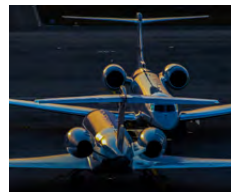




На этой неделе вышел долгожданный отчет по поставкам за первое полугодие. Мы уверены, что мало кто удивился цифрам – падение было прогнозируемо. Ни для кого не стало сюрпризом, что во втором квартале пандемия COVID-19 серьезно повлияла на отрасль авиации общего назначения и ее глобальные операции. В течение этих месяцев глобальная система поставок аэрокосмической продукции значительно деградировала, а национальные, государственные и местные ограничения во время пандемии постоянно менялись по обе стороны Атлантики. Благодаря тому, что производители выполняют операции в рабочей среде «новой нормальности», очень обнадеживает то, что цепочка поставок начала стабилизироваться, а надежные процедуры проверки и инновационные протоколы смягчения последствий COVID-19 на рабочих местах привели к очень небольшому количеству инцидентов, связанных с заражениями вирусом.

Тем временем, с начала сентября мировой трафик бизнес-авиации имеет тенденцию к снижению на 12% в годовом исчислении. Бизнес-авиация по-прежнему более устойчива, чем коммерческая авиация, при этом коммерческий сектор в США и Европе в этом месяце упал на 57% и 60% соответственно, что является ухудшением на фоне очень ограниченного восстановления экономики в августе. Европейский рынок демонстрирует предсказуемое замедление по мере снижения спроса на отдых, хотя чартерный рынок легких бизнес-джетов остается устойчивым. Это может измениться во второй половине месяца после окончания времени отпусков. Рынок США улучшается по сравнению с недавней тенденцией в годовом исчислении, причем рост происходит за счет чартерных операций.



Спрос на чартеры поддерживает рынок США

Доля США в сентябре составляла 65% мировой активности бизнес-авиации, при этом трафик в годовом исчислении находится примерно на 13% ниже, чем в прошлом году.

стр. 20



Ожидаемое падение

Как сообщает GAMA, в первом полугодии 2020 года поставки поршневых, турбовинтовых самолетов, бизнес-джетов и вертолетов сократились во всех сегментах, по сравнению с тем же периодом прошлого года

стр. 22



FBO RIGA отмечает 5 лет успеха

В сентябре 2015 года в Международном аэропорту Рига открыл свои двери центр бизнес-авиации FBO RIGA, входящий в состав холдинга Flight Consulting Group

стр. 23



Конференция ОНАДА пройдет в октябре

22 октября ОНАДА проведет конференцию, на которую соберутся представители российского и зарубежного рынка деловой авиации. В преддверии мероприятия мы встретились с Исполнительным директором ОНАДА Анной Сережкиной

стр. 25

Gulfstream
G600



О безопасности в виртуальном формате

В новом виртуальном формате пройдет традиционная неделя программ безопасности, которые обычно проходят в тандеме с ежегодным конгрессом NBAA-VASE в этом году, к сожалению, отмененным. Виртуальная неделя безопасности запланирована с 5 по 9 октября, и будет включать в себя онлайн-конференцию по безопасности для пилотов и национальный форум на заданную тему.

По сообщению NBAA, каждая программа будет предлагать занятия с короткими временными блоками в течение недели, что даст представление о передовых методах работы, навыках критического мышления во время кризиса, а также личной производительности и оптимизации работы.

Конференция по безопасности с участием пилотов

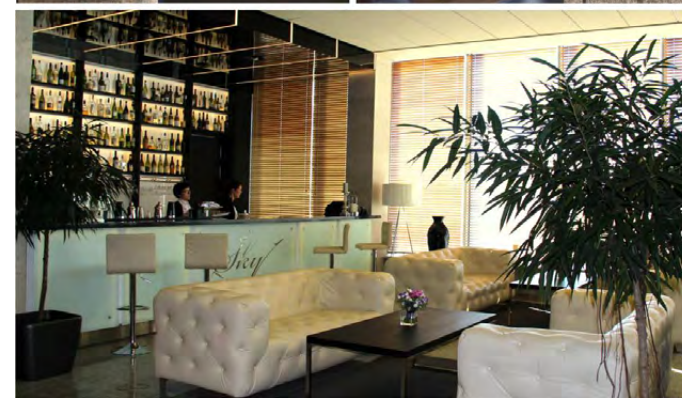
пройдет 5 и 6 октября и будет содержать, включая основной доклад, четыре сессии: «Стремление к мастерству», «Неоднозначные индикация в кабине пилота», «Совершенство подхода» и «Уроки, извлеченные из аварии с одним пилотом».

Национальный форум по безопасности будет включать в себя сессии 8 и 9 октября, посвященные теме «Оптимизация вашей личной деятельности» в сферах сна, тела и разума, а также вспомогательной организационной структуры.

Программы будут охватывать идеи экспертов из разных отраслей. Между программами 7 октября будет вручена награждение доктора Тони Керна за профессионализм в авиации 2020 года.

NBAA GO
VIRTUAL SAFETY WEEK

SINGLE-PILOT SAFETY STANDDOWN | **NATIONAL SAFETY FORUM**



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

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

МЕВАА перенесена

Ассоциация деловой авиации Ближнего Востока и Северной Африки (МЕВАА) в среду сообщила о переносе выставки МЕВАА с начала декабря на конец февраля, сославшись на «опасения, связанные с развивающейся вспышкой COVID-19». Региональная выставка бизнес-авиации, которая должна была пройти с 8 по 10 декабря на авиационной площадке Dubai World Central, теперь пройдет с 22 по 24 февраля на том же месте.

«В течение последних нескольких недель мы внимательно следили за распространением COVID-19, а также за развитием ограничений на поездки со стороны правительств по всему миру», - сказал основатель и исполнительный председатель МЕВАА Али Алнакби. «После очень тщательного анализа ситуа-

ции и с учетом отзывов наших экспонентов и заинтересованных сторон мы считаем, что решение отложить мероприятие отвечает наилучшим интересам здравоохранения и безопасности наших экспонентов, посетителей, подрядчиков и персонала».

Предстоящая выставка МЕВАА будет включать в себя несколько новых идей, в том числе семинары и мастер-классы по интеллектуальному лидерству; заранее подготовленную программу встреч для лучшего взаимодействия посетителей и экспонентов; и сегмент роскошных туристических операторов, который позволит участникам встречаться и общаться с региональными и глобальными туристическими операторами высокого класса.




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

Новая европейская «дочка» на Мальте

Испанский бизнес-оператор Gestair в рамках международной экспансии завершил работы по получению мальтийского сертификата эксплуатанта (АОС). Как отмечают в компании, в ближайшие три года Gestair Aviation Malta зарегистрирует на острове и приступит к эксплуатации восьми самолетов. Сейчас суммарный парк оператора состоит из 35 воздушных судов, включая флагманы Bombardier Global 6000, Gulfstream G650 и Gulfstream G550. Помимо выполнения чартерных рейсов компания из Мадрида предлагает услуги по менеджменту, САМО и ТОиР.

Технический центр Gestair – крупнейший в Южной Европе. Компания работает с бизнес-джетами Dassault, Gulfstream, Hawker, Cessna, Bombardier и Airbus.

Наряду с выполнением работ по линейному и базовому обслуживанию, специалисты Gestair предлагают услуги по ремонту интерьера и авионики. К услугам клиентов есть собственный ангар компании, расположенный в аэропорту Мадрида (Adolfo Suárez Madrid-Barajas) площадью 22.000 кв.м., который предлагается для долгосрочного паркинга.

Панее, Gestair получил разрешение на полеты в London City Airport. Допуск распространяется на Global 6000; Falcon 2000 Classic, 2000S и 2000 LX EASy II; Cessna Citation Sovereign, XLS+ и Latitude; Hawker 400XP; и Piaggio Avanti II, которые внесены в сертификат эксплуатанта компании.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Surf Air Mobility: «найти нишу между коммерческой и частной авиацией»

Surf Air Mobility определила пробел на рынке между первоклассными коммерческими и частными чартерами. Как сообщил Corporate Jet Investor основатель и генеральный директор Судхин Шахани, этот пробел ведет к расширению Surf Air от изначальных частых рейсов на короткие расстояния, до большего количества перелетов между штатами на регулярной основе и туристических полетов как в США, так и в других странах. В настоящее время компания готовится к публичному размещению, после инвестиций в размере \$200 млн от базирующейся в Люксембурге группы GEM (Global Emerging Markets Group).

Corporate Jet Investor поговорил с Шахани, чтобы узнать его видение будущего Surf Air Mobility. «Мы очень рады, что GEM станет нашим партнером на следующем этапе. Эти инвестиции помогут Surf Air Mobility перенести авиацию в современную эпоху. Surf Air только что отпраздновала свой седьмой День



Рождения. Мы по-прежнему сосредоточены на улучшении качества частых путешествий на короткие расстояния из Калифорнии и Техаса, и теперь мы готовы расширяться не только на новые рынки в США и, в конечном итоге, во всем мире, но и масштабировать продукт, чтобы захватить новый сегмент клиентов. Мы приобрели компанию BlackBird в начале этого года. Благодаря их инновационным авиационным технологиям мы ставим перед собой цель стать крупнейшей в мире частной персонализированной платформой и площадкой для авиаперевозок».

По его словам, несмотря на экономическую неопределенность, являющуюся побочным продуктом COVID-19, в последние месяцы бизнес-модель Surf Air доказала свою надежность. «Опыт и бизнес-модель Surf Air остались устойчивыми. По сравнению с коммерческими авиакомпаниями, Surf Air ориентирована на скорость, комфорт и здоровье. А это – на 99% меньше людей и на 75% меньше времени, проводимого в коммерческих аэропортах, и с меньшим количеством людей на борту каждого рейса», – сказал Шахани. «Вначале мы сосредоточились на частых пассажирах, летающих на короткие расстояния через Калифорнию, в первую очередь, привлекая бизнес-путешественников. В последние годы мы расширились и стали выполнять на регулярной основе полеты между штатами, в том числе через Техас, а также привлекли больше пассажиров, летающих не по делам. Сосредоточившись на услугах премиум-класса, мы определили пробел на рынке между частными чартерами и коммерческими рейсами первого класса. Люди, которым нужен был больший контроль над своими ежедневными потребностями в поездках, нашли Surf Air, как единственный жизнеспособный вариант, который позволяет им быть быстрее, не нарушая при этом бюджеты компаний и личные бюджеты».

MEET THE WORLD'S
MOST-DELIVERED
BUSINESS JET

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

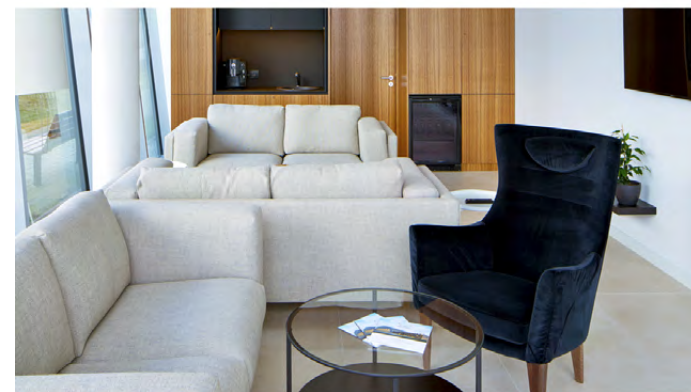
Очередной рекорд G280

Компания Gulfstream Aerospace сообщает об очередном рекорде скорости среди пар городов суперсреднего бизнес-джета G280. В этом раз самолет преодолел расстояние из Бангора (штат Мэн, США) в Ольбию (Сардиния, Италия) за 6 часов 59 минут. Всего в копилке G280 почти 80 рекордов скорости. Совсем недавно бизнес-джет стартовал из Вермонта (Burlington International Airport) в США преодолел расстояние в 2735 морских миль/5065 километров и приземлился в Лондоне (London City Airport) спустя 6 часов 10 минут. Средняя скорость полета составила 0,83 Маха. Как отмечают в Gulfstream, самолеты, которые прилетают в London City Airport, требуют сертификации крутого захода на посадку из-за короткой взлетно-посадочной полосы аэропорта и

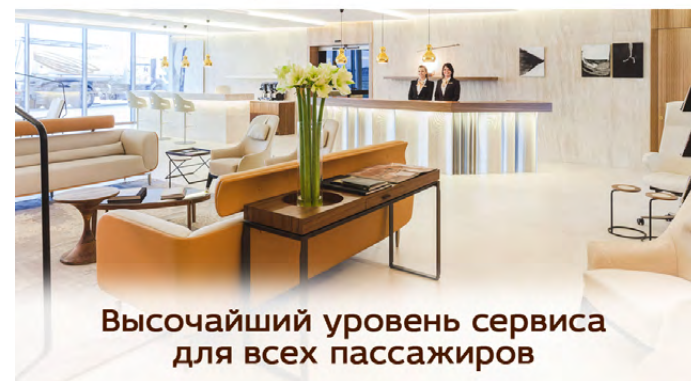
строгих требований к снижению шума, что еще раз подчеркивает универсальность бизнес-джета.

В июне текущего года Gulfstream Aerospace передал заказчику юбилейный двухсотый суперсредний бизнес-джет G280. Суммарный парк всех поставленных G280 провел в воздухе 236100 часов. Первый G280 был поставлен в ноябре 2012 года компании Cummings Inc.

Согласно утверждению производителя, G280 имеет самый большой размер салона в своем классе, а также самую высокую скорость. Дальность полета G280 на скорости 0,8М составляет 3600 морских миль (6667 км). Самолет может подниматься в воздух с ВПП длиной 4750 футов (1448 км).



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

История одной недели

Несмотря на отсутствие данных по поставкам от производителей деловых самолетов, периодически все-таки попадает позитивная статистика. Так согласно данным Transport Canada, которыми ведомство периодически делится с BizavNews, за первые семь дней сентября канадский авиапроизводитель Bombardier передал заказчикам восемь бизнес-джетов, включая четыре Global 7500 (Франция, США, Бермуды, Австрия), а также четыре Challenger 350, которые отправились клиентам из США.

Примечательно, что во втором квартале текущего года канадский авиапроизводитель Bombardier поставил заказчикам девять самолетов семейства Global, включая пять флагманов 7500, а также девять Challenger и два самолета Learjet. Для сравнения, во втором квартале 2019 года было передано 16 самолетов Global, 17 Challenger и два Learjet.

Выступая перед аналитиками в августе, недавно назначенный президент и главный исполнительный директор Bombardier Эрик Мартель сказал, что «мы ожидаем, что следующие несколько кварталов будут сложными и трудно предсказуемыми, поскольку до сих пор неясно, как будет развиваться пандемия и каким будет восстановление экономики».

Мартель также не решается прогнозировать развитие ситуации до 2021 года. Тем не менее, он сообщил, что в первом полугодии Bombardier поставил 11 своих флагманских 7500 и рассчитывает, как минимум, удвоить это количество во втором полугодии. Это приблизит Bombardier к уровню производства Global 7500 от 35 до 40 единиц в год, но не предполагает дальнейших перерывов в производственных операциях.



Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации
RUBAA
Russian United Business Aviation Association

**КОНФЕРЕНЦИЯ
«ДЕЛОВАЯ АВИАЦИЯ»**

**«BUSINESS AVIATION»
CONFERENCE**

Live Stream

МОСКВА · MOSCOW '20
22 ОКТЯБРЯ · OCTOBER

LIVE ПРЯМОЙ ЭФИР
LIVE STREAM WWW.BIZAVCONF.RU

Piper Aircraft отчитался за первое полугодие

Американский производитель Piper Aircraft за первые шесть месяцев текущего года передал заказчикам 85 самолетов на общую сумму \$73,5. С января по июнь клиенты получили 63 PA-28-181 Archer II, шесть PA-44-180 Seminol, пять PA-46-350P M350 и 11 PA-46-350P M600.

В марте Piper Aircraft объявила об увеличении поставок самолетов в 2019 году на 27%. Суммарно производитель передал 290 самолетов на \$259,932 млн.

В ноябре прошлого года Piper Aircraft выпустил вариант своего турбовинтового самолета M600 следующего поколения, в котором модель с индексом SLS

оснащена новой инновационной системой безопасности, включающей в себя функцию автоматической посадки – впервые для самолета авиации общего назначения. Именно на эту модель производитель делает ставку в текущем году.

В целом же рост в 2019 году был обусловлен существенным увеличением на 70% поставок Piper Archer, немного прибавило и семейство Seminole (+8%). Поставки флагманов M500 и M350 остались на уровне 2018 года. В компании отмечают рост на 5% количества международных поставок. В прошлом году 29% продукции было передано клиентам за пределами Северной Америки.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Придерживаясь графика

Швейцарский производитель Pilatus Aircraft в первом полугодии текущего года передал заказчикам 45 самолетов: 29 PC-12 и 16 PC-24. Суммарная стоимость всех переданных воздушных судов составила \$301,9 млн.

Как ранее сообщал BizavNews, швейцарский авиапроизводитель за 12 месяцев прошлого года поставил 123 заказчикам самолета (без учета самолетов PC-21, прим.ред.). Суммарная стоимость всех самолетов составила \$795,745 млн. Поставки распределены следующим образом: PC-12 (83 самолета) и PC-24 (40 самолетов).

Ожидается, что в текущем году производитель передаст клиентам порядка 50 PC-24, количество PC-12 будет варьироваться в пределах 80-90 самолетов. Тем не менее, в Pilatus поясняют, что максимальный темп производства PC-24 на заводе в Штансе, составляет 60 самолетов в год. Спрос на PC-24 намного превышает возможности компании, и производитель рассматривает другие варианты расширения производства, например, второй завод.

В мае текущего года Pilatus Aircraft поставил заказчику первые турбовинтовые PC-12 NGX. Анонсирован самолет был в прошлом году в рамках NBAA 2019.



**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

Daheг в сентябре выкатит 1000-й ТВМ

21 сентября компания Daheг в прямом эфире отпразднует поставку юбилейного тысячного турбовинтового самолета семейства ТВМ. Трансляция будет вестись из штаб-квартиры компании во французском Тарбсе. В мероприятии примут участие Дидье Каят, генеральный директор Daheг, Николая Шаббер, старший вице-президент авиационного подразделения Daheг и Джеймс А. Хислоп, владелец тысячного ТВМ.

Конструкция семейства ТВМ берет начало от Mooney 301, сравнительно маломощного и небольшого прототипа Mooney, разработанного в начале 1980-х годов. После приобретения Mooney французскими владельцами, Mooney и SOCATА провели серию всесторонних обсуждений возможности совместной разработки новой турбовинтовой конструкции увеличенного размера, заимствованной из более ранней модели 301. В результате было создано совместное

предприятие с целью разработки и производства предполагаемого самолета, получившего обозначение ТВМ 700. С самого начала упор делался на скорость, высоту и надежность конструкции. После выхода на рынок в 1990 году он стал первым высокопроизводительным одномоторным пассажирским самолетом, запущенным в производство.

Сейчас флагманом производителя является ТВМ 940. В феврале текущего года Daheг представила широкой публике ТВМ 940 2020 модельного года. Прежде всего флагман ТВМ 940 получил новую систему HomeSafe. На основе системы Garmin Autoland, доступной в составе интегрированной летной палубы G3000, HomeSafe интегрирует информацию о погоде, движении и местности для выбора оптимального аэропорта для посадки, учитывая такие условия, как запас топлива, дальность полета и длина взлетно-посадочной полосы.



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

FBО-гибрид

Администрация Melbourne International Airport одобрила план строительства нового комплекса деловой авиации, строительство которого начнется в 2021 году. Примечательно, что впервые будет применена практика строительства FBO и пятизвездочного отеля, интегрированных в общий проект. По словам разработчика проекта AD1 Global, пятиэтажный отель Hyatt Hotel Place будет соединен с FBO и гости сразу по прилету, после прохождения всех формальностей, оказываются в холле гостиницы.

Ожидается, что новый комплекс будет обслуживать корпоративный трафик – именно в Мельбурне сосредоточен большой пул компаний аэрокосмической отрасли. С этой целью в отеле будет восемь представительских люксов на верхнем этаже и собственный перрон для обслуживания бизнес-джетов. После ввода в эксплуатацию в 2022 году новый комплекс,



который еще не получил названия, станет третьим FBO в Melbourne International Airport.

Марк Бусалаччи, директор по маркетингу и развитию бизнеса аэропорта, сообщил что новый FBO, будет построен на месте старых ангаров, а существующая подъездная дорога будет ликвидирована, чтобы обеспечить новый объект безопасным прямым доступом к контролируемой зоне.

В новом отеле, который построят сертифицированные генеральные подрядчики, будут использоваться новейшие строительные технологии по снижению шума. В нем будет 140 номеров, в том числе несколько представительских люксов на верхнем этаже и бар/ресторан на крыше, откуда открываются роскошные виды на аэропорт и окрестности.

Стоимость комплекса оценена в \$20 млн., а его площадь составит 4,8 га. Он расположится в южной стороне аэропорта, к западу от коммерческого терминала. Сэм Коэн, руководитель AD1 Development и владелец проекта, в настоящее время ведет переговоры об аренде оставшейся части, которая в конечном итоге могла бы разместить еще одну гостиницу, конференц-центр и площади под торговую недвижимость.

«Сейчас Мельбурн стал своего рода столицей авиационной индустрии США и не только. Здесь располагается производство и штаб-квартиры Embraer, Northrop Grumman, L3 Harris и теперь Aegion Supersonic. Потребность в отеле существовала довольно давно, но компонент FBO в этом проекте действительно имеет большое значение для нашего аэропорта из-за того, что бизнес-трафик уверенно растет из месяца в месяц», - пояснил Бусалаччи.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Dassault отправил в первый полет 80-й Falcon 8X

В свой первый тестовый полет отправился восьмидесятый бизнес-джет Dassault Falcon 8X. Через три недели машина будет передана новому владельцу. Сейчас больше всего «восьмерок» поставлено в США. За лидером по поставкам следуют Дания, Швейцария и Бельгия. Последними самолеты 8X получили клиенты из Турции и Египта. Также джеты поставлены в Россию, Индию, Бразилию, Германию, Турцию, Великобританию, Люксембург, Китай, ОАЭ и Грецию. Еще несколько бортов зарегистрированы на острове Мэн, в Сан-Марино и на Бермудах. Напомним, что первый 8X был передан клиенту в октябре 2016 года и сейчас к передаче заказчикам готовы более 10 машин.

Сверхдальнемагистральный Falcon 8X – флагман линейки бизнес-джетов компании Dassault Falcon. Как комментируют в компании, это удивительно быстрый самолет, способный летать со скоростью

0,9 Маха на расстояние до 11945 км без дозаправки. При этом усовершенствованная конструкция крыла, и новая силовая установка делает бизнес-джет до 35% более экономичным, чем любой другой сверхдальний самолет этого типа. Бизнес-джет оснащен инновационной системой EASy третьего поколения, трехмерным метеолокатором и пилотажным индикатором Falcon Eye Head-Up Display, совмещающим реальную картину и синтезированное изображение. Уникальная трехдвигательная схема самолета Falcon повышает безопасность полета, особенно над водными пространствами и при взлете в горных условиях. Благодаря самой длинной кабине в семействе Falcon модель 8X предлагает большой выбор конфигураций салона. Более 30 опций компоновки салона включают три зоны отдыха, три варианта кухни в зависимости от размера, два вида отделений для экипажа. Некоторые конфигурации предполагают наличие душевой кабины.



Фото Guillaume Carré

**BUSINESS
AND
PRIVATE
JETS**

www.bpjets.ru

Robinson снизил поставки

В первом полугодии текущего года Robinson Helicopter передал заказчикам 84 вертолета на общую сумму \$49,25 млн. Поставки распределились следующим образом:

- R22 Beta II – 10 машин
- R44 Cadet – 7 машин
- R44 Raven I – 17 машин
- R44 Raven II – 22 машин
- R66 – 28 машин

В первом квартале производитель поставил 50 вертолетов на общую сумму \$28,55 млн. В конце июля компания поставила вертолет R66 с серийным номером 1000 компании Les Gillespie of Gardner Aviation – дилеру производителя из Пичтри Сити, США.



Напомним, что по итогам прошлого года калифорнийский производитель вертолетов показал наилучший результат за последнее десятилетие. Согласно данным GAMA, объем производства в 2019 году снизился на 38%, а оборот упал с \$167,3 млн, до \$110,1 млн., сократившись на 34%. За двенадцать месяцев прошлого года Robinson Helicopter передал заказчикам 196 вертолетов (19 R22, 123 R44 и 54 R66). К примеру, в 2018 году эта цифра составляла 316 вертолетов (33 R22, 209 R44 и 74 R66). А самым ярким выдался 2013 год – 523 вертолета (42 R22, 289 R44 и 192 R66).

Очередной японский заказ Airbus

Японский оператор Nakanihon Air Service подписал контракт на поставку тяжелого вертолета Airbus H215 для выполнения авиационных работ. В настоящее время компания Nakanihon Air эксплуатирует 45 вертолетов Airbus и специализируется на оказании неотложной медицинской помощи, а также пассажирских и грузовых перевозок в Японии. Компания является центром технического обслуживания вертолетов H135 в Японии.

«Мы рады поддержать растущий бизнес Nakanihon Air. Мы благодарим наших клиентов за их неизменное доверие к нашим долгосрочным отношениям, о чем свидетельствует этот первый заказ на H215», – сказал Гийом Лепринс, управляющий директор Airbus Helicopters в Японии.

Ранее, Национальное полицейское управление Японии (National Police Agency - NPA) в рамках программы модернизации своего парка разместило заказ на новый вертолет Airbus H225 и четыре вертолета Airbus H135. В настоящее время NPA эксплуатируется 12 вертолетов H135, четыре H155 и шесть AS365, причем один вертолет H215 и два вертолета H225 уже заказаны.

В настоящее время Airbus Helicopters предлагает две модификации H215. Вариант вертолета с длинным фюзеляжем вмещает 19 человек и подходит для широкого спектра задач, включая перевозку пассажиров. Укороченную версию производитель предлагает для выполнения авиационных работ и перевозки грузов.



ГТЛК поставит два Ми-8

ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) и ЗАО «Авиапредприятие «Ельцовка» подписали соглашение о намерениях на передачу в лизинг или операционную аренду 2 вертолетов Ми-8. Об этом сообщает пресс-служба ГТЛК.

Подписание состоялось во вторник, 15 сентября, в рамках международной выставки HeliRussia 2020 в Москве. Свои подписи под документом поставили заместитель генерального директора ГТЛК по авиации Антон Королёв и заместитель генерального директора «Авиапредприятия «Ельцовка» по экономике и финансам Эльвира Газиева. Договоренность призвана способствовать развитию партнерских отношений и взаимовыгодного сотрудничества между сторонами.

Соглашение предусматривает заключение контракта на передачу двух воздушных судов Ми-8МТВ-1 до конца 2021 года в рамках программы по развитию лизинга отечественных вертолетов с государственным софинансированием.

ГТЛК – крупнейший заказчик гражданских вертолетов российского производства по итогам последних лет. Программа ГТЛК по развитию лизинга отечественных вертолетов с государственным софинансированием стартовала в 2016 г. На 1.09.2020 общий объем инвестиций в программу составил более 38 млрд рублей, в том числе 17,8 млрд рублей бюджетных средств. Всего лизингополучателям передано 95 вертолетов Ми-8 и «Ансат».

Программы некоммерческого лизинга ГТЛК действуют за счет бюджетных инвестиций и привлечения внебюджетных источников и направлены на импортозамещение устаревшей иностранной техники и развитие отечественного производства.

Новые опции для Ансата

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) в рамках Международной выставки HeliRussia 2020 представляет многоцелевой вертолет Ансат, оснащенный дополнительным оборудованием – внутренним топливным баком и баллонетами. Об этом сообщает пресс-служба холдинга.

«Проект вертолета Ансат активно развивается соответственно потребностям наших заказчиков. Мы не стоим на месте и реагируем на запросы партнеров, делая нашу продукцию более конкурентоспособной и удобной в эксплуатации. До конца года мы планируем передать на испытания опытный образец Ансата нового поколения. Помимо широкого спектра опционального оборудования этот вертолет получит модернизированную топливную систему увеличенной емкости, новейшее БРЭО для полетов по приборам, а также облегченный фюзеляж с расширенным использованием композиционных материалов», – заявил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.



Система аварийного приводнения Ансата предназначена для поддержания вертолета на плаву в случае его вынужденной посадки на воду. Баллонеты обеспечивают плавучесть вертолета в течение 30 минут. В комплект входят надувные баллонеты, два спасательных плота и аварийный комплект жизнеобеспечения (в том числе радиомаяк для определения местонахождения воздушного судна спасателями). Оснащение этой системой позволит Ансату выполнять полеты на объекты нефтяных компаний, расположенные на значительном удалении от берега, и участвовать в поисково-спасательных операциях над водной поверхностью. Росавиация сертифицировала установку системы аварийного приводнения на вертолет Ансат в 2020 году.

Дополнительный топливный бак предназначен для увеличения перегоночной дальности вертолета. Данная опция будет востребована при совершении дальних перелетов, например, когда требуется доставить вертолет к месту его постоянного базирования. Дополнительный топливный бак объемом 192 литра позволяет увеличить дальность полета Ансата на 140-150 км – до 650 км.

Кроме того, с 2021 года заказчикам будет доступна модификация Ансата с увеличенными основными топливными баками. Объем основной топливной системы будет увеличен на 20%, что позволит повысить дальность полета на 135 км. Таким образом, при использовании дополнительного топливного бака на модернизированном Ансате максимальная дальность полета превысит 750 км.

В дальнейшем также планируется оснащение Ансата лебедкой и внешней подвеской, которые в этом году проходят испытания на летно-испытательном комплексе Казанского вертолетного завода.

P&W наращивает сеть техцентров

Компания Pratt & Whitney продолжает наращивать свою всемирную сеть специализированных сервисных центров (DMF). На прошлой неделе компания сообщила о назначении в качестве DMF в Сербии компанию Prince Aviation и Aero-Dienst – в Германии. В качестве нового DMF Prince Aviation уполномочена предоставлять услуги по обслуживанию двигателей семейств PT6A, PW500, PW600 и JT15D. Помимо Сербии, зона обслуживания будет включать Армению, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдову, Россию, Таджикистан, Туркменистан, Украину и Узбекистан.



Aero-Dienst будет поддерживать семейство двигателей PW300. Помимо Германии, Aero-Dienst обслуживает эти двигатели в Австрии, Бельгии, Дании, Эстонии, Франции, Греции, Ирландии, Латвии, Норвегии, Португалии, Польше, Испании, Швеции, Швейцарии и Великобритании.

Pratt & Whitney имеет более десятка центров DMF в Северной и Южной Америке, Европе и Азии, поддерживающих вертолетную отрасль, бизнес и авиацию общего назначения, предоставляя услуги по линейному техническому обслуживанию и силовых установок.

Не только гражданские миссии

Irish Air Corps (Ирландский воздушный корпус, авиационное подразделение сил обороны Ирландии) приступает к эксплуатации трех самолетов Pilatus PC-12NG, контракт на поставку которых, был подписан в декабре 2017 года. Стоимость трех Pilatus PC-12 Spectre (по классификации Irish Air Corps) составила 32 млн. евро. Изначально воздушные суда должны были переданы заказчику в начале года, но пандемия COVID-19 внесла коррективы в график поставок. Все самолеты оборудованы системой ISTAR (командование, управление, коммуникации, компьютеры, разведка, наблюдение и рекогносцировка).

PC-12 Spectre, он же PC-12M Eagle – многоцелевой разведывательный самолет. В зависимости от конфигурации разведывательного оборудования самолет может выполнять следующие миссии: разведка и патрулирование (SAR РЛС и ИК-датчики), электронная разведка, РЭБ и целеуказание (SAR РЛС, ИК-датчики, аппаратура РЭБ и Comint/Elint), патрулирование прибрежных границ и проведение операций против контрабанды наркотиков (ИК-

датчики и мультиспектральная оптическая камера MSOC). Как дополнительные функции предусматривается конфигурации самолета в роли медицинского эвакуационного, фоторазведки, пассажирского и транспортного самолета, VIP-транспорта.

Первый полет самолета PC-12M состоялся в октябре 1995 года. Существуют два основных варианта самолета, первый: PC-12 оборудованный электрооптическими датчиками под управлением системы Northrop Grumman Sensor Management System (SMS). Система SMS включает трехпроцессорную станцию на базе процессоров Intel Pentium. В состав датчиков входят - ИК-датчики WF-160DS FLIR, оптическая камера с вариообъективом от 20 до 280 мм и американская система RISTA (Reconnaissance, Infra-red Surveillance, Target Acquisition). Второй вариант: PC-12M – оборудован датчиками Northrop Grumman WF-160DS IR/E-O, РЛС Raytheon Sea View SV 1021, системой РЭР Delfin Systems (30 МГц до 2 ГГц), систему цифровой и видео-передачи данных (на дальность до 200 км).



Поставки Citation Longitude растут

Согласно последним данным LaasData, Textron Aviation существенно увеличил поставки новых бизнес-джетов Citation Longitude в текущем году. На данный момент производитель передал клиентам 13 самолетов, еще шесть находятся в финальной стадии поставок.



Стартовым эксплуатантом нового самолета стоимостью \$28,4 млн., стал NetJets. В позапрошлом году на выставке NBAA в Орlando NetJets оформила заказ на 175 Longitude. Американский долевого оператор – крупнейший заказчик Textron Aviation. В настоящее время в эксплуатации у оператора находятся более ста бизнес-джетов Citation Latitude. А с 1984 года NetJets в совокупности управляла парком из почти 500 Cessna Citation.

Примечательно, что все без исключения самолеты переданы американским заказчиком.

Первый полет Citation Longitude совершил в октябре 2016 года. Четвертый Citation Longitude начал летные испытания в 2017 году. В общей сложности самолеты Longitude налетали в рамках испытаний более 6000 часов.

Bombardier Global XRS Билла Гейтса вновь выставлен на продажу

Второй бизнес-джет Bombardier Global XRS, принадлежащий одному из создателей и бывшему крупнейшему акционеру компании Microsoft Биллу Гейтсу, вновь выставлен на продажу. Речь идет о воздушном судне N887WM 2008 года выпуска. Самолет выставлен на продажу по цене \$17,495,000. Впервые самолет появился на сайте продавцов в январе текущего года, однако желающих его приобрести до последнего момента не было. Это не удивительно, через месяц мир «с головой погрузился» в COVID-19. Сейчас мандат на продажу самолета находится у американского брокера IAG Jets, и как комментируют в компании, «аналогичного интерьера вы не найдете не в одном каталоге Bombardier».

Интерьер самолета выполнен исходя из личных пожеланий бывшего владельца, именно по этой причине, как считают эксперты, продать лайнер быстро, скорее всего, не получится. Основная причина расставания с любимым активом – получение двух новых самолетов Gulfstream G650.

В конце 2018 года Гейтс получил новый Gulfstream G650 с бортовым номером N194WM. Билл Гейтс решил сохранить бортовой номер, в котором зашифрованы имена его и супруги (Уильям и Мелинда). Напомним, что полное имя Гейтса – Уильям Генри Гейтс III. N194WM до последнего времени «числился» за первым Global миллиардера. Второй G650 пришел в распоряжение бизнесмена в конце прошлого года.



Фото IAG Jets

Будет ли высокий осенний сезон?

«По мере того, как лето в Европе подходило к концу, мы с нетерпением ждали осеннего периода, когда, как правило, большая часть чартерных рейсов на частных самолетах выполняются в деловых целях, а не для личных поездок или отдыха. Очевидно, что в этом году все по-другому. Это лето было очень загруженным, и в июле и августе уровень бронирования у нас был выше, чем прошлым летом – количество запросов вдвое превысило прошлогодний уровень. Сентябрь также пока остается достаточно востребованным», - рассказывает глава компании PrivateFly Адам Твиделл. «Но меня совершенно не устраивают предстоящие перспективы. Этим летом спрос на частные самолеты на 90% состоял из перелетов в отпуск. Итак, большой вопрос в том, что произойдет в следующие несколько месяцев, когда мы обычно видим больше деловых поездок?»

Насколько Zoom может заменить деловые поездки?



Было много разговоров о том, что Zoom и другие онлайн-решения устраняют необходимость в деловых поездках. И мы, безусловно, одни из тех, кто отмечает преимущества цифровой коммуникации в PrivateFly. В глобальном бизнесе все каналы, которые мы используем, играют важную роль, связывая нашу команду друг с другом, с нашими клиентами и поставщиками.

Но то, что я вернулся в офис в последние недели, напомнило мне, насколько легче решать определенные задачи «лицом к лицу», и как здорово взаимодействовать с моей командой в реальной жизни. Мы набираем персонал и растем, поэтому цифровое взаимодействие, особенно для новых членов команды, имеет свои ограничения. Гораздо сложнее интегрироваться, учиться и чувствовать себя частью команды, если все происходит удаленно.

И, конечно же, для других компаний есть и другие очень веские причины для перемещения людей из пункта А в пункт Б, будь то между несколькими офисами компании, для подписания важных юридических документов или проведения заседаний совета директоров, или для, например, инспекции производства.

Для большинства компаний необходимо найти баланс. Пандемия стала катализатором перемен и вынудила многих перейти на удаленную работу и онлайн-встречи, что во многих отношениях стало позитивным шагом вперед. Но он также показал нам ценность реального взаимодействия в других ситуациях.

Будут ли компании использовать бюджеты на командировки по-другому?

Мы знаем, что отдельные бизнес-путешественники и корпорации очень внимательно следят за деловой авиацией и соответственно планируют свои бюджеты. Частная авиация предлагает им возможность перемещать руководителей высшего звена и совершать другие важные поездки безопасно и под контролем – без контакта с множеством других людей на рейсах авиакомпаний или в крупных терминалах аэропортов.

Очевидно, что за это надо платить более высокую цену, чем за рейсы на регулярных авиакомпаниях. Но из разговоров, которые мы ведем как с новыми, так и с существующими клиентами, я вижу сценарий, при котором в ближайшие месяцы будет меньше деловых поездок (например, отказ от отправки большого количества сотрудников на конференции и мероприятия), но где ключевые люди больше используют бизнес-авиацию для важных перелетов.

Но все же в настоящее время остается еще много неизвестного. Поскольку карантин и другие меры контроля постоянно меняются, а расписания авиакомпаний все еще колеблются, клиенты, естественно, не хотят строить планы слишком далеко вперед. Я думаю, что в следующие несколько месяцев будет намного больше заказов в «последний момент», что оставит много неопределенности.

Но мы устойчивая отрасль, и у нас есть что предложить бизнес-путешественникам во многих сферах. Подобные времена также создают захватывающие возможности для инноваций и революционных изменений. Так что мы будем использовать это здесь, в PrivateFly, и с нетерпением ждем возможности предложить решения для путешествий как новым, так и существующим клиентам в ближайшие месяцы.

AS2 отправили в «трубу»

Компания Aerion Supersonic начинает испытания своего сверхзвукового бизнес-джета AS2 в высокоскоростной аэродинамической трубе. По словам Aerion, испытания в аэродинамической трубе, проведенные совместно с французским офисом национальных аэрокосмических исследований Onera в Модане, Франция, позволят испытать конструкцию самолета на более чем трехкратной скорости звука. Испытания будут использоваться для оценки высокоскоростных характеристик, нагрузок, устойчивости и управляемости как на околозвуковых, так и на сверхзвуковых скоростях. Полученные данные будут использованы для «заморозки» окончательного дизайна лайнера в 2021 году.

Кроме того, Aerion завершила моделирование конструкции AS2 с использованием инструментов аэродинамической оптимизации, разработанных ее дочерней компанией Aerion Technologies в Пало-Альто, Калифорния. Эти инструменты включали тысячи точек данных для уточнения аэродинамической формы до высокого уровня точности и детализации, сообщила компания. Сочетание использования этого моделирования с испытаниями в аэродинамической трубе устранил необходимость в демонстрационном самолете на ранних этапах цикла разработки, добавили в Aerion, заявив, что это ускорит программу до заключительных этапов проверки.

Весной текущего года стало известно, что Aerion перепроектировала AS2. В числе изменений, внесенных в проект: треугольное в плане крыло, укороченное хвостовое оперение и измененное расположение двигателей. Разработчики полагают, что благодаря новым изменениям самолет будет не только «тихим» при полете на сверхзвуковой скорости, но и экономичным.

Согласно изначальному проекту, самолет планировалось оснастить крылом, обеспечивающим ламинарное обтекание. Разработчики планировали разместить два двигателя в моторных отсеках под крылом по бокам фюзеляжа, а третий — в моторном отсеке над хвостом самолета. Хвостовое оперение планировалось выполнить Т-образным с установкой на моторный отсек хвостового двигателя. Измененный проект AS2 предполагает создание самолета длиной 34,7 метра с крылом, размах которого составляет 24,1 метра. Максимальная взлетная масса летательного аппарата составит 63,5 тонны. Самолет получит треугольное в плане крыло с большой стреловидностью по передней кромке. Двигатели планируется выполнить в подвесных гондолах под крылом на некотором расстоянии от фюзеляжа. Третий двигатель будет размещен в моторном отсеке внутри киля, а горизонтальное хвостовое оперение будет размещено в нижней части киля над соплом хвостового двигателя.

Предполагается, что такие изменения позволят сделать самолет экономичнее и тише на разных режимах полета. Изменения в конструкцию были внесены по еще одной причине — сверхзвуковые полеты над населенной частью суши будут разрешены еще не скоро, а значит самолет должен быть пригоден для экономичного дозвукового или трансзвукового полета. Согласно новому проекту, AS2 над населенной частью суши будет выполнять полеты на скорости в 0,95 Маха.

Помимо доработки проекта AS2 компания Aerion также предложила самолет американским военным. Предполагается, что военная версия AS2 будет использоваться в качестве самолета-разведчика или экспериментальной платформы для испытания

авиационных боевых лазеров. В компании рассчитывают, что американские военные разместят заказ по меньшей мере на 10 новых самолетов.

В начале марта 2020 года Федеральное управление гражданской авиации США обнародовало проект правил сертификации сверхзвуковых пассажирских самолетов и требований к их шумности. Благодаря новому документу разработчики смогут получить сертификаты типов на свои сверхзвуковые пассажирские самолеты и начать их полноценные летные испытания. При этом предложенные правила пока не отменяют действующих ограничений на сверхзвуковые полеты над населенной сушей и вблизи ее побережья.



DRF Luftrettung оборудует вертолеты Epishuttle

Защита медиков, работающих с инфицированными пациентами, и сдерживание распространения COVID – вот главные задачи, стоящие перед национальными системами здравоохранения в условиях пандемии. Эффективное решение предлагают участники проекта из Норвегии. Компания EpiGuard из Осло разработала уникальный мобильный изолятор. Новинка – Epishuttle – не только легкое транспортное средство, но и высокотехнологичная медицинская капсула, позволяющая продолжить оказание помощи пациенту во время переезда с места на место. Врач или медсестра находится рядом, следят за показателями и не рискуют заразиться.

Одним из первых вертолетных операторов, которые будут применять Epishuttle, стал DRF Luftrettung. EpiShuttles идеально закрепляется в вертолете благодаря специальной пластине, разработанной специалистами DRF Luftrettung и сертифицированной EASA. Первый комплект уже установлен на вертолет «Christoph 111», который находится на дежурстве в аэропорту Карлсруэ/Баден-Баден. Основные базы DRF Luftrettung также будут укомплектованы Epishuttle.

Немецкая служба спасения DRF Luftrettung (German Air Rescue) в 2019 выполнила 40738 вылетов или 111 полетов ежедневно (в 2018 году этот показатель составлял 37704 вылета). В прошлом году увеличилось и количество ночных полетов на рекордные 22%. Сейчас DRF Luftrettung управляет 31 базой HEMS в Германии и Австрии. Оператор неоднократно оповещался о множестве несчастных случаев, связанных с ДТП и отдыхом на природе, а опытный персонал оказывал помощь пациентам с коронарными синдромами и инсультами. Именно в таких случаях от скорости получения врачебной помощи зависит многое. Благодаря современному медицинскому оборудованию медики службы в состоянии диагностировать и оказывать

медицинскую помощь по широкому спектру заболеваний и травм на месте.

В прошлом году компания увеличила вертолетный парк на три машины (Airbus H135/H145) и начала эксплуатацию первого самолета Bombardier Learjet 35A.

«Помимо лечения, пациентов нужно быстро транспортировать к местам лечения. Каждый третий пострадавший транспортировался в клинику вертолетами H145, оснащенными приборами ночного видения. Частыми были миссии в горных районах для экипажей двух станций в Австрии. Вертолеты, базирующиеся в Тироле и Каринтии, оснащены кабельными лебедками, без которых спасение в Альпах невыполнимо», – комментируют в компании.

Специально оборудованный оффшорный вертолет в Гюттине (остров Рюген) обеспечивал слаженную работу службы в Балтийском море. Воздушные ма-

шины скорой помощи DRF Luftrettung занимаются доставкой пострадавших или заболевших за рубежом в больницы на родине.

Опытные экипажи и отделения интенсивной терапии позволяют обеспечить оптимальный уход за и передать пациента с вертолетной на больничную койку. Перевозки координируются рабочим центром в аэропорту Карлсруэ круглосуточно, 365 дней в году. Операционный центр обеспечивает летную годность флота круглый год. Здесь за этим следят около 120 инженеров.

Отдел продаж предлагает полный спектр услуг частным, коммерческим и официальным авиационным операторам. Национальные и международные клиенты получают выгоду не только от обширного опыта в области спасения, производительности технической поддержки, но и от тренировочных курсов по практическому выполнению операций.



Спрос на чартеры поддерживает рынок США

По данным еженедельного обзора WINGX Global Market Tracker, опубликованного в четверг, с начала сентября мировой трафик бизнес-авиации имеет тенденцию к снижению на 12% в годовом исчислении, что лучше снижения на 20%, 18% и 16% в июне, июле и августе, соответственно, по сравнению с аналогичными периодами прошлого года.

Бизнес-авиация по-прежнему более устойчива, чем коммерческая авиация, при этом коммерческий сектор в США и Европе в этом месяце упал на 57% и 60% соответственно, что является ухудшением на фоне очень ограниченного восстановления экономики в августе. Доля США в сентябре составляла 65% мировой активности бизнес-авиации, при этом трафик в годовом исчислении находится примерно на 13%

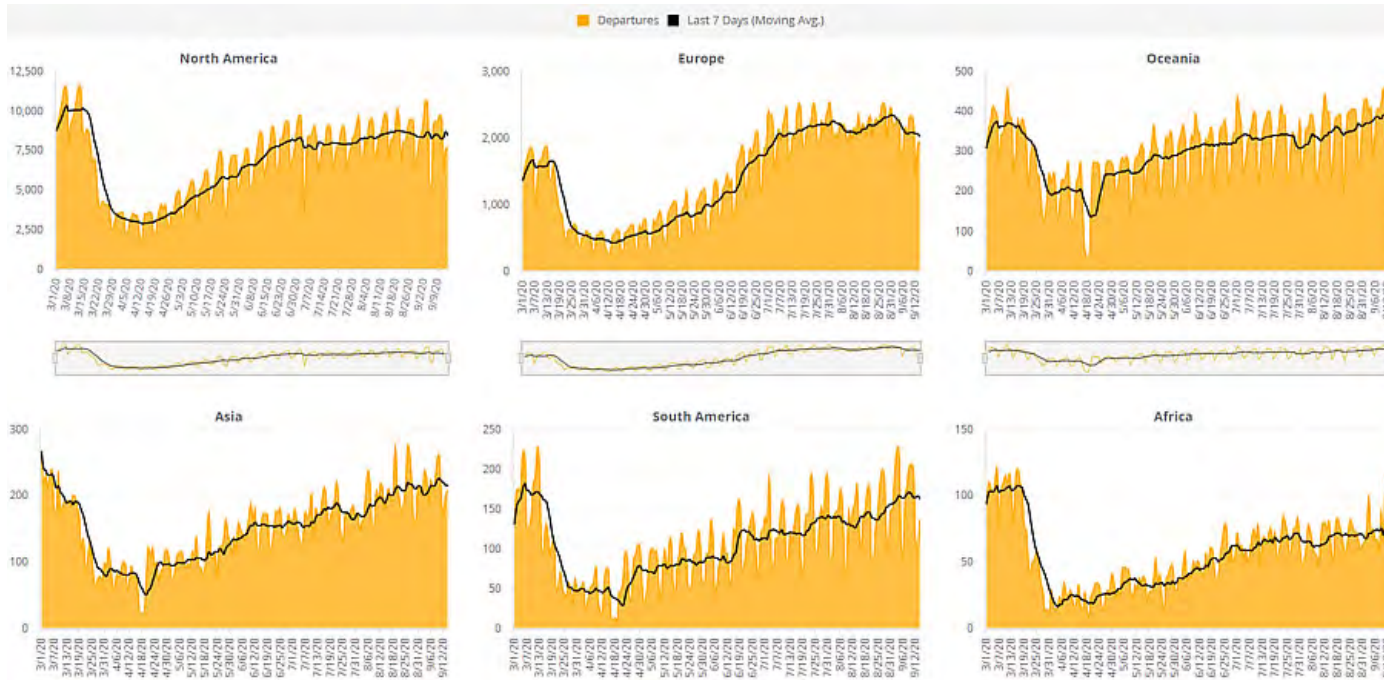
ниже, чем в прошлом году. На следующем по загруженности рынке, в Европе, в этом месяце активность снизилась на 6% по сравнению с сентябрем 2019 года, в отличие от роста на 3% в августе.

Спрос на чартеры поддерживает восстановление активности в США: за год налет чартерных операторов снизился на 12%, но летом вернулся к норме, а в этом месяце вырос на 4%. Региональная структура разнообразна: чартерные перевозки в исторически загруженных аэропортах, таких как Тетерборо, Маккаран, Лас-Вегас и Окленд, значительно снизились, но активность в Ван-Найс на 5% выше, чем в прошлом году, а за последние две недели чартерные перевозки из Майами-Опа-Лока, Уэст-Палм-Бич и Нантакет были намного выше. Чартеры из США на Багамы в

этом месяце выросли на 11%. Самыми популярными самолетами являются King Air 350, Citation XLS, PC-12, и наблюдается заметный рост чартерных операций на Citation X и Learjet 60.

В этом месяце также наблюдались некоторые признаки начала восстановления полетов в США, так как экономическая активность выходит из-под ограничений. В Калифорнии в этом месяце активность бизнес-джетов и винтовых самолетов снизилась всего на 6%, оставаясь на 15% ниже нормы на протяжении большей части августа. Для сравнения, за последние две недели наблюдался значительный рост в Нью-Йорке, который сейчас на 12% ниже нормы по сравнению с 30%-ным падением в прошлом месяце. Напротив, спрос на бизнес-авиацию из соседнего Нью-Джерси умирает, здесь трафик все еще на 50% ниже прошлого года. В Техасе пока мало улучшений в этом месяце, но во Флориде наблюдается рост: эффект Дня Труда вызвал на 17% больше активности в течение первых двух недель сентября. Колорадо продолжает привлекать большое количество путешественников на бизнес-джетах, а количество прилетов в Аризону в этом месяце выросло на 4%.

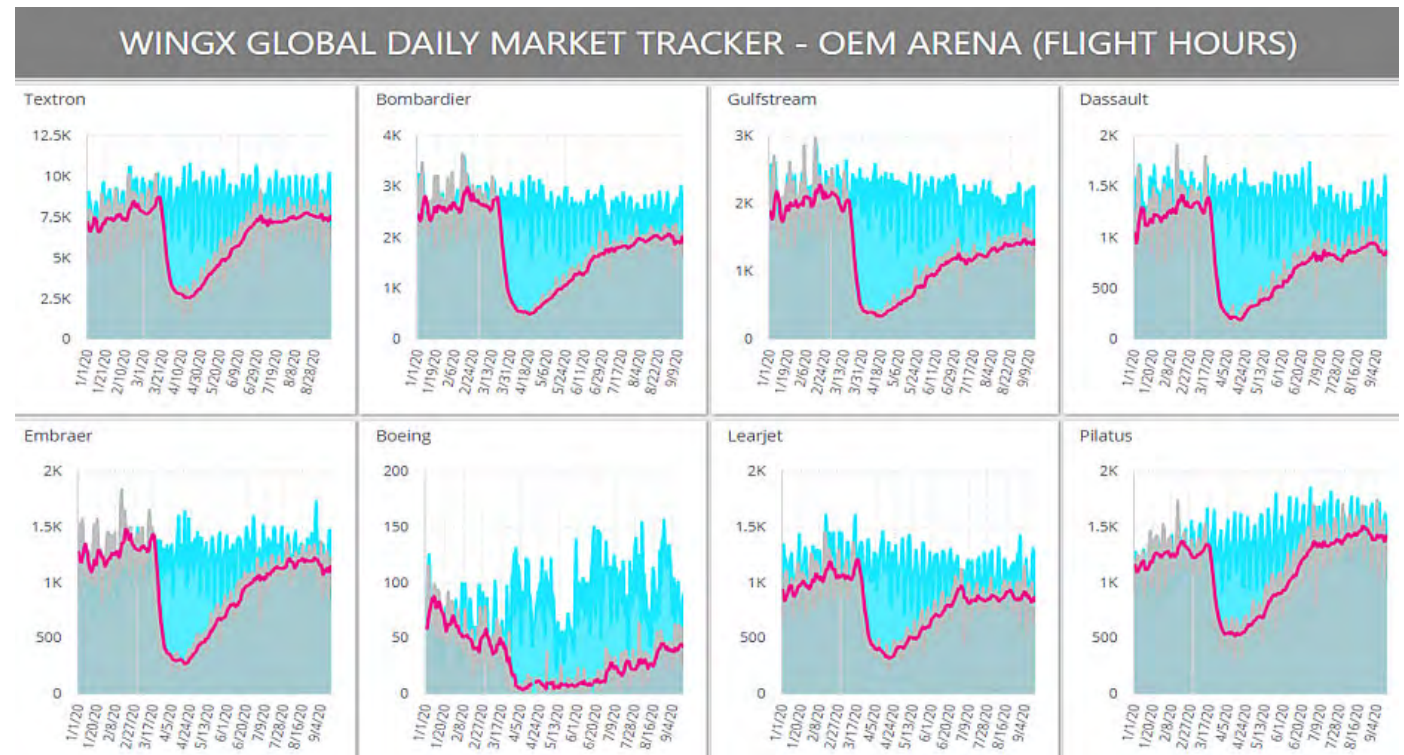
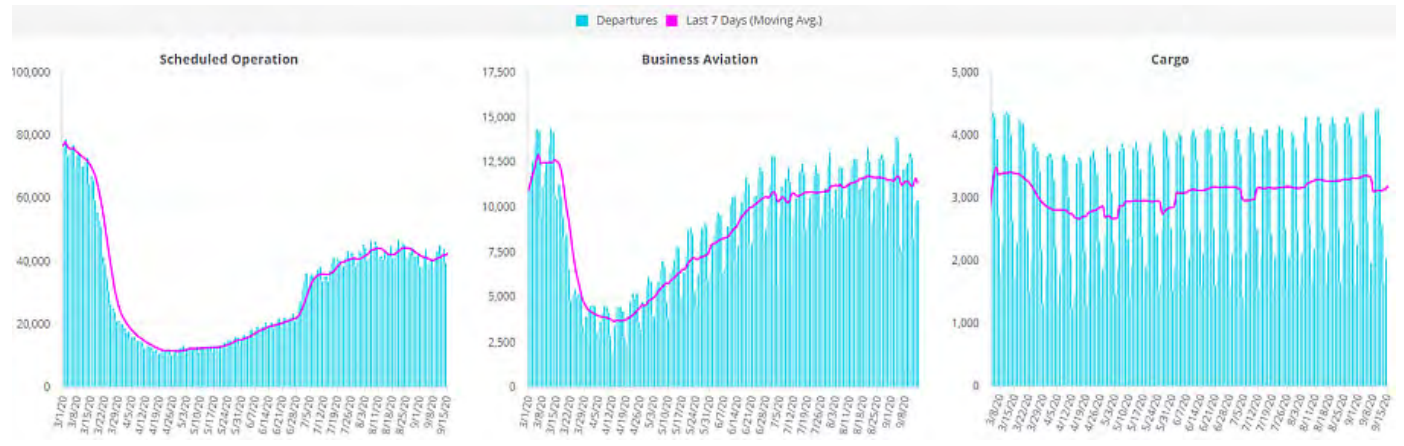
В Европе чартерный рынок в этом месяце также относительно стабилен: в Швейцарии, Турции и России трафик чартерных операторов значительно вырос по сравнению с прошлым годом. В небольших странах, таких как Сербия и Чехия, в сентябре также произошел большой скачок чартерных рейсов. Общий чартерный рынок в Европе остается неизменным по количеству полетов и на 2% ниже по времени полета. Это нивелируется резким падением спроса на чартерные перевозки в Великобритании, Франции, Испании и Греции. Количество чартерных рейсов из Ниццы и Ле Бурже на 15% меньше по сравнению с прошлым годом. Чартерные рейсы в



Италии, Германии и Испании опережают сентябрь 2019 года. За первые две недели сентября количество чартеров из Италии в Великобританию выросло на 50% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По всем типам миссий сентябрьская активность демонстрирует неизменное предпочтение легких и средних бизнес-джетов по сравнению с более крупными самолетами, и это отражается в налете, вдвое более депрессивном, чем количество рейсов. Например, полеты сверхдальних джетов упали в сентябре на 18%, а налет сократился на 32%. И наоборот, суперлегкие самолеты имеют плоский тренд по полетам, показывая небольшой рост в налете. Самым успешным сегментом в Европе является VLJ, который в сентябре вырос на 9%, в основном за счет чартерного спроса. Сегмент джетов начального уровня также выполняет больше рейсов, чем в прошлом году, CJ2 пользуется большим спросом на чартерные перевозки. В среднем классе Challenger 300/350 является самым загруженным, при чартерах всего на 5% ниже нормы. Старая платформа Hawker 800 также хорошо себя чувствует на чартерном рынке.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Европейский рынок демонстрирует предсказуемое замедление по мере снижения спроса на отдых, хотя чартерный рынок легких бизнес-джетов остается устойчивым. Это может измениться во второй половине месяца после окончания времени отпусков. Рынок США улучшается по сравнению с недавней тенденцией в годовом исчислении, причем рост происходит за счет чартерных операций. Ключевой вопрос для отрасли в четвертом квартале состоит в том, останутся ли в бизнес-авиации новые клиенты. Запланированное сокращение объема региональных авиаперевозок в следующем месяце может послужить некоторым стимулом».



Ожидаемое падение

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала отчет о поставках и стоимости воздушных судов авиации общего назначения за первое полугодие 2020 года. Как сообщает GAMA, за шесть месяцев 2020 года поставки поршневых, турбовинтовых самолетов, бизнес-джетов и вертолетов сократились во всех сегментах, по сравнению с тем же периодом прошлого года.

«Ни для кого не стало сюрпризом, что во втором квартале пандемия COVID-19 серьезно повлияла на отрасль авиации общего назначения и ее глобальные операции. В течение этих месяцев, когда глобальная система поставок аэрокосмической продукции значительно деградировала, а национальные, государственные и местные ограничения во время пандемии регулярно менялись по обе стороны Атлантики, многие компании дополняли свою деятельность поддержкой мер в области здравоохранения производством и распространением средств индивидуальной за-

щиты. Благодаря тому, что предприятия проводят операции в рабочей среде «новой нормальности», очень обнадеживает то, что цепочка поставок начала стабилизироваться, а надежные процедуры проверки и инновационные протоколы смягчения последствий COVID-19 на рабочих местах привели к очень небольшому количеству инцидентов, связанных с заражениями вирусом», - сказал президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс. «В то время как сохраняющиеся обязательные и добровольные ограничения на международные деловые поездки создают значительные препятствия, объем трафика деловой авиации внутри США, судя по всему, вернулся примерно к 85% допандемического уровня, в то время как количество полетов поршневых, турбовинтовых самолетов и вертолетов фактически увеличилось. Многие путешественники также решили впервые изучить полезность авиации общего назначения и деловой авиации, что, как мы надеемся, позволит будущим клиентам получить

невероятные и универсальные продукты и услуги, которые может предложить наша отрасль».

В течение первых шести месяцев 2020 года по сравнению с тем же периодом 2019 года поставки поршневых самолетов снизились на 13,3%, до 497 единиц; турбовинтовых самолетов – на 34,2%, до 152 воздушных судов и бизнес-джетов – на 26,7%, до 244 единиц. Стоимость поставленных самолетов в первом полугодии 2020 года составила \$7,9 млрд, снизившись примерно на 20,2%.

Поставки газотурбинных вертолетов за первые шесть месяцев 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года снизились на 37,1%, до 188 единиц; поставки поршневых вертолетов снизились на 45,2% до 63 единиц.

Отчет GAMA по поставкам в первом полугодии 2020

Поставки самолетов и доходы в первом полугодии 2020 г.

Сегмент	2019	2020	Изменение
Поршневые	573	497	-13.3%
Турбовинтовые	231	152	-34.2%
Бизнес-джеты	333	244	-26.7%
ВСЕГО	1 137	893	-21.5%
СТОИМОСТЬ	\$ 9,9 млрд.	\$ 7,9 млрд.	-20,2%

Поставки вертолетов и доходы в первом полугодии 2020 г.

Сегмент	2019	2020	Изменение
Поршневые	115	63	-45.2%
Газотурбинные	299	188	-37.1%
ВСЕГО	414	251	-39.4%
СТОИМОСТЬ	\$ 0,5 млрд.	\$ 0,4 млрд.	-35.5%



FBO RIGA отмечает 5 лет успеха

В сентябре 2015 года в Международном аэропорту Рига открыл свои двери центр бизнес-авиации FBO RIGA, входящий в состав холдинга Flight Consulting Group. За пять лет работы он полностью оправдал возложенные на него ожидания, став главной воздушной гаванью для рейсов деловой авиации в странах Балтии. Впереди у компании новые планы и проекты, направленные на укрепление лидерских позиций и расширение возможностей для клиентов.

FBO RIGA является первым FBO в странах Балтии, получившим сертификат IS-BAH Stage II, что подтверждает соответствие высшему стандарту наземно-

го обслуживания самолетов деловой авиации. Данного уровня достигли менее 20 европейских FBO. Центр бизнес-авиации также является обладателем престижной премии Sapphire Pegasus Business Aviation Awards как лучший FBO в Европе.

FBO RIGA внимательно следит за пожеланиями своих клиентов и постоянно совершенствует свои услуги. Так, в 2018 году компания запустила сервис пассажирских вертолетных перевозок совместно с GM Helicopters и службу кейтеринга в сотрудничестве с ресторанным холдингом Resto-Rātors. В 2019 году международный провайдер ТОиР JF Service

открыл на базе FBO RIGA станцию по линейному и базовому техническому обслуживанию воздушных судов Gulfstream G450, G550, G650 и Bombardier CL-300/350/850. Таким образом, FBO RIGA предлагает наиболее полный комплекс услуг для операторов деловой авиации, владельцев частных самолетов и пассажиров.

В 2019 году в ответ на новые требования Европейского Союза по авиационной безопасности компания инвестировала в установку дополнительного оборудования – самые современные детекторы обнаружения взрывчатых веществ. Поэтому быстрый досмотр багажа и ручной клади пассажиров является конкурентным преимуществом FBO RIGA.

Забывая об экипажах, команда FBO RIGA детально продумала удобный брифинг для пилотов и бортпроводников с комфортабельной зоной отдыха, рабочим местом, Wi-Fi и горячими напитками. Он находится в стерильной зоне, что позволяет экономить время экипажа и деньги оператора самолета при коротких разворотах. Концепция брифингов для экипажей FBO RIGA легла в основу открытия станций наземного обслуживания Flight Consulting Group в других аэропортах стран Балтии: в Таллине, Тарту и Каунасе.

В связи с возросшим трафиком транзитных полетов в 2020 году в стерильной зоне терминала FBO RIGA открылся лаунж для пассажиров. Благодаря этому прохождение предполетных формальностей и ожидание подготовки самолета к вылету стало максимально комфортным. Это вновь подчеркивает особый подход FBO RIGA к каждому клиенту.

Благодаря реконструкции перрона, проходящей в аэропорту Рига, до конца 2020 года непосредственно



напротив терминала FBO RIGA появятся новые места стоянок воздушных судов, а также будет сертифицирована вертолетная площадка, позволяющая выполнять взлеты и посадки независимо от работы основной полосы.

«На этапе проектирования комплекса FBO RIGA мы по максимуму учли все нюансы и заложили прочную основу для его дальнейшего развития.

Это позволяет нам с легкостью наращивать инфраструктуру, устанавливать передовое оборудование и запускать новые сервисы. Благодаря этому FBO RIGA динамично развивается, отвечая передовым тенденциям рынка и потребностям наших клиентов», – отметил Леонид Городницкий, совладелец FBO RIGA.

«FBO RIGA – это уникальный проект. Мы не хотели повторяться и выбрали концепцию бутик-терминала

в нашем FBO, по аналогии с бутик-отелями. Она подразумевает эксклюзивность сервиса, персональный подход, авторское оформление помещений и исключительную функциональность. Можно с уверенностью сказать, что наша ставка сыграла! Это подтверждают высокие оценки качества работы, которые мы ежедневно получаем от наших клиентов и партнеров», – отметил Роман Старков, совладелец FBO RIGA.



Конференция ОНАДА пройдет в октябре

22 октября Национальная ассоциация деловой авиации (ОНАДА) проведет свою очередную конференцию, на которую соберутся представители российского и зарубежного рынка деловой авиации. В преддверии мероприятия на вопросы *VizavNews* отвечает Исполнительный директор ОНАДА Анна Серезкина.



Анна, увы, но чуда не произошло. RUBAE, которую мы все ждали до последнего момента, перенесена по объективным причинам. И нам очень приятно, что Вы и ассоциация не отказались от планов организовать конференцию, собрав ключевых игроков нашего рынка. По вашей предварительной оценке, можно надеяться на «консервативный формат» проведения? Что говорить, мы все соскучились по живому общению!

Безусловно, отмена и перенос ключевых мероприятий в отрасли – печальный результат кризиса этого года. Но мы стараемся смотреть на ситуацию с оптимизмом! Вариантов не проводить ежегодное мероприятие нет, поэтому, пусть и в новые сроки, конференция ОНАДА состоится. Конечно, «консервативный формат» нам всем очень нужен – не будем скрывать, наша деловая авиация – отличное сообщество, основанное на личных контактах. Поэтому, постараюсь обеспечить возможность личного присутствия на встрече для максимально возможного числа участников, безусловно, с соблюдением всех предписаний, которые будут действовать на момент проведения конференции и всех возможных мер предосторожности.

Однако, будет обеспечена и онлайн трансляция. Сейчас мне кажется странным, что мы не делали этого раньше... Одно другому не мешает.

Ваша конференция на RUBAE была запланирована в том числе и в формате дискуссий. Это очень важно.

Не просто дискуссий. Я вообще хочу уйти от формата самопрезентаций. Это уже никому не интересно в формате ежегодной конференции.

Нужно учитывать, что основная по количеству зрителей аудитория будет у экранов, поэтому и «картинка», и информация должны быть живыми. Минимум слайдов. Два, три, а иногда и больше участников обсуждения вопроса. Разные точки зрения. Основной формат будет именно таким.

Текущие проблемы отечественного рынка деловой авиации профессионально обсуждаются достаточно редко. Насколько скорректировалась программа конференции за последние две недели и появились ли новые идеи?

В целом программа была уже в высокой степени готовности. К сожалению, приходится даже сокращать ее содержание, потому что изначально я рассчитывала на два дня, а остается только один. Так что нас ждет настоящий информационный марафон. Увы, проблем больше, чем времени, приходится выбирать наиболее актуальные темы. Одно из главных преимуществ ОНАДА как ассоциации – концентрация экспертизы, знаний об отрасли. Постараемся поговорить не только о проблемах, но и о путях их решений, о тех возможностях, которые существуют. Хотелось бы, что это был не просто философский взгляд на жизнь и не постулат большинства мероприятий сезона (не только, кстати, в авиации) – кризис все изменил, жизнь не будет прежней; будущее никто пока не отменял, будем искать решения, новые возможности, развиваться дальше.

В силу сложных и непредсказуемых условий, в которых находится подавляющее число стран, стоит ли рассчитывать на приезд зарубежных гостей? Или будет возможность общаться в привычном ныне формате онлайн?

Как и объявлялось еще в августе, сделаем в своем роде телевизионный формат. Техническая часть вопроса уже проработана. Так, информация будет доступна более широкому кругу, как специалистов, так и тех, кто интересуется деловой авиацией или является нашим пассажиром. Это важно.

Конечно, сейчас есть проблема с приездом для многих зарубежных коллег, но есть и те, кто не приезжал ни на выставку, ни на наши мероприятия и до этого года, по миллиону разных причин. Теперь информация доступна и для таких людей.

Если помните, были замечательные передачи Владимира Познера и Фила Донахью, встречи в студии с гостями, первые передачи в формате телемостов... Было очень интересно. Наверное, вот это и был прототип онлайн формата. Давно хотела реализовать что-то подобное.

Очень интересно, а какова реакция на предложение поучаствовать в работе конференции именно зарубежных партнеров?



Исключительно положительная. Авиация не может замыкаться в рамках национальных границ. Кстати, эта весна показала, что даже полная, на первый взгляд, остановка воздушного сообщения практически исключена. Грузы, почта, спецрейсы выполнялись. Да, было сильнейшее падение, но не полная остановка. Сейчас, когда с одной стороны мы начинаем возвращаться в нормальную жизнь, с другой стороны это сопровождается новыми требованиями и ограничениями, именно международные связи бизнеса становятся еще важнее. И такие конференции, как наша, важный инструмент для взаимодействия. Важная площадка для предоставления актуальной, корректной информации, которую может предоставить ОНАДА.

Этим летом трендами стали джет-шеринг, платформы по онлайн бронированию рейсов и т.д. Найдется ли место спикерам, которые представляют эти направления?

А вот тут будет очень интересно. Я подняла материалы конференций 2018 и 2019 годов. Еще в 2018 году на сессии про IT технологии мы уже говорили про новые модели, шаттлы, «электронных» брокеров. Может быть будущее было не так далеко от нас? В этом году я специально провожу почти такую же сессию. Это не от «нечего больше сказать», наоборот. Будет очень интересно сравнить информацию, проверить, сбылись ли прогнозы. Кто из компаний ушел с рынка, а кто, наоборот, взлетел. Был ли кризис чем-то убийственным или наоборот, катализировал те процессы, о которых говорили два года назад.

Мы очень ждем выступления представителей операторов и аэропортов. Как нам кажется, опыт, который был получен (даже

негативный) в разгар COVID-19, бесценен. К тому же судя по инсайдерской информации говорить о том, что рынок просел катастрофически не приходится. Ожидаются ли выступления спикеров от этого сегмента?

Мне кажется, сейчас все не по секрету, а открыто говорят о том, что лето было очень активным, что много пассажиров пересели на бизнес-джеты из-за отсутствия регулярного сообщения. Некоторые компании публично заявляют, что их экономические показатели за август превысили показатели аналогичного периода 2019 года. Безусловно, авиакомпания и аэропорты будут в программе. Ведь это основа рынка и системы деловой авиации. Посмотрим, какую оценку происходящему они дадут в октябре.

За последние полгода «пандемийной жизни рынка» национальные ассоциации деловой авиации многих стран стали чуть ли не главными ньюсмейкерами. Инициативы и решения реальных проблем сыпались на ленты профильных авиационных СМИ одна за другой. Расскажите ли Вы в октябре о своей работе?

Обязательно. И не только на конференции, но и, надеюсь, на страницах вашего издания. Наверное, о своей работе мы будем говорить в течение всего дня – это все касается вопросов отрасли и компаний, занятых в ней.

Я искренне надеюсь, что все мероприятия конференции будут интересны аудитории. ОНАДА всегда открыта для предложений и вопросов, с нетерпением и волнением жду встречи. В заключение хочу пожелать всем, кто читает этот материал, успехов, терпения, конечно, здоровья.

Самолет недели

Оператор/владелец: **Elitavia Malta**

Тип: **Bombardier Global 6000**

Год выпуска: **2015 г.**

Место съемки: **сентябрь 20202 года, Krasnodar-Pashkovsky - URKK, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко