обслуживание этих воздушных судов в Риге, компания сможет обслуживать более значи-



тельную часть парка своих клиентов и подготовить почву для новых деловых возможностей.

Пандемия не помешала JF Service успешно выполнить в Риге одну из самых крупных инспекций на самолете Gulfstream G450 (8С / 96 месяцев), а также провести самую крупную на сегодняшний день инспекцию на Embraer Legacy 600 (4С / 192 месяца), которая включала обновление интерьера, локальную покраску, а также различные обязательные и дополнительные доработки. Оба самолета уже переданы обратно заказчикам.

«В основе стратегии развития JF Service лежат приоритеты и потребности наших клиентов. Несмотря на введенные из-за пандемии ограничения, а в ряде стран – запреты на международное авиасообщение, мы продолжили развивать портфель услуг и расширять географию обслуживания, предоставляя качественную и бесперебойную техническую поддержку не только в Латвии и России, но и в городах ближнего и дальнего зарубежья. Мы высоко ценим доверие наших заказчиков и продолжим развивать наши возможности в их интересах», – отметил Франтишек Будин, руководитель подразделения JF Service в Риге.

«Мы рады тому, что все больше операторов бизнес-авиации выбирают JF Service для проведения плановых инспекций своих самолетов. Возможности нашей станции в Риге позволяют одновременно принимать на обслуживание до шести самолетов различных типов: от Embraer Legacy 450 до Gulfstream G650. Благодаря удобному географическому положению Риги и профессионализму команды JF Service мы нацелены на привлечение новых партнеров из Европы, России и других регионов», – отметил Кирилл Трушковский, директор JF Service.



Признанный
уровень качества



Best FBO
in Europe



«Газпромавиа» увеличивает парк Falcon 8X

Российская компания «Газпромавиа» в ближайшее время введет в эксплуатацию второй бизнес-джет Dassault Falcon 8X. Бизнес-джет с бортовым номером RA-09611 был выпущен в 2019 году, следует из данных LAAS. Ранее, весной текущего года компания получила первый самолет 8X (RA-09608).

Таким образом, в настоящее время «Газпромавиа» эксплуатирует Dassault Falcon 900B, Dassault Falcon 900EX, Dassault Falcon 900LX, Dassault Falcon 7X. Суммарный «французский» парк оператора приближается к отметке в двадцать самолетов.

Всего в РФ зарегистрировано три Falcon 8X.

«Россия и соседние государства становятся одним из наиболее устойчивых рынков для сверхдальнемагистрального Falcon 8X. Бизнес-джет может преодолеть расстояние в 11945 км и способен совершить беспосадочный перелет из Москвы в Лос-Анджелес, Кейптаун и Дарвин или из Рио-де-Жанейро в Москву. Он может выполнить посадку в таких аэропортах как Гштаад и Лугано (Швейцария), которые обычно недоступны для больших бизнес-джетов. Этот самолет характеризуется той же высокой операционной гибкостью, что и его предшественник – Falcon 7X, который по-прежнему остается востребованным на российском рынке», - комментируют в Dassault Falcon.




FBOEXPERIENCE.COM
 PROMOTING FBO EXCELLENCE

В ФАВТ обсудили новую систему ОрВД Московской зоны

Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Дмитрий Ядров провел межведомственное заседание по вопросу внедрения новой структуры воздушного пространства Московской зоны Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

В совещании приняли участие представители структурных подразделений Росавиации и МТУ Росавиации, Минтранса России, Минобороны России, ФСБ России, ФСО России, Росгвардии, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», аэропортов московского авиаузла и ведущих российских авиакомпаний.

Андрей Потемкин, начальник отдела Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России, сообщил о завершении согласования и подписания пяти приказов Минтранса России, устанавливающих новую структуру воздушного пространства (далее – НСВП) и квалификацию воздушного пространства.

Игорь Ситников, директор по ОрВД и ВП ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», доложил о выполнении

поручений по внедрению новой структуры ВП в Московской зоне и смежных зонах ЕС ОрВД. В настоящее время проводятся мероприятия по внесению изменений в соглашения о процедурах взаимодействия между смежными центрами ОВД. Ведется подготовка Главного центра ЕС ОрВД, в том числе: разработка сценариев и подготовка тестовых блоков полетов; модернизация программного обеспечения; тестовая обработка планов полетов; проверка (валидация) введенной информации.

Большое внимание уделяется подготовке персонала. Разработаны и утверждены программы переподготовки диспетчеров, направленные на организацию работы в условиях новой структуры ВП.

Одновременно с подготовкой Главного центра ЕС ОрВД осуществляется подготовка аэронавигационной информации. В начале 2020 года в заинтересованные организации и предприятия направлены предварительное уведомление пользователей воздушного пространства о значительных изменениях в структуре ВП Российской Федерации.

В ходе совещания состоялся обмен мнениями между провайдером и пользователями воздушного пространства, также были обсуждены вопросы практического применения НСВП. Рассмотрен вопрос сопряжения маршрутов прибытия и вылета аэродромов государственной авиации по маршрутам новой структуры ВП.

Завершая совещание, Дмитрий Ядров поставил задачу принять все необходимые меры по обеспечению мероприятий по переходу в установленные сроки, а также поручил организовать межведомственное взаимодействие и на еженедельной основе докладывать о ходе выполнения мероприятий.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Pilatus расширяет географию сертификации PC-12NGX

Канадский авиационный регулятор Transport Canada выдал сертификат на турбовинтовой самолет Pilatus PC-12NGX, что позволит производителю начать эксплуатацию обновленной версии турбопропа в стране. По словам представителей компании Levaero Aviation – эксклюзивного авторизованного центра продаж и обслуживания самолетов в Канаде, в настоящее время в стране эксплуатируется более 100 самолетов PC-12 различных поколений. Как отмечают в компании, PC-12NGX будет иметь такую же популярность среди владельцев и операторов, как и еще предшественники, благодаря революционным изменениям и улучшенной экономикой.

Pilatus Aircraft поставил заказчику первые турбовинтовые PC-12 NGX в мае текущего года. Напомним, что в рамках NBAA 2019 состоялась официальная премьера абсолютно нового Pilatus PC-12 NGX. В первую очередь на самолете модернизировали двигатель: установили систему FADEC с автоматом

тяги, а сам двигатель стал мощнее на 5%, что увеличило максимальную скорость и скороподъемность самолета, а также сократило взлетную дистанцию. Двигатель получил новый режим работы – Low Speed Prop, который позволяет за счет небольшого снижения оборотов на эшелоне значительно уменьшить шум двигателя в салоне. Изменения коснулись и топливной системы, теперь топливо, прежде чем попасть в двигатель, обогревается маслом от двигателя и самолету больше не нужны присадки.

Огромное количество новшеств коснулись и авионики. Была установлена удобная сенсорная система управления полетом (FMS). Это облегчает работу пилота и делает полет более безопасным. Обновление включает в себя большое количество функциональных улучшений: появилась система «умной посадки», которая до этого устанавливалась только на большие бизнес-джеты, ночной режим карт, режим экстренного снижения и не только.



**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

PrivateFly «ушел» в карты

Британская онлайн-платформа бронирования чартерных рейсов PrivateFly (входит в Directional Aviation) разработала программу Jet Card для часто летающих пассажиров в Европе и США. Карта PrivateFly Jet Card предоставит доступ к самолетам премиум-класса по фиксированной почасовой ставке с уведомлением за 24 часа.

PrivateFly предлагает минимум 25 часов полета на легких, средних и тяжелых бизнес-джетах. Фиксированные почасовые ставки в Европе начинаются с 5900 евро за карту на легкий джет. Владельцы могут менять категории самолетов, оплачивая только разницу в почасовых ставках, и до пяти назначенных пользователей могут быть добавлены к карте самолета PrivateFly. Владельцам карт будет предоставлен приоритетный доступ к парку самолетов, принадлежащих группе компаний PrivateFly, а также к

самолетам от избранной группы предпочтительных поставщиков. Путешественники, которые вернутся в течение 24 часов после поездки, получают 20% скидку на почасовые ставки. PrivateFly сотрудничает со своей дочерней компанией Sentient Jet для полетов по маршрутам в США.

Программа реализуется в связи с ростом спроса на частные самолеты в PrivateFly. В июле компания получила вдвое больше запросов, чем в том же месяце 2019 года. И хотя деловые поездки еще не вернулись в нормальное русло, количество бронирований восстановилось до 90% от объема прошлого года. Во многих полетах участвовали туристы из Европы, направляющиеся по таким направлениям, как Ницца, Франция и испанский остров Ибица.

«С нашей новой картой PrivateFly Jet Card мы видим оптимальную возможность предложить комфорт и персонализацию, как нашим постоянным международным клиентам, так и новым клиентам, которые перенимают новые покупательские привычки и стремятся к большему контролю своих расходов, безопасности, конфиденциальности во время полета, стремящихся избежать загруженных терминалов аэропортов», - отметил генеральный директор PrivateFly Адам Твиделл.

«Мы рады сотрудничать с PrivateFly в такое одновременно критическое и уникальное время», - добавил президент и генеральный директор Sentient Jet Эндрю Коллинз. «Учитывая успех модели гарантированной фиксированной ставки в США, мы думаем, что усилия этой талантливой и опытной команды быстро приведут к лидерству на европейском и международном рынках авиационных карт».

JET CATERING
Искусство вкусных полётов

Организация бортового питания премиум-класса для бизнес-авиации
Приём заказов 24/7
Круглосуточная доставка в любой аэропорт Москвы и Подмосковья
Полный спектр дополнительных услуг
Наличие сертификатов стандарта менеджмента ISO 22000:2005, HACCP

+7 495 991 55 11
info@jet-catering.ru
www.jet-catering.ru



Маски в полете больше не нужны

Ведущий британский вертолетный оператор Apollo Air Services первым в Великобритании применил на своих воздушных судах ионизирующие установки очистки воздуха Aviation Clean Air. Как сообщает пресс-служба компании, доказано, что новая технология деактивирует 99,4% вирусов, переносимых по воздуху, включая COVID-19. Это означает, что пассажиры и экипаж могут чувствовать себя в безопасности, зная, что очищенный воздух, которым они дышат, и поверхности, к которым они прикасаются во время полета на вертолете, безопасны. Инновационная технология означает, что пассажиры не обязаны носить маски или перчатки, и могут сидеть на привычной друг от друга дистанции, наслаждаясь полетом с полным комфортом.

Система ионизационной очистки работает через существующую систему кондиционирования воздушного судна и использует положительные и отрицательные ионы для мгновенного улучшения качества воздуха в салоне, устранения запахов и уничтожения патогенов в воздухе и на поверхностях, где бы они ни находились, в салоне и кабине, делая воздух даже чище и безопаснее, чем в обычной среде.

«Мы рады быть первой чартерной вертолетной компанией, использующей эту новаторскую технологию на наших воздушных судах, которая позволит нашим клиентам путешествовать с душевным спокойствием, с минимальной возможностью быть подвержены риску заражения вирусом COVID. Вертолеты не только представляют собой идеальный вид транспорта для путешествий с близкими друзьями и семьей, но теперь также можем гарантировать, что воздух, которым они дышат, пока они находятся на борту, не заражен вирусом», - комментирует представитель компании Стив Грэм.

KlasJet вводит специализированное меню для спортсменов

Литовский чартерный оператор KlasJet, входящий в Avia Solutions Group, принял решение усовершенствовать услуги, которые предлагаются клиентам. В связи с возобновлением предстоящих международных спортивных состязаний в 2020 году, компания сосредоточила свои усилия на совершенствовании опыта путешествий, предоставляемых спортивным командам, участвующим в этих соревнованиях.

Понимая, что питание профессионального спортсмена должно всегда строго соответствовать назначен-



ному режиму, KlasJet создает специализированные меню, адаптированное к индивидуальным запросам каждой команды. С целью обеспечения максимальной результативности спортсменов перед соревнованиями, KlasJet поддерживает постоянное сотрудничество с врачами спортивной медицины команд и собственным партнером THAT AVIATION ITALIA, специализирующимся на организации путешествий для VIP-клиентов. «Мы всегда стремимся выявить требования наших клиентов и найти способы, которые превзойдут их ожидания. Как компания, мы очень рады иметь такое сильное партнерство с конкурентоспособными и опытными профессионалами, а также со всеми ресурсами, необходимыми для поддержки требовательного образа жизни спортсменов», - говорит Рита Домкуте, генеральный директор KlasJet.

«Баскетбольный клуб «Жальгирис» уже воспользовался этой возможностью – мы включили уникальное меню в распорядок команды и можем с уверенностью сказать, что полностью удовлетворены результатом. Широкий выбор питательных продуктов и напитков, адаптированных к потребностям нашей команды, обеспечил оптимальное состояние здоровья наших спортсменов. Они энергичны и, самое главное, их результаты превосходны», - говорит Паулус Мотеюнас, директор команды «Жальгирис».

В целом KlasJet гарантирует, что спортсмены получают исключительный уровень комфорта во время полета. Регистрация и процедуры обеспечения безопасности выполняются быстро и удобно, на борту предоставляются специальные комплекты средств индивидуальной защиты, а также предлагается ряд дополнительных услуг, таких как частная перевозка от двери до двери, чтобы гарантировать полную безопасность, легкость и простоту.

Очередная модернизация Global 5000

Группа компаний DC Aviation выполнила работы по модернизации самолета Global 5000 системой Gogo Elite Smart Cabin System (SCS Elite). Кроме того, самолет был оснащен системой Inmarsat SwiftBroadband, обеспечивающей значительное увеличение скорости передачи данных и новой системой спутниковой связи.

Благодаря оснащению самолета Global 5000 системой Gogo Elite Smart Cabin System (SCS Elite), системой Inmarsat SwiftBroadband и новой системой спутниковой связи, DC Aviation Group удалось успешно завершить в срок крупный контракт на техническое обслуживание. Эта высокотехнологичная интегрированная система позволяет пассажирам управлять функциями салона самолета посредством персонального интерфейса. Система Инмарсат SwiftBroadband (HDR) обеспечивает существенно увеличенную скорость передачи данных. Система спутниковой связи также может быть легко адаптирована к современным стандартам.

Юрген Зене, вице-президент компании DC Aviation по техническому обслуживанию и поддержанию летной годности: «Вместе с установкой Smart Cabin System мы предлагаем нашим клиентам высочайший уровень функциональности и комфорта. Благодаря нашей сетевой организации у нас есть доступ к ультрасовременным технологическим продуктам, и наше ноу-хау позволяет нам устанавливать их на широкий спектр типов воздушных судов».

DC Aviation была образована в 2007 году из DaimlerChrysler Aviation – бывшей дочерней компании DaimlerChrysler AG, основанной в 1998 году. Имея филиалы в Дубае, на Мальте и представительства в Москве и Париже, группа компаний постоянно расширяет свое международное присутствие.

Embraer адаптирует линейку бизнес-джетов под спрос на рынке

Бразильский производитель Embraer незаметно консолидировал свою линейку бизнес-джетов, прекратив выпуск нескольких моделей. Портфолио воздушных судов Embraer в настоящее время включает джет начального уровня Phenom 100EV, легкий Phenom 300E, средний Praetor 500 и суперсредний Praetor 600. Две модели Praetor, введенные в эксплуатацию в 2019 году, представляют собой модернизированные, более дальние варианты бизнес-джетов Embraer Legacy 450 и Legacy 500.

Legacy 450 и 500 теперь сняты с производства, они, по сути, заменены семейством Praetor. Оба самолета находились в классе средних бизнес-джетов, что делало более старый Legacy 500 уязвимым для конкуренции внутри компании по продаже новых усовершенствованных Praetor 500. Legacy 450, возможно, был в несколько более сильном положении, чем его «родной брат» Legacy 500. Модель 450 конкурировала в категории легких и средних бизнес-джетов, где не было соответствующей модели Praetor. Embraer, возможно, мог бы сохранить 450 в производстве еще

дольше, но, в конечном счете, компания решила также прекратить производство 450.

В дополнение к Legacy 450 и 500, также были сняты с производства Legacy 650E и Lineage 1000E. Embraer поставил один Legacy 650E во втором квартале 2020 года, и этот самолет может оказаться последним поставленным заказчику. Legacy 650E конкурировал в классе бизнес-джетов с большим салоном, и это был фаворит эксплуатантов воздушных судов, которые ценили дизайна самолета. 650E и его предшественники Legacy 600 и 650 были глубоко модернизированной версией регионального лайнера Embraer ERJ 135.

Lineage 1000E был корпоративным вариантом коммерческого самолета Embraer 190. Lineage 190 является членом семейства коммерческих авиалайнеров Embraer E-Jets, которое постепенно вытесняется в линейке продуктов компании семейством модифицированных E2. Embraer не планирует представлять версию Lineage 1000E для E2.



TAG Malta получила два сертификата

TAG Aviation Malta (мальтийская «дочка» TAG Aviation) всего через три года после получения мальтийского АОС, получила два сертификата: Wyvern Wingman и IS-BAO.

«Получение статуса Wyvern Wingman является важной вехой для TAG Malta, поскольку ее стандарты признаны во всем мире как эталон отрасли для авиационной безопасности и эксплуатационных процедур. Мы постоянно пересматриваем и совершенствуем наши эксплуатационные процедуры, при этом безопасность всегда является нашим главным приоритетом. Поэтому мы очень гордимся тем, что признаны за это двумя самыми известными в мире деловой авиации сертификатами – Wyvern и IS-BAO. Критерии Wyvern Wingman являются одними из самых сложных в авиационной отрасли, в то время как аккредитация IS-BAO подтверждает нашу способность обеспечивать высочайший уровень безопасности и эффективности в любое время. Оба одобрения подтверждают наше обязательство предоставлять точно такой же сервис, который все клиенты группы TAG», - комментирует Стефани Велла Гера, глава TAG Aviation Europe.

Парк TAG Malta включает 10 воздушных судов, в том числе четыре самолета Bombardier Global и недавно добавленные Challenger 350 и Falcon 7X.

«Мы очень довольны постоянным развитием нашего мальтийского АОС, чему во многом помогают отличные отношения, которые мы установили с авиационными регуляторами острова», - комментирует Флорент Серисес, вице-президент по продажам и маркетингу, TAG Aviation Europe.

Textron Aviation теряет, но надеется

Во втором квартале Textron Aviation «потеряла» \$66 млн и сократила поставки бизнес-джетов Citation на 50%, так как пандемия COVID-19 привела к остановке производства, замедлению продаж и задержкам поставок. Однако Скотт Доннелли, председатель, генеральный директор и президент материнской компании Textron Inc., заявил аналитикам, что ожидает улучшения результатов в будущем, отметив, что продажи возросли, а производство возобновилось.

Во втором квартале текущего года Textron Aviation поставила заказчикам 23 бизнес-джета Citation по сравнению с 46 самолетами за тот же период в 2019 году и 15 турбовинтовых King Air против 34 годом ранее.

За первое полугодие текущего года выручка Textron



Aviation упала до \$1,62 млрд (в прошлом году за этот же период она составляла \$2,26 млрд). Textron Aviation объявил об убытке в \$63 млн за первые шесть месяцев по сравнению с прибылью в \$211 млн годом ранее. В итоге за первые шесть месяцев текущего года производитель поставил 46 бизнес-джетов семейства Citation, против 90 годом ранее. Поставки турбовинтовых самолетов также сократились с 78 в первой половине 2019 года до 31 в текущем.

Доннелли признал: «Мы знаем, что в этом году у нас будут значительные потери, учитывая тот факт, что заводы были закрыты на несколько месяцев, и были произведены корректировки производства». Тем не менее, он сказал, что ожидает улучшения результатов во второй половине года. По его словам, большая часть производственных операций возобновлена, и продажи, особенно в сегментах турбовинтовых самолетов и легких джетов, набирают обороты, добавив, что эта активность обнадеживает. «Здесь идет много диалога», - сказал он. Топ-менеджер компании указал на «активный интерес» к King Air 250 и Citation M2, отметив, что спрос наблюдается со стороны частного бизнеса и состоятельных лиц. Доннелли также добавил, что обнадеживает повышенный интерес к частной авиации в целом. «Многие клиенты, которых раньше не было в частной авиации, интересуются и рассматривают возможность использования деловых самолетов», - сказал он.

«Команда по продажам возвращается на место встречи с клиентами и организации демонстрационных полетов. Мы наблюдали рост активности полетов бизнес-джетов во второй части второго квартала, и мы ожидаем увидеть увеличение поставок новых самолетов и дохода от послепродажного обслуживания во второй половине года», - резюмирует Доннелли.

Virgin Galactic представила проект сверхзвукового пассажирского самолета

Компания Virgin Galactic представила проект пассажирского сверхзвукового самолета, развивающего скорость до трех чисел Маха. Он рассчитан на перевозку от 9 до 19 человек. Компания также объявила о подписании меморандума о намерениях с Rolls-Royce, которая поможет в разработке и производстве двигателей для самолета.

Virgin Galactic известна прежде всего проектом высотных космических полетов для туристов. Она разработала для этой цели связку из космоплана VSS Unity (класс SpaceShipTwo) и самолета-носителя

White Knight Two. Самолет поднимает челнок с пассажирами на высоту 15 километров и сбрасывает, после чего тот разгоняется с помощью своего ракетного двигателя и поднимается близко к границе космоса. Аппарат совершил уже несколько сверхзвуковых полетов (в одном из них он разогнался до трех чисел Маха) и готовится к получению лицензии FAA.

Также у компании есть планы по развитию пассажирских сверхзвуковых перевозок. Несколько лет назад она заключила партнерство с американской компанией Boom Supersonic, которая создает сверх-

звуковой самолет Overture на несколько десятков пассажиров с крейсерской скоростью 2,2 числа Маха. А в мае Virgin Galactic заявила, что будет создавать свой сверхзвуковой самолет вместе с NASA. Теперь она представила его проект, который прошел первоначальную рецензию инженеров агентства.

Самолет имеет крыло дельтовидной конструкции без законцовок, а также большой вертикальный хвостовой стабилизатор. Под крылом располагаются два воздухозаборника для двигателей. Компания объявила, что заключила соглашение о намерениях по разработке и производству двигателей с Rolls-Royce. Несколькими днями ранее о подобном партнерстве с Rolls-Royce объявила и Boom Supersonic.

Главные отличия от проекта Boom Supersonic заключаются в меньшем количестве пассажиров (от 9 до 19) и большей скорости — до трех чисел Маха. Полеты будут проходить на высоте более 18 километров. Компания отметила, что самолет будет поставляться с салоном, адаптированным под нужды клиентов, в том числе с креслами первого класса.

На текущем этапе проект прошел лишь первоначальную оценку специалистов. В дальнейшем инженеры будут подробно прорабатывать конструкцию и подбирать материалы планера.

У проектов сверхзвуковых пассажирских самолетов есть необычная альтернатива: межконтинентальные пассажирские полеты на ракетах. SpaceX планирует использовать для этого вторую ступень перспективной сверхтяжелой ракеты Starship, а также посадочные площадки в море и ведущие к ним подводные тоннели для вакуумных поездов Hyperloop.

Источник: N+1



HondaJet Elite начинает летать в интересах «Формулы-1»

Новейший легкий бизнес-джет HondaJet Elite в августе получила гоночная команда «Формулы-1» Scuderia Alpha Tauri, которой владеет австрийский концерн Red Bull. Первая поставка Honda Aircraft гоночной команде «Формулы 1» – это синергия скорости и высоких технологий как в небе, так и на земле. HondaJet – это настоящий спортивный болид, по своим скоростным характеристикам оставляющий конкурентов далеко позади.

Ливрея самолета HondaJet Elite визуально повторяет знаменитый стиль команды Scuderia Alpha Tauri, за которую выступает известный российский автогонщик и пилот «Формулы 1» Даниил Квят. Как ожидается, он и другие пилоты команды будут прилетать на гонки именно на новом брендированном бизнес-жете.

В мае 2018 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.

Бизнес-джет HondaJet – лидер по поставкам в своем классе с 2017 года, он остается самым эффективным, тихим, быстрым и дальним самолетом в своей категории.

В России и странах СНГ заказать новейшую модель бизнес-джета HondaJet Elite можно через официального представителя завода Honda Aircraft – группу компаний Aim of Emperor. Дилер Aim of Emperor работает на территории всего постсоветского пространства и регулярно устраивает роуд-шоу самолета HondaJet, который уже демонстрировался в Москве, Петербурге, Казани, Алматы, Борисполе, Тбилиси. Группа Aim of Emperor оказывает полное содействие производителю Honda Aircraft в сертификации HondaJet Elite на территории России.



VisionAir: пилот по требованию, консьерж и налоговый консультант

Компания Cirrus Aircraft запускает программу VisionAir для владельцев однодвигательных бизнес-джетов SF50 Vision Jet. Программа, представленная Cirrus в прошлом месяце, рассчитана на владельцев, которые только приобрели новые самолеты и не обладают необходимым опытом в повседневной эксплуатации воздушного судна. VisionAir позиционируется, как программа «под ключ», которая предоставляет участникам «все необходимое для владения, эксплуатации и управления» самолетом.

«VisionAir включает в себя профессионального пилота по требованию, услуги консьержа, полный охват

технического обслуживания, надзор за управлением воздушным судном и хранение. Кроме того, участники могут получить различные варианты страхового покрытия и рекомендации профессиональных налоговых консультантов. Сейчас, как никогда ранее, люди ищут альтернативные способы путешествовать с дополнительной гарантией безопасности и конфиденциальности. Мы рады предоставить прямой путь к полной собственности, который позволяет нашим клиентам пользоваться всеми преимуществами частной авиации, в то время как мы заботимся о деталях», - комментирует сказал генеральный директор Cirrus Aircraft Зин Нильсен.



В прошлом месяце Cirrus Aircraft передала клиенту двухсотый бизнес-джет SF50 Vision Jet. Сейчас производитель сфокусирован на продвижении джета второго поколения SF50 Vision Jet G2. На сегодняшний день выпущено более 40 Vision Jet G2. G2 оснащен пакетом авионики Perspective Touch+ на базе Garmin G3000, который включает более быстрый компьютер и более яркие экраны. Также самолет получил автомат тяги и улучшенную связь благодаря совместимости с Flight Stream 510. Салон джета имеет новую модульную четырехместную представительскую компоновку и улучшенную звукоизоляцию. А для экстерьера доступны дополнительные схемы окраски. Две литий-ионные батареи True Blue TB17 заменяют оригинальные свинцово-кислотные аккумуляторы, что делает самолет на 14 кг легче и обеспечивает более быстрый запуск холодного двигателя. Максимальная рабочая высота полета Vision Jet G2, оснащенного двигателем Williams International FJ33-5A, составляет 31000 футов – на 3000 футов выше, чем у его предшественника, что дает ему доступ к воздушному пространству с минимальным вертикальным эшелонированием (RVSM). «Полет на такой высоте позволяет брать с собой на 150 фунтов больше полезной нагрузки при дальности 800 морских миль (1480 км) или лететь на 100 миль больше при полных баках», - говорит Мэтт Бергволл, директор линейки продуктов Vision Jet.

Хотя для модернизации на моделях G1 доступны как система Flight Stream 510, так и дополнительная звукоизоляция, спрос на эти услуги до сих пор пока «скромный» и улучшения «установлены примерно на 15%» из примерно 90 самолетов G1. Цена G2 составляет \$2,75 млн, что на \$250 тысяч больше, чем у первоначальной версии, которая была введена в эксплуатацию в декабре 2016 года.

На верном пути

Очень похоже на то, что усилия Правительства Российской Федерации, предпринимаемые для повышения привлекательности российского реестра гражданских воздушных судов, начинают приносить результаты. Следует отметить, что одним из препятствий являлась необходимость уплаты налога на добавленную стоимость, которым облагались ввозимые на территорию Российской Федерации воздушные суда.

Однако с 1 января 2020 года вступили в силу изменения в статью 24.2 части первой и часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации, предусмотренные Федеральным законом от 29.09.2019 № 324-ФЗ. Введенные льготы позволили не уплачивать таможенный НДС при ввозе на территории Российской Федерации воздушных судов, подлежащих регистрации в национальном государственном реестре гражданских воздушных судов или зарегистрированным в реестре иностранного государства, которому Россия делегировала полномочия в соответствии со статьей 83bis

Конвенции о международной гражданской авиации.

Не исключено, что это обстоятельство могло стать одним из факторов, способствовавших пополнению флота Авиакомпании «Меридиан» очередным воздушным судном типа Gulfstream G450. Планируется, что бизнес-джет будет эксплуатироваться в интересах его собственника.

После прибытия в Россию самолет помещен под таможенную процедуру «выпуск для внутреннего потребления» и теперь может использоваться на территории Евразийского Экономического Союза без ограничений.

Поддержание летной годности воздушного судна самолета будет осуществляться собственными силами Авиакомпании «Меридиан». Все необходимые одобрения в соответствии с бермудскими требованиями ОТАР-39 уже получены. Организационным обеспечением полетов и организацией наземного обслуживания также будут заниматься соответствующие службы эксплуатанта. Такой подход – оказание полного спектра услуг собственными силами – одна из визитных карточек Авиакомпании «Меридиан».

Примечательно, что финальная стадия ввода нового воздушного судна в эксплуатацию пришлось на непростой для всего мира период проблем и сложностей, связанных с глобальным распространением коронавирусной инфекции COVID-19. Тем не менее слаженная профессиональная работа коллектива авиакомпании позволила успешно справиться с поставленной задачей.

«Мы всегда поддерживали движение нашего Правительства в сторону создания конкурентоспособного национального реестра гражданских воздушных

судов и, тем не менее, считаем, что полученное налоговое послабление не является критически важным. Процедуры по возврату «таможенного» НДС наша авиакомпания неоднократно успешно осуществляла и ранее. Кроме того, по данному вопросу мы оказывали консультативную поддержку нашим клиентам, когда они решали заняться возвратом самостоятельно.

Я и мои коллеги считаем, что гораздо важнее гармонизировать требования по поддержанию летной годности с мировыми стандартами и сделать их признаваемыми в международном авиационном сообществе. А практический опыт поддержания летной годности, и весьма успешный, у нас богатый. Причем как по отечественным, так и по зарубежным требованиям – EASA и VCAA. Нас высоко ценят и наши клиенты, и зарубежные партнеры. Теперь наши специалисты активно используют полученный опыт в ходе работы в составе комитета по созданию первого в Российской Федерации ФАПа с рабочим названием «Поддержание летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов. Часть М.

Что касается нашей повседневной операционной деятельности: мы – растем, но не снижаем качество нашей работы, продолжая самостоятельно всемерно обеспечивать и полеты, и поддержание летной годности нашего парка. Уверен, что коллеги-авиаторы хорошо понимают значимость возможности обеспечить полноту производственного цикла, позволяющую сократить количество звеньев в цепочке передачи информации, что в свою очередь снижает вероятность возникновения неприятных недоразумений. Думаю, что подобный подход высоко ценят и клиенты, пользующиеся на протяжении многих лет нашими услугами» - прокомментировал новость Генеральный директор Авиакомпании «Меридиан» В.А. Лапинский.



Европа укрепляет восстановление, а США стоят на месте

По данным еженедельного отчета WINGX Global Market Tracker, восстановление мировой деловой авиации к середине лета, похоже, достигло потолка примерно в 80% от нормальной активности. С начала июля по первые несколько дней августа чуть более 23000 самолетов бизнес-авиации налетали в общей сложности 500 000 часов, что на 18% меньше, чем за тот же период 2019 года. Тенденция не была гладкой, с некоторым рецидивом во второй половине июля, затем на прошлой неделе восстановление возобновилось. Но бизнес-авиация по-прежнему выглядит лучше, чем регулярные авиакомпании, где

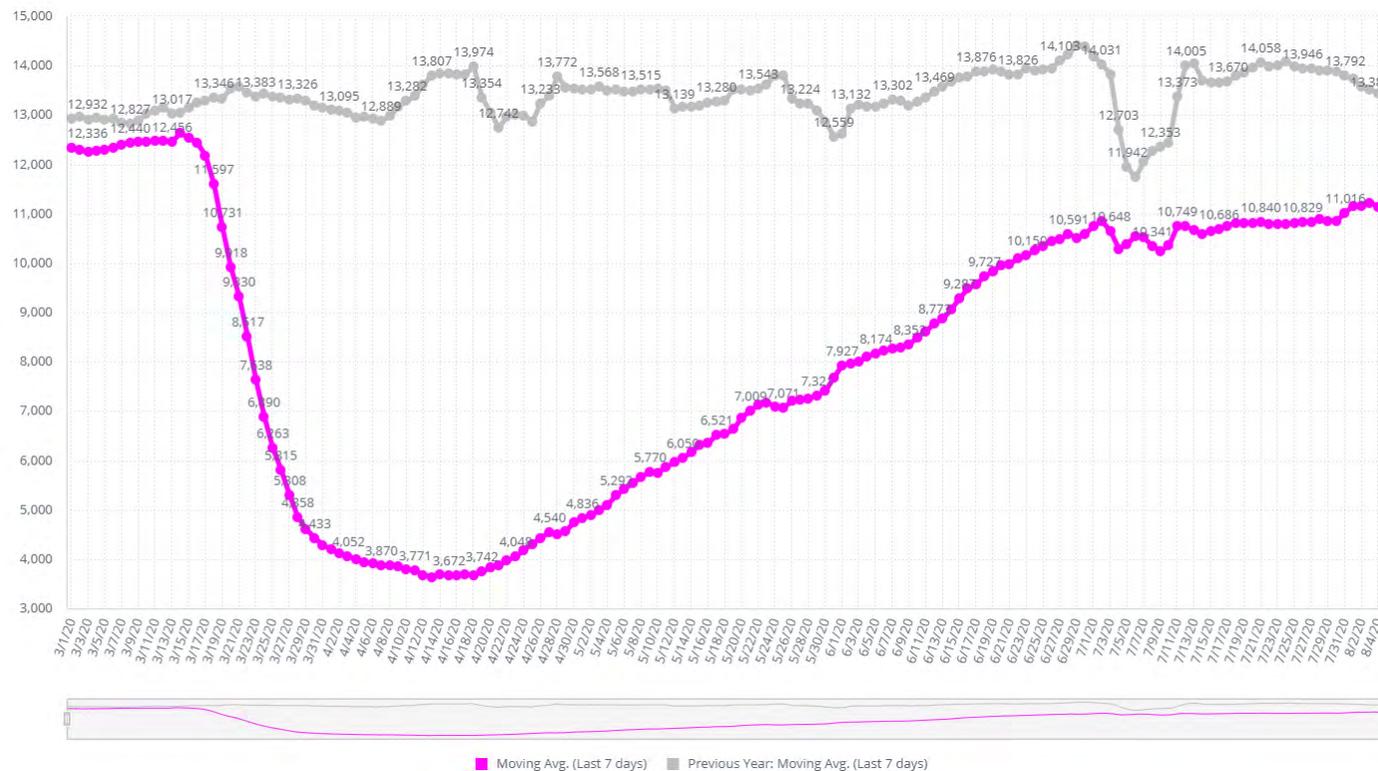
количество рейсов за тот же период все еще почти на 60% ниже прошлого года.

Европа по-прежнему остается регионом, в котором бизнес-авиация набирает обороты: с июля по август показатели активности составили 89% от того же периода 2019 года. К концу июля скользящая 7-дневная средняя активность превысила 2200 полетов в день по сравнению с 1800 в начале месяца и всего 452 рейсами во время апрельского спада. Гран-При Венгрии и Великобритании гонок «Формула-1» стали двумя маркерами возобновления путешествий

высокого класса. Обе гонки прошли без болельщиков, поэтому можно было бы ожидать значительного снижения числа прилетов по сравнению с прошлым годом, но на самом деле в трех ближайших аэропортах трассы Хунгароринг в Венгрии количество рейсов бизнес-авиации увеличилось на 5% по сравнению с тремя основными днями гонок в прошлом году, в то время как полеты в три ближайших аэропорта к трассе Сильверстоун упали всего на 9% по сравнению с 2019 годом.

В региональном разрезе Центральная Европа демонстрирует наиболее сильное восстановление: Германия немного выросла по сравнению с прошлым годом, а количество рейсов из Австрии и Швейцарии примерно на 5% больше, чем в прошлом году. Хорватия и Бельгия – две других страны, которые имеют тенденцию выше 2019 года. Основные рынки, такие как Франция, находятся в гораздо лучшей форме, здесь трафик всего на 10% ниже нормы. Неудивительно, что начавшееся в начале месяца восстановление в Испании было остановлено, поскольку были вновь введены ограничения на поездки, связанные со второй волной коронавируса, и количество рейсов сейчас на 3% ниже нормы, а количество прилетов за последние 7 дней снизилось на 10%. В Италии, Великобритании и Греции наблюдается постепенное восстановление, при этом активность примерно на треть ниже номинальной. Гораздо более устойчивое восстановление происходит в Турции и России, а также в Нидерландах, где трафик на 5% ниже, чем в июле и августе прошлого года.

Напротив, восстановление деловой авиации в США в последнее время несколько ослабло. Месяц назад тренд был на 15% ниже обычного, а теперь отстает более чем на 20%. Впервые с момента пандемии Флорида больше не является самым активным штатом



США, и ее восходящий тренд в годовом исчислении, устойчивый в течение июня и июля, теперь близок к нулевому. И он, несомненно, ухудшится с приходом тропических штормов. Калифорния и Техас являются лидерами, и с начала июля оба имеют трафик около 80% от нормы. Колорадо и Аризона скорее всего растут как направления для отдыха, при этом налет по сравнению с июлем-августом 2019 года, как минимум, на 5% больше. На другом конце спектра находятся штаты Восточного побережья, такие как Нью-Йорк, Нью-Джерси и Иллинойс, которые снижаются примерно на 30%.

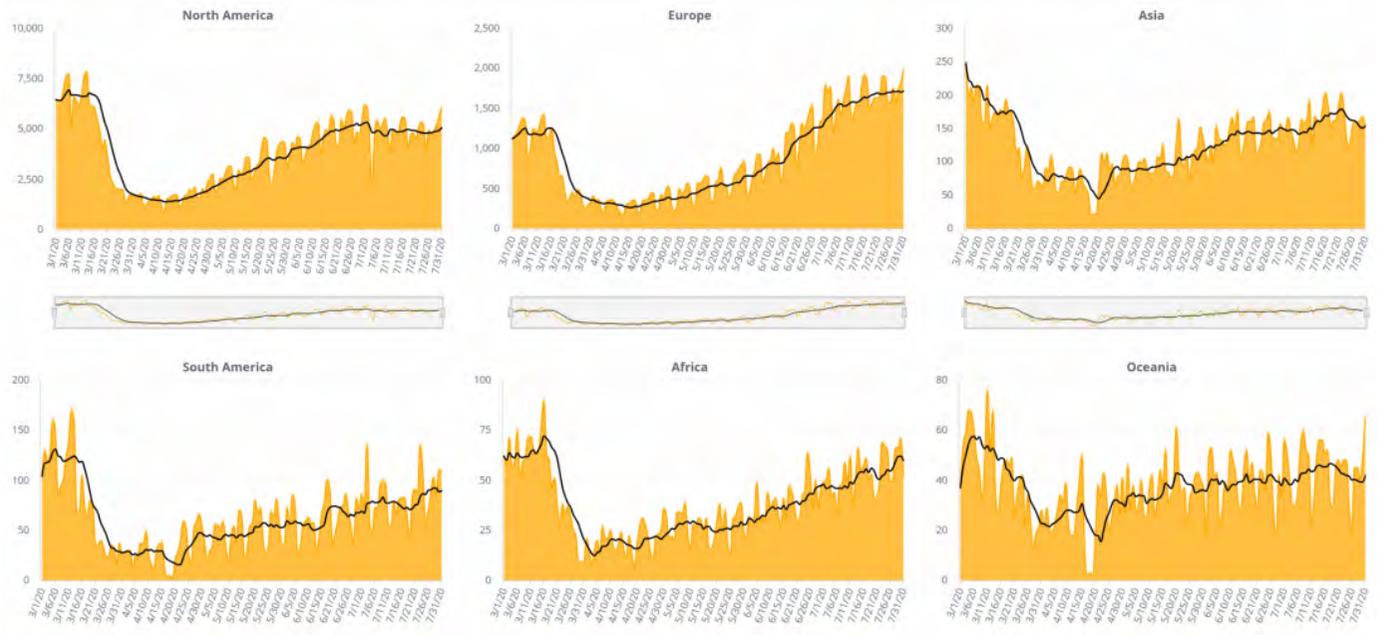
В других регионах мира, за пределами США и Европы, наблюдаются разнонаправленные тенденции: активность полетов в Африке все еще находится на низком уровне, в Азии стабилизировалась примерно на 20% ниже обычного, в Океании сохраняется снижение на 5%, Южная Америка – держится на плаву. Внутри этих регионов существует гораздо больше различий: активность полетов на Ближний Восток значительно отстает от нормы, но ОАЭ идут против этой тенденции, демонстрируя уверенный рост; в Южной Америке устойчивый рост наблюдается в Бразилии и Колумбии; в Азии и Океании активность из Китая колеблется на уровне чуть менее 85% от обычной, и хотя в Австралии и Новой Зеландии в последние несколько месяцев наблюдался стабильный подъем, сейчас их трафик начинает снижаться.

Пока нет никаких признаков уменьшения 4-месячной тенденции популярности более легких самолетов. Глобальный трафик VLJ составляет 95% от объема полетов прошлого лета, при этом более крупный сегмент легких джетов с начала июля летает на 12% ниже нормы. Сегмент суперсредних самолетов конкурентоспособен (снижение на 19%), а полеты

средних джетов соответствуют общему рыночному тренду -21%. Активность тяжелых бизнес-джетов этим летом снизилась на 30%, а количество полетов сверхдальних самолетов – на 35%. PC-12 продолжает оставаться самым популярным, выполнив более 37000 полетов с 1 июля, а активность его снизилась на 11%. Challenger 300/350 и Phenom 300 – это самые популярные бизнес-джеты, активность которых ниже нормы на 15%. Самый популярный тяжелый джет – Challenger 600, трафик которого снизился более чем на четверть.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Возвращение активности бизнес-джетов к середине лета было более слабым, чем ожидалось, из-за ограничений в США. В частности, Восточное

побережье все еще переживает спад, а Флорида, до сих пор являвшаяся драйвером восстановления, сейчас дает трещину. В Европе дела идут намного лучше, но с некоторым сходством: быстрое восстановление в Испании теперь компенсируется возобновлением ограничений, Великобритания все еще находится в трясине, и только Центральная Европа демонстрирует высокий отложенный спрос. В августе на рынке США обычно наблюдается затишье, поэтому мы не ожидаем улучшения ситуации в ближайшие несколько недель, но спрос на отдых в Европе должен продолжать стимулировать чартерный рынок. Недостающая часть – корпоративный рынок, и нам, вероятно, придется подождать осени, чтобы увидеть, как адаптируется деловой путешественник».



FTC: очевидна тенденция роста перевозок в июле

Весна 2020 года стала действительно сложной для бизнес-авиации во всем мире. Но с началом лета появилась надежда на положительный рост, а июль уже продемонстрировал оптимистичную динамику. FTC Business Jet Management делится опытом по управлению воздушными судами и осуществлению полетов в период пандемии.

Основные сложности, с которыми столкнулись операторы бизнес-авиации из-за пандемии COVID-19, заключаются в двух основных аспектах. Во-первых,

подавляющее большинство стран мира ввели жесткие ограничения на международные полеты, или вовсе закрыли границы. Во-вторых, клиенты справедливо опасаются нового вируса, и стремятся защитить себя. Ведь никто не застрахован, и заболевание диагностируется среди людей любого круга и социального статуса. Но и жизнь, и бизнес не стоят на месте, и иногда лететь необходимо, невзирая на любые обстоятельства. В апреле и мае клиенты предпочитали, скорее, вовсе отказаться от перелетов.

Но уже с начала лета они разумно начали использовать бизнес-авиацию как наиболее безопасный способ путешествий, который обеспечивает столь важное дистанцирование от других пассажиров и, в то же время, устраняет риски и неудобства, которые неизбежны при пользовании коммерческими авиалиниями и общими терминалами аэропортов.

Стоит отметить, что по большинству востребованных направлений на сегодня регулярных рейсов нет, а многие аэропорты сократили обслуживание пассажиров, особенно в VIP- и бизнес-залах. И в ближайшие месяцы авиакомпании вряд ли смогут предложить необходимые маршруты. Очевидно, что это обеспечивает динамику спроса на услуги бизнес-авиации, и позволяет операторам находить новые возможности для развития бизнеса, заставляет переосмыслить традиционные услуги бизнес-авиации.

Компания FTC Business Jet Management еще в начале пандемии предложила своим клиентам выгодные решения для временного хранения и консервации воздушных судов, позволяющие достигнуть экономии до 30-40%, которыми некоторые из них успешно воспользовались. Если владелец не планирует осуществлять полеты (в том числе, чартерные) и предпочитает подождать, пока пандемия не пойдет на спад, а ситуация - не стабилизируется, наилучшее решение — это обеспечить грамотное хранение самолета, которое позволит в полной мере сохранить летную годность и быстро вернуть самолет в эксплуатацию.

Не стоит забывать про поддержание летной годности (CAMO - Continuing Airworthiness Management Organization). Стоит ли самолет на земле или летает, эта статья расходов остается неизменной. Необходимо проводить регулярное техническое обслужива-



ние, работу с бюллетенями и отказами. В штате FTC есть специалисты по поддержанию летной годности и инженеры высокой квалификации, которые обеспечивают своевременное прохождение форм и продление сертификатов.

Как весной, так и сейчас компания FTC успешно продолжает выполнение полетов для своих клиентов благодаря собственному Центру управления полетами (ОСС). В период пандемии работа этого подразделения стала более напряженной, так как каждый полет — это, по сути, выполнение специальной миссии, требующей максимальной концентрации, терпения и внимания от диспетчеров.

Каждая страна и регион ввели свои правила въезда, обусловленные распространением вируса. И эти правила менялись и продолжают меняться практически ежедневно. Центр ОСС прошел настоящий «стресс-тест», эффективно обрабатывая все поступающие заявки. Кроме того, компания FTC Business Jet Management со всей ответственностью подошла к вопросу профилактики коронавирусной инфекции, предприняв все возможные меры по защите здоровья пассажиров и сотрудников компании. Были введены обязательные медицинские проверки экипажей на COVID-19, регулярные осмотры и измерения температуры, специальная сан.обработка ВС перед и после рейсов, обязательное ношение масок и перчаток, был проработан вопрос по доставке бортового питания с соблюдением повышенных (из-за коронавируса нового типа) мер предосторожности.

О сроках преодоления кризиса COVID-19 и восстановления нормальной работы всей отрасли говорить, пожалуй, рано: с такими обстоятельствами мир до сих пор не сталкивался, и регуляторы только начинают первые шаги к восстановлению перевозок.

Спрос на полеты растет, и это дает повод для осторожного оптимизма, но в то же время, необходимо оценивать ситуацию реалистично и внимательно следить за изменениями. Компания FTC Business Jet Management стремится быть на переднем крае, с одной стороны, обеспечивая клиентам возможность необходимых им перелетов, а с другой — делая эти перелеты максимально безопасными.

Компания FTC Consulting AG основана в 1991 году в Цюрихе, Швейцария. Основными направлениями

деятельности компании являются: менеджмент частных и корпоративных воздушных судов, сопровождение сделок по покупке и продаже и организация чартерных полетов по всему миру.

Качество услуг FTC подтверждено сертификатом международного стандарта деловой авиации IS-BAO уровня III. Компания располагает сетью представительств в Цюрихе, Москве, Риге, Дубае и Сан-Марино.



Textron представил обновленный King Air 360/360ER

Textron Aviation анонсировал обновленную модель своего турбовинтового двухдвигательного King Air 350/350ER, которая получила индекс 360/360ER. Модернизация включает в себя автомат тяги, цифровую систему наддува (герметизации) и обновленный салон. Новые двухдвигательные модели стоимостью \$7,9 млн и \$8,795 млн, соответственно, уже находятся в производстве, а поставки покупателям, как ожидается, начнутся в четвертом квартале 2020 года.

King Air 360/360ER получил автомат тяги ThrustSense от компании Innovative Solutions & Support (IS&S), который снижает рабочую нагрузку пилота за счет автоматического управления мощностью двигателя при разбеге, на этапах набора высоты, крейсерского полета, снижения, ухода на второй круг и посадке. Он также предлагается в качестве модификации для King Air серии 300 с авионикой

Collins Pro Line Fusion. Аналогичным образом, цифровая система герметизации на новых моделях King Air снижает нагрузку на пилота за счет автоматически планируемого наддува кабины во время набора высоты и снижения. Высота в салоне также была снижена на 10% до 5960 футов на эшелоне FL270.

Между тем, салон был полностью переработан для улучшения внешнего вида и комфорта. В нем появились новые кресла, более изысканная мебель, перегородки и боковые выступы, более высокие рабочие столы, светодиодное освещение, новые переключатели, розетки и зарядные розетки USB. Также есть пять новых схем интерьера: lava saddle, new pewter, latte, buttercream и alpaca.

«Beechcraft King Air 360 опирается на десятилетия

известной универсальности и надежности семейства King Air, и это обновление еще больше возвышает его за счет превосходных характеристик и инженерных достижений, разработанных для создания улучшенных условий полета для пассажиров и членов экипажа», - сказал Президент и генеральный директор Textron Aviation Рон Дрейпер. «Этот самолет – результат наших обстоятельных разговоров с нашими заказчиками турбовинтовых самолетов по всему миру, поскольку мы постоянно совершенствуем инновации и возможности нового поколения, чтобы помочь им выполнять разнообразные задачи с большим комфортом, технологиями и легкостью».

На сегодняшний день в эксплуатации по всему миру находится почти 7600 самолетов Beechcraft King Air, а их налет составляет более 62 миллионов часов.



ТОП-12 вопросов клиентов Pilatus

Дмитрий Соколов, заместитель генерального директора по послепродажному обслуживанию Nesterov Aviation, отвечает на самые часто задаваемые вопросы клиентов по техническому обслуживанию самолетов марки Pilatus, рассказывает о первом авторизованном сервисном центре Pilatus на базе аэродрома Доброград (Владимирская обл., около 250 км от Москвы), работе в условиях пандемии и планах сервисного центра на будущее.



Каковы планы развития сервисного центра и планы на этот год?

Наш сервисный центр постоянно развивается, в том числе благодаря увеличению флота самолетов Pilatus на территории России и СНГ, и с момента его открытия в 2018 году объем послепродажного обслуживания увеличился в 4–5 раз.

Несмотря на коронавирус, весь график работ выполняется по плану. Так, с начала марта 2020 года в сервисном центре выполнены работы на шести самолетах PC-12 различных модификаций, а до конца этого года уже запланировано более шести годовых ТО. В частности, уже выполнена форма шести месяцев на трех самолетах и планируется к выполнению еще на одном самолете к концу июля. Непрерывно ведется полный цикл поддержания летной годности на трех самолетах (так называемые услуги САМО), а также выполняются необходимые работы по месту базирования самолетов заказчиков (от Белоруссии до Сибири). Как я уже отметил, до конца года запланировано еще шесть крупных и трудоемких годовых и двухгодовых форм, а в начале следующего года еще две годовые формы.

Мы четко понимаем, что успешное дальнейшее развитие сервисного центра возможно с учетом следующих параметров.

Во-первых, это человеческие ресурсы – мы тщательно подбираем в штат только высокопрофессиональных инженеров с последующим обучением и поддержанием квалификации в крупных международных учебных центрах. Кроме того, Pilatus проводит ежемесячные онлайн-конференции, где мы обмениваемся опытом с другими сервисными центрами, расположенными по всему миру, а также получаем

необходимую производственную информацию от завода.

Во-вторых, наша компания планомерно вкладывает большие ресурсы в обеспечение сервисного центра инструментом и оборудованием производителей мирового уровня. Номенклатура на сегодняшний день позволяет нам выполнять работы вплоть до 10-летних плановых форм ТО, и мы продолжаем расширяться для того, чтобы выйти на более «глубокое» обслуживание двигателя, пропеллера, авионики. Наш заказчик получает весь спектр необходимых услуг в России. Все это достигается благодаря добрым и партнерским отношениям с нашими коллегами из Pilatus, Pratt & Whitney, Honeywell и Hartzell.

И в-третьих, в связи с ростом объемов сервисного центра, а также подготовкой к обслуживанию новых флагманов PC-24 и PC-12 NGX уже принято решение о расширении площади и строительстве нового ангара для нашего сервисного центра в следующем году. В настоящее время активно ведется работа по проектированию.

Также в планах покупка и оснащение ремобили для мобильных команд инженеров в случае ситуаций AOG (aircraft on ground – ситуация, когда по техническим причинам самолет не может выполнять полеты), в котором будут находиться все необходимые инструменты и запчасти.

Что делать, если техническая неполадка на моем самолете возникнет, когда я буду далеко от СЦ, в Европе, например?

Прежде всего нужно обратиться в нашу службу AOG, которая работает в режиме 24/7/365. Инженеры службы выяснят причину и предложат решение.

Если потребуется выезд инженеров, то мобильная команда будет готова вылететь на место в течение 12 часов.

Нужно отметить, что мы всегда оказываем максимальную поддержку своим клиентам и уже несколько раз проводили ТО вне сервисного центра по запросу владельцев РС-12. Так, в прошлом году команда инженеров российского сервисного центра

вылетала в Италию, чтобы не прерывать цикл полетов заказчика, потом вылетели к другому клиенту в сибирский регион, а в этом году инженеры выехали в аэропорт Шереметьево и проводили необходимые работы там, кстати, заказчик в этом случае сэкономил деньги.

Есть ли у вас склад основных запчастей?

В настоящее время существующего склада достаточно, чтобы обеспечивать самолеты всем необходимым, формируется склад запчастей под трудоемкие формы. С учетом роста количества обслуживаемых самолетов сток запасных частей и номенклатура будут увеличиваться и расширяться. В настоящий момент у нас около 100 единиц номенклатуры, но к концу этого года планируем увеличение объема в 4–5 раз.

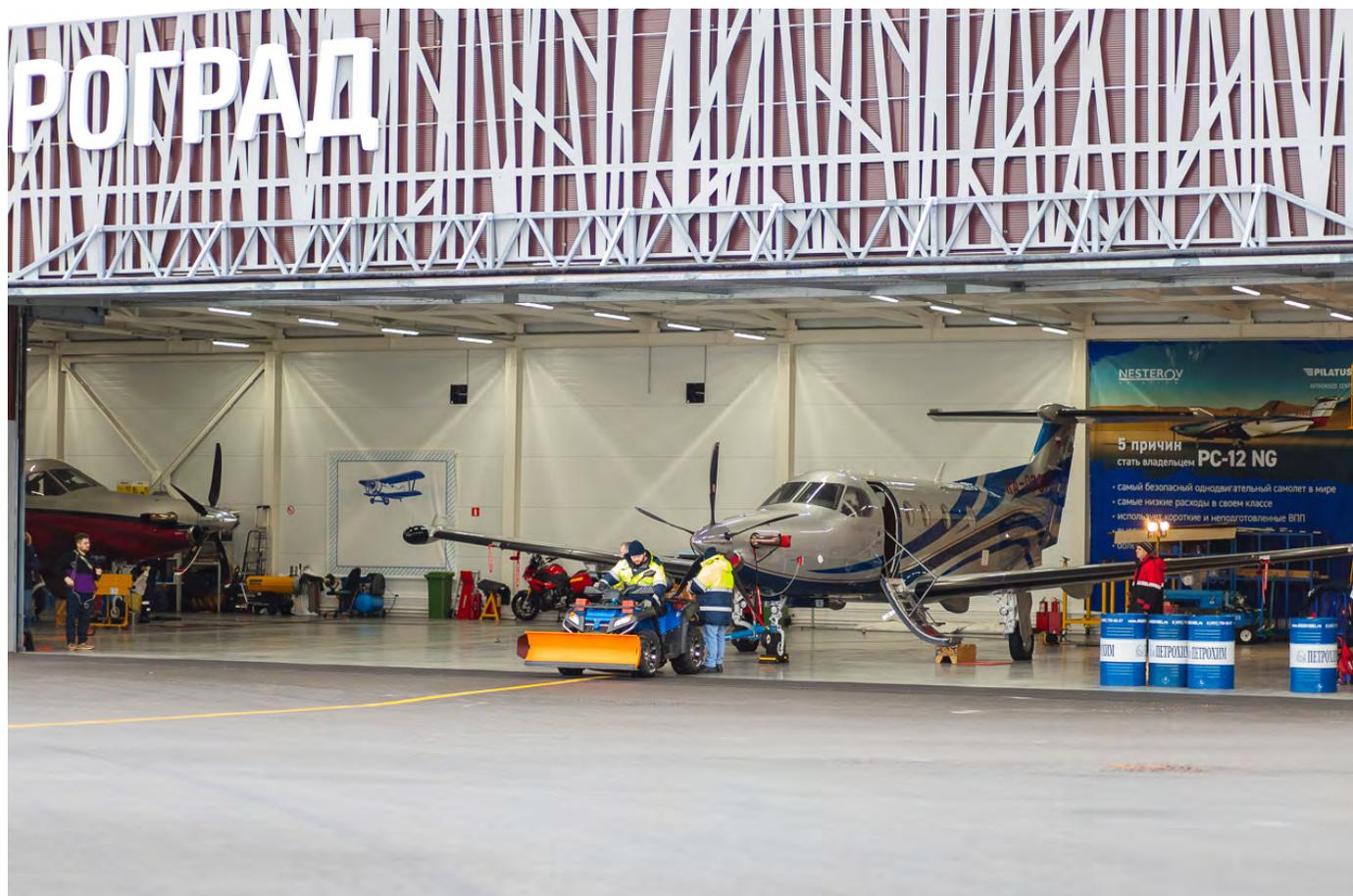
Насколько быстро вы можете доставить запчасть, если ее нет в наличии?

У нас очень требовательные клиенты, поэтому мы всегда работаем в максимально оперативном режиме. Несколько раз улучшали собственные рекорды по времени доставки запчастей.

Со времени заказа и до момента доставки запчасти на таможенный склад в Москве проходит 24 часа. Затем растаможиваем и везем для замены на самолет. Таможенная процедура в режиме AOG занимает дополнительно 12–24 часа, доставка запасной части на место работ проводится незамедлительно.

Что делать, если возникла техническая неисправность?

В этом случае нужно обратиться в нашу службу AOG, она работает круглосуточно. Инженеры службы выясняют причину и решают проблему удаленно. По итогам полученной первичной информации специалистами службы проводится анализ и выпускаются рекомендации с планом восстановления. Если данная неисправность позволяет самолету совершить полет до следующего пункта назначения, то самолет перелетает в Москву или сервисный центр в Доброграде для диагностики и устранения неполадок.



Если уже известно, какой компонент неисправен, то специалисты нашего сервисного центра оперативно заказывают необходимую запчасть.

Если же категория неисправности не позволяет самолету совершить полет, то работы проводятся по месту нахождения ВС с выездом наших инженеров.

Что если я позволю вам ночью? Мне помогут?

Конечно, в любое время дня и ночи, в выходные и

праздники оператор нашей службы AOG примет Ваш звонок и даст необходимые рекомендации.

Сколько времени занимает плановое ТО? И как часто его нужно делать?

Для каждого самолета разрабатывается программа ТО, куда вносится весь спектр работ регламента производителя самолета, двигателя, пропеллера, авионики и т.д. На каждую работу устанавливается своя периодичность.

Что касается самолета Pilatus PC-12, то наиболее трудоемкие работы – 300 летных часов и выше и по календарному времени шесть месяцев и выше. В среднем работы «шесть месяцев» занимают четыре дня с учетом дня прилета/вылета самолета и годовое ТО – 10 дней с учетом дня прилета/вылета самолета.

Какие виды работ выполняются в вашем сервисном центре?

Мы проводим практически весь комплекс регламентных и внеплановых работ по ТО, работы по неразрушающему контролю, гарантийные работы на новых самолетах Pilatus, а также оказываем услуги по поддержанию летной годности самолета (услуги CAMO).

В общем-то, мы оказываем весь спектр необходимых услуг. Наш сервисный центр авторизован заводом Pilatus, весь инженерный состав проходит необходимое обучение непосредственно на заводе в Штансе.

У меня никогда не было самолета. Вы сможете помочь правильно выстроить структуру его обслуживания? Что для этого нужно? Это отдельная услуга?

Наш авторизованный сервисный центр предоставляет полный комплекс услуг, в том числе услуги технического менеджмента самолета.

Наши специалисты полностью берут на себя ведение технического состояния самолета, начиная от написания документации по ведению и планированию всего регламента работ по техническому обслуживанию с предоставлением отчетов заказчику, заканчивая бюджетированием и планированием расходов по техническому содержанию.



Передавая самолет в наши надежные руки, Вы можете думать только о приятном – о полетах на Вашем Pilatus.

Почему лучше делать ТО у вас, а не летать в Европу?

Ответ на этот вопрос очевиден. Стоимость наших услуг привязана к рублю, кроме того, Вам не нужно нести затраты на перегон самолета в Европу. С учетом перегона, проживания и командировочных

расходов на экипаж обслуживание в Европе становится на 40% дороже, чем в РФ. Также Вы теряете дополнительно 2–3 дня на перегон ВС и время на таможенные процедуры.

Нужен ли мне свой инженер в штате?

Согласно технической и летной документации Pilatus предполетную и послеполетную подготовку может производить пилот. Поэтому иметь в штате своего инженера необязательно. Пилот всегда может

обратиться к нам за консультацией по техническим вопросам.

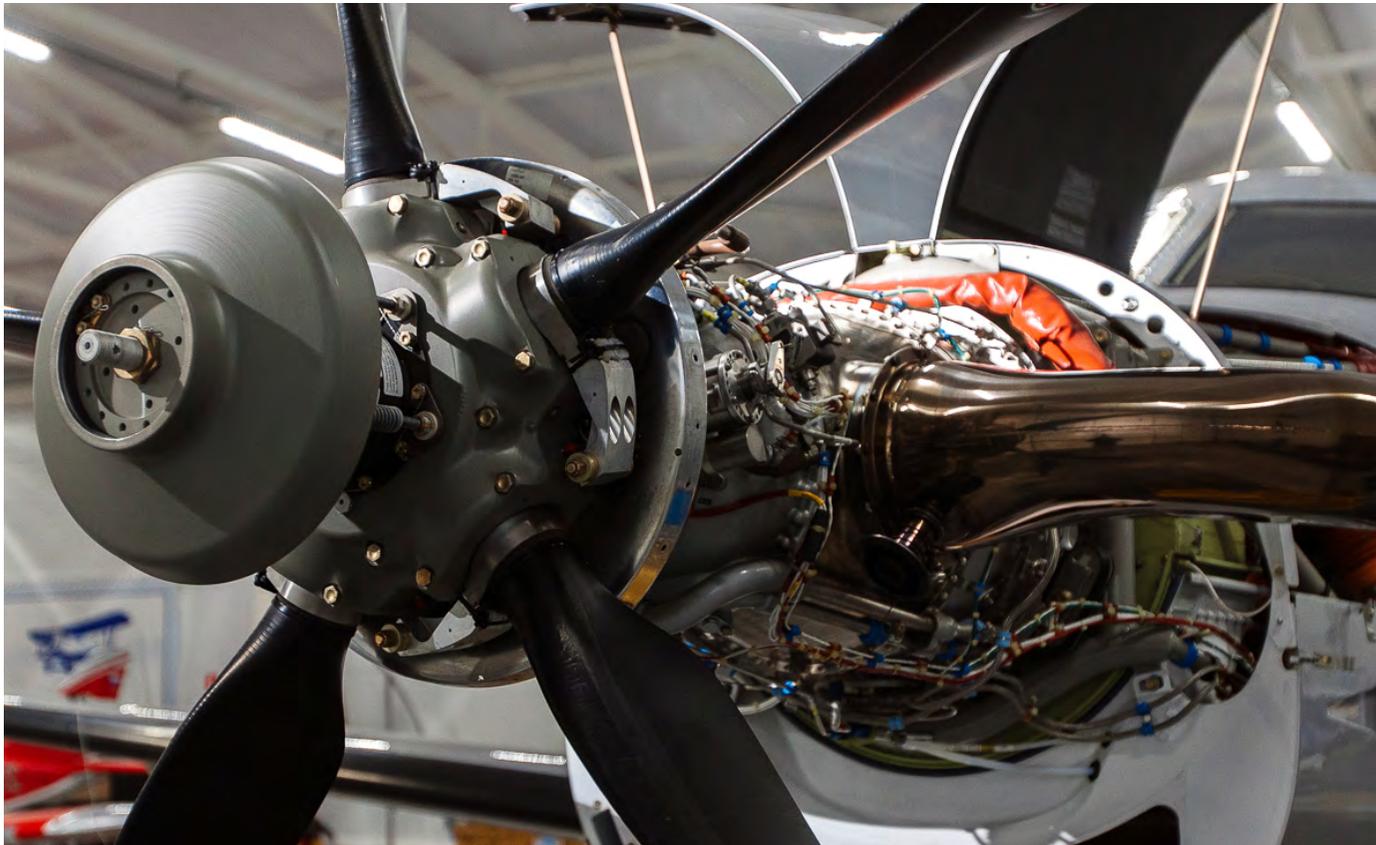
Случаются ли технические неисправности двигателя?

Для тех, кто с опасением относится к самолетам с одним двигателем, на PC-12 установлен самый надежный двигатель в мире – серии PT6 разработки Pratt & Whitney Canada, который ведет свою историю с конца 50-х годов прошлого столетия. С тех пор было выпущено свыше 51 000 двигателей, а если учесть, что подавляющее число самолетов однодвигательные, то это просто фантастическая цифра. Этот двигатель установлен на Epic, Cessna, Piper, ТВМ, Piaggio, Leonardo и другие популярные самолеты и вертолеты. Таким образом, неважно, какой самолет вы купили, этот двигатель установлен на большом количестве самолетов.

Кроме того, регламент ТО двигателя составлен таким образом, что проверяется практически все с помощью плановых осмотров и наземных тестов систем двигателя. Это полностью исключает вероятность отказа двигателя.

Открытие авторизованного сервисного центра Pilatus в России стало важным событием не только для компании Nesterov Aviation, которая является авторизованным центром продаж Pilatus и оказывает услуги послепродажного обслуживания, но и для клиентов Pilatus в России и СНГ. Сотрудники российского сервисного центра доказали, что интересы клиентов являются приоритетом и для их поддержки делается все необходимое в режиме 24/7/365.

Присоединяйтесь к большой семье Pilatus!



Самолет недели

Оператор/владелец: **Air-GlaciERS**

Тип: **Beechcraft King Air 200**

Год выпуска: **2005 г.**

Место съемки: **ноябре 2019 года, Geneva Int'l – LSGG, Switzerland**



Фото: Дмитрий Петроченко