



На этой неделе мы побывали в Минске, где детально осмотрели новый Центр Бизнес Авиации (FBO MINSK). Скажем честно, на сегодняшний день это самое важное события на рынке деловой авиации СНГ. Уже скоро мы подробно расскажем о новом комплексе.

Тем временем, консалтинговые компании подводят промежуточные итоги отрасли. Согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, с начала октября 2020 года активность мировой деловой авиации снизилась на 15% по сравнению с тем же периодом 2019 года. Это устойчивая тенденция, учитывая всплеск проблем, связанных с распространение вируса на ключевых рынках Европы и США, и связанные с этим ограничения на поездки, которые нашли отражение в более чем 50%-ом сокращении рейсов регулярных авиакомпаний. Скользящая средняя семидневная активности деловой авиации достигла постмартовского максимума, составив 19 октября чуть более 12000 рейсов в день, по сравнению с минимальным значением, равным всего 4000 полетов весной и максимальным значением в 11000 летом.

А в отчете AI2 Market Report компании Asset Insight говорится об увеличении сделок с подержанными деловыми самолетами в третьем квартале 2020 года на 71%. За исключением крупногабаритных бизнес-джетов, индикаторы показывают, что запрашиваемые цены улучшились, при этом цены на средние джеты в сентябре достигла 12-месячного максимума. Отчет о рынке AI 2 за третий квартал охватывает 134 модели и 2247 самолетов, выставленных на продажу.



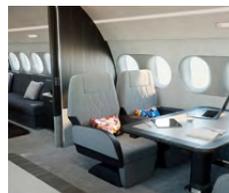
Ежедневный трафик достиг максимума с марта WINGX: С начала октября 2020 года активность мировой деловой авиации снизилась на 15% по сравнению с тем же периодом 2019 года. Это устойчивая тенденция, учитывая всплеск проблем, связанных с распространение вируса **стр. 22**



Отложенный спрос дает устойчивость
JSSI: Налет деловой авиации в третьем квартале увеличился на 87,5% по сравнению со вторым, поскольку полеты возобновились после резкого снижения, связанного с COVID-19 **стр. 24**



COVID ударил по британской бизнес-авиации
ЕБАА выпустила специализированный отчет об активности полетов бизнес-джетов с начала пандемии COVID-19. Согласно данным ассоциации, больше всего пандемия ударила по бизнес-перевозкам в Великобритании **стр. 25**



Ричард Гаона: у нас появился бриллиант
Исполнительный директор Comlux рассказывает о новом бизнес-джете ACJ TwoTwenty **стр. 27**

Gulfstream

G280



Совершил первый полет пятый G700

Компания Gulfstream Aerospace объявила, что пятый опытный самолет Gulfstream G700 совершил первый полет всего через три недели после того, как поднялся в воздух четвертый G700.

«Программа летных испытаний G700 продвигается исключительно хорошо», - сказал Марк Бернс, президент компании Gulfstream. «С каждым днем мы приближаемся к своей цели – поставке этого революционного самолета нашим клиентам. Мы неуклонно увеличиваем количество полетов, количество летных часов и завершаем многочисленные испытания, еще выше поднимая планку деловой авиации во всем мире».

Пятый опытный самолет G700 взлетел 23 октября и

находился в воздухе 3 часа 8 минут, достигнув высоты 48 000 футов/14 630 метров и максимальной скорости 0,935 Маха. Этот самолет будет в основном ориентирован на испытания авионики.

С момента первого полета G700 14 февраля Gulfstream добилась значительного прогресса в проведении летных испытаний, включая тесты при низкой температуре на базе ВВС Эглин во Флориде, на флаттер, аэродинамическое сваливание и расширенные режимы полета. Самолет также превысил максимальную эксплуатационную скорость и крейсерскую высоту, достигнув 0,99 Маха и высоты 54000 футов/16459 м. При обычных операциях максимальная рабочая скорость G700 составляет 0,925 Маха, а максимальная крейсерская высота – 51000 футов / 15545 м.



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

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

Почти 200 аэропортам Европы грозит закрытие из-за пандемии

Почти 200 аэропортам Европы угрожает неплатежеспособность в ближайшие месяцы, поскольку коронавирусный кризис продолжает наносить ущерб отрасли. Об этом со ссылкой на данные лоббистской группы аэропортов ACI Europe сообщает издание Politico.eu.

Организация заявляет, что Европе грозит коллапс значительной части ее авиатранспортной системы, если правительства не приложат больше усилий для поддержки сектора. Всего в Европе 740 аэропортов.

ACI Europe говорит, что в зоне риска – 193 аэропорта. Ассоциация не указывает, какие именно, однако подчеркивает, что это в основном региональные аэропорты, которые помогают поддерживать около 277 тысяч рабочих мест.

«Через восемь месяцев после начала кризиса все аэропорты Европы тратят деньги, чтобы оставаться открытыми, а доходы даже близко не покрывают эксплуатационные расходы, не говоря уже о капитальных затратах», - сказал генеральный директор ACI Europe Оливер Янковец.

Во вторник ACI Europe сообщила о снижении пассажиропотока в аэропортах Европы в сентябре на 73% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Авиаотрасль обвиняет карантинные меры в резком сокращении количества пассажиров и призывает к общему европейскому протоколу тестирования, чтобы помочь спасти бизнес.





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 лалалелл горувалл марлелл компалл Волваздел лс. лл лел десерлелл структул лБолваздел лс. Вол лрав лл лл лл лл.



Непревзойденный. От замысла до воплощения.

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

businessaircraft.bombardier.com

BOMBARDIER

Bombardier построит в Австралии новый техцентр

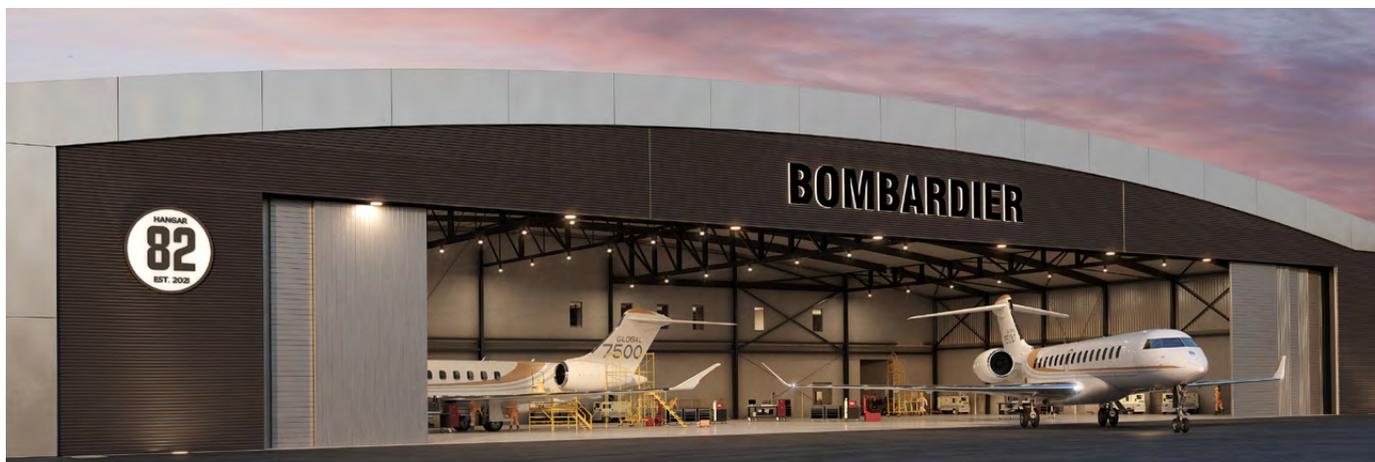
Bombardier Aviation продолжает развивать свою глобальную сервисную сеть, имея планы по созданию сервисного центра площадью 50 000 кв. футов в Essendon Fields Airport в Мельбурне, Австралия. Строительство нового объекта должно начаться в этом году, а ввод строй планируется в 2022 году. В центре будет работать 50 человек, в том числе 40 технических специалистов, и здесь же будет располагаться склад запчастей площадью 4000 кв. футов.

Австралия – ключевой рынок для Bombardier. Более половины австралийского парка деловой авиации, насчитывающего 168 самолетов, состоит из бизнес-джетов Bombardier. Этот новый объект станет важными воротами в Азиатско-Тихоокеанский регион и станет ключевым центром для клиентов в регионе и для перспектив будущего роста флота Bombardier. Он будет поддерживать самолеты Learjet, Challenger и Global, выполняя плановое и внеплановое обслуживание, модификации, установку авионики и услуги AOG. Также новый центр сможет принять одновременно два самолета Global 7500.

Новый центр также дополняет возможности Bombardier по техническому обслуживанию в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая техцентр в Сингапуре, который расширяется на 330 000 кв. футов.

«Мы очень довольны появлению нового сервисного центра в Мельбурне, который станет дальнейшим развитием обязательств Bombardier в Австралии и Азиатско-Тихоокеанском регионе», - сказал Жан-Кристоф Галлахер, исполнительный вице-президент Bombardier Aviation по услугам, поддержке и корпоративной стратегии. «Добавляя больше специализированных ноу-хау и увеличивая возможности для обслуживания большего количества самолетов в этом ключевом регионе, мы предоставляем нашим клиентам еще больше причин, чтобы привезти свои самолеты домой».

Руководить центром в Мельбурне будет Кори Трудген, бывший авиатехник австралийского Королевского флота, который в последнее время был генеральным директором лондонского сервисного центра Bombardier в Биггин Хилл.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

В Китае созданы 13 зон для тестирования беспилотной гражданской авиации

Управление гражданской авиации Китая (СААС) недавно объявило о создании первых экспериментальных зон для опытной эксплуатации беспилотной гражданской авиации. Зоны созданы вокруг 13 крупнейших городов страны, включая столицу. Опытная эксплуатация беспилотной гражданской авиации будет проводиться в следующих городах: Пекин, Шанхай, Хэчжоу, Ханчжоу, Цзыгун, Аньян, Нанкин, Тяньцзинь, Юйлин, Шэньян, Дуньин, Аньцин и Ганьчжоу.

Данная инициатива направлена на создание воздушных городских перевозок, хотя этим дело не ограничится, и беспилотная авиация также займется перевозкой грузов, аварийно-спасательными работами и медицинской транспортировкой.

Компания EHang в последние годы активнее других включилась в разработку и продвижение воздушных беспилотных аппаратов гражданского назначения. Переход к широкомасштабным испытаниям с развертыванием наземных диспетчерских пунктов и площадок для предоставления услуг, пусть и в ограниченном порядке, дает возможность компании EHang перейти на новый уровень и стать оператором услуг.

Масштабы мероприятия таковы, что Китае обещает стать лидером в предоставлении услуг городских аэротакси и других служб по программе «беспилотный мобильный город». Местным властям рекомендуется содействовать данной программе, а бизнесу — попытаться найти себя в этой новой сфере.



**MEET THE WORLD'S
MOST-DELIVERED
BUSINESS JET**

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

FCG OPS готов к началу зимнего сезона в Скандинавии

Зимний сезон не за горами, и самое время начать планирование рейсов в лучшие горнолыжные курорты Скандинавии или в гости к Санта Клаусу.

Скандинавия – регион достаточно своеобразный и во многом отличается от остальной Европы, и нужно знать его особенности. Благодаря своей географической локации, базовым регионом FCG OPS является Прибалтика и северная Европа. В Скандинавии преобладает сезонный трафик, который требует ежегодной подготовки.

У FCG OPS есть 8 станций в Скандинавии, это аэропорты Пори (EFPO), Рованиemi (EFRO), Турку (EFTU), Тампере (EFTP), Оденсе (Hans Christian Andersen Airport, EKOD), Биллунд (EKBI), Сандефьорд (ENTO)

и Осло Гардермоен (ENGM), а также большой опыт и в прочих региональных аэропортах.

С этого года в зимний сезон заботится о рейсах и клиентах FCG OPS Скандинавии будет наш региональный менеджер Хасан Штейнберг, к которому можно обращаться по любым интересующим организационным вопросам. Кроме того, на каждом рейсе присутствует агент на перроне, который решает все оперативные вопросы.

Не смотря, на текущие ограничения, у FCG OPS есть все необходимые поставщики для оказания всех необходимых услуг, будь то кейтеринг, трансферы или гостиницы. А свой диспетчерский центр, координирующий рейсы, и travel-департамент, позволяют оказывать данные услуги 24/7.



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

The Air Charter Association «расчищает» дорогу молодым

The Air Charter Association (ACA), которой в этом году исполнился 71 год, объявляет о формировании новой группы профессионалов отрасли, которые помогут определить направление деятельности ассоциации и сформировать будущее отрасли.

Группа, все участники которой будут моложе 35 лет, называется «Следующее поколение» («NextGen»). Часть обязанностей группы будет заключаться в демонстрации и поддержке множества разнообразных, полезных и сложных карьерных возможностей в отрасли, начиная от чартерных брокеров, диспетчеров полетов, специалистов по продажам и маркетингу, до пилотов, инженеров, бортпроводников и авиадиспетчеров, а также персонала, занимающего должности «на земле», например, персонал аэропорта и грузчики. В состав группы NextGen ACA входят представители широкого круга членов ассоциации, включая Air Charter Scotland, Air Partner, Avinode, Business Air News, Signum Aviation, Simply Jet и Volanteus.

Кевин Даксбери, председатель ACA, говорит: «Команда ACA очень взволнована этой новой инициативой – мы надеемся, что будущие лидеры отрасли начнут оказывать свое влияние уже сейчас. Участники получают возможность быть услышанными и сформировать будущую политику на основе своего понимания сегодняшнего мира, карьерных возможностей, требований общества и поведения пользователей».

«Нашей отраслью руководят профессионалы всех возрастов, и мы надеемся, что новая группа сможет внести в ассоциацию ощутимую ценность и новое мышление. Члены NextGen будут регулярно участвовать в обсуждениях нашего будущего и помогут нам сделать нашу инклюзивную отрасль отличным выбором карьеры для всех. Мы также хотели бы, чтобы члены помогали ACA с нашими социальными обязанностями, включая нашу благотворительную деятельность».



Не так плохо, как ожидалось

«После очень удачного августа, когда объем трафика деловой авиации в Европе «вернулся к нормальному уровню», а временами был равен или даже превышал соответствующие показатели прошлого года, он снова опустился ниже уровня 2019 года», - сказал главный операционный директор ЕВАА. Об этом Роберт Балтус заявил на прошлой неделе на виртуальной конференции Объединенной Национальной Ассоциации Деловой Авиации России. «Но это падение не настолько плохо, как мы ожидали», - сказал он. Фактические показатели этой осенью в определенные недели ниже прошлогоднего показателя на 12% - 20%.

Резкое падение началось в марте, в следующем месяце достигнув самой низкой точки (примерно на 70% ниже нормы), а затем стабильно восстанавливалось до сентября. По словам Балтуса, самые большие потери трафика во время пандемии COVID-19 были у рейсов продолжительностью более пяти часов, особенно трансатлантических. Даже в августе эти полеты были на 35% ниже уровня 2019 года, в то время

как более короткие рейсы (от одного до четырех часов) были примерно на уровне годичной давности. По его словам, двухчасовые полеты показали себя лучше всего, и их доля в общем трафике увеличилась. Ожидается, что совокупное падение за весь текущий год будет находиться где-то между 20% и 30%.

В начале этого года трафик деловых самолетов между ЕС и Россией несколько увеличился, но в апреле упал в пять раз. Затем он полностью восстановился в августе и с тех пор немного превышает прошлогодний. Из 27 стран ЕС самые активные полеты в Россию были из Франции, Италии, Германии, Великобритании и Швейцарии. Последние две сейчас примерно на тех же уровнях, что и год назад, в то время как Германия на 10% - 15% выше. Франция и Италия показали самое сильное падение весной – от 80% до 95% – и по-прежнему на 15% - 20% ниже показателей 2019 года.

Источник: AIN



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Санитарная авиация Подмосковья выполнила 475 вылетов с начала 2020 года

Авиакомпания «Русские Вертолетные Системы», совместно с авиамедицинскими бригадами Территориального центра медицины катастроф, с начала 2020 года выполнила 475 вылетов в рамках реализации национального проекта «Здравоохранение» в Московской области.

По словам Министра здравоохранения Московской области Светланы Стригунковой — «Санавиация позволяет оперативно транспортировать пациента, которому требуется экстренная медицинская помощь, в специализированные медорганизации. Это особенно важно в условиях большой удаленности лечебных учреждений или загруженного дорожного трафика. Кроме того, благодаря наличию специального оборудования, вертолеты могут осуществлять вылеты и в ночное время суток. В основном санитарная авиация доставляет пострадавших в медицинские организа-

ции Красногорска, Подольска, Ногинска — в травмоцентры 1 уровня и ожоговый центр».

Специализированные медицинские версии вертолета «Ансат» авиакомпании «Русские Вертолетные Системы» обеспечивают плановую и экстренную медицинскую эвакуацию пациентов в Московской области с 2019 года. Вертолеты оснащены современным медицинским модулем производства «Казанского агрегатного завода», позволяющего проводить непосредственно на борту вертолета не только мониторинг состояния пациентов, но и, при необходимости, широкий комплекс реанимационных мероприятий.

Вылеты медицинских вертолетов осуществляются с базы санитарной авиации «Русских Вертолетных Систем» — Хелипарка «Подушкино», расположенной в Одинцовском районе Московской области.



**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

Предложение джетов Gulfstream на вторичном рынке приближается к историческому максимуму

По данным брокерской компании Hagerty Jet Group (HJG), предложение многих моделей Gulfstream на вторичном рынке приближается к рекордному уровню. По данным HJG, в третьем квартале было продано 24 флагманских Gulfstream G650 по сравнению с 11-ю в конце 2018 года. В этом квартале предложение доступных G550 увеличилось до 48 против 20 в начале 2019 года, и продавалось 17 самолетов G280 по сравнению с двумя в четвертом квартале 2018 года.

Брокер признал, что некоторые сделки очистили часть запасов G550, а также GV и G200, но, по его мнению, это не останется надолго. «Мы ожидаем, что в следующие шесть месяцев предложение будет продолжать расти по всему спектру моделей».

Количество транзакций было стабильным или увеличивалось для некоторых моделей по сравнению с предыдущим кварталом. В то же время опублико-

ванные запрашиваемые цены продолжали снижаться, упав от 3,5% до 13%.

Спрос на бизнес-джеты есть, но HJG не верит, что после пандемии их стоимость возрастет, говорится в сообщении компании. «За последние 10 лет мы наблюдали снижение стоимости самолетов в 2011 году, а затем в 2018 году... Если в ближайшие 12 месяцев у нас не будет какого-то широкого восстановления мировой экономики, мы можем ожидать, что стоимость останется неизменной или снизится».

HJG также отмечает, что Gulfstream заявил о своей активности, но задается вопросом, сможет ли производитель конкурировать со сниженной стоимостью на вторичном рынке без значительных скидок. «К счастью... до пандемии портфель заказов был значительным. Большинство производителей планируют поставить около 80% своего ожидаемого портфеля заказов в 2020 году».



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

Продажи на вторичном рынке резко выросли

В отчете AI2 Market Report компании Asset Insight говорится об увеличении сделок с поддержанными деловыми самолетами в третьем квартале 2020 года на 71%. За исключением крупногабаритных бизнес-джетов, индикаторы показывают, что запрашиваемые цены улучшились, при этом цены на средние джеты в сентябре достигли 12-месячного максимума. Отчет о рынке AI 2 за третий квартал охватывает 134 модели и 2247 самолетов, выставленных на продажу.

Хотя в третьем квартале рынок достиг пикового объема транзакций в 2020 году, другие опорные точки остались ниже уровня третьего квартала 2019 года. В течение третьего квартала рейтинг качества ухудшился (снизился) по сравнению со вторым кварталом, но средний рейтинг качества по выставленному на продажу авиапарку стабильно находится в диапазоне «Отлично». Предпочтение покупателей в пользу более качественных самолетов повлияло на доступные запасы, что привело к снижению общего каче-

ства выставленного на продажу парка бизнес-джетов, даже несмотря на то, что рейтинг качества для доступных турбовинтовых самолетов улучшился.

«Несмотря на то, что активность на вторичном рынке деловых самолетов находится на пике с начала года, у нас все еще есть много возможностей наверстать упущенное за время COVID-19», - сказал Тони Киусис, президент Asset Insight. «Логично, что покупатели предпочитают более свежие и качественные самолеты, что увеличивает, а это означает ухудшение, средний уровень необходимости технического обслуживания для оставшихся запасов джетов. Оставшиеся самолеты также значительно больше времени экспонируются на рынке. Однако у турбовинтовых самолетов наблюдаются улучшения,

уникальные для рынка, с улучшением как рейтинга качества, так и уровня обслуживания».

Asset Insight также недавно запустила новую серию подкастов, посвященных жизненному циклу владения самолетом, предлагая сообществу деловой авиации возможность выбирать эпизоды и темы в своем расписании, а также в соответствии с интересами каждого слушателя и сегментом бизнеса. В библиотеке Asset Insight имеется более 20 подкастов с эпизодами, охватывающими темы, представляющие интерес для покупателей, продавцов, владельцев, эксплуатантов самолетов, опытных профессионалов и новичков в отрасли.

[Скачать AI2 Market Report](#)



НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ БРОКЕРОВ!

Стань совладельцем бизнеса
и войди в новый период развития
бизнес-авиации вместе с JetUnity.

JET
UNITY



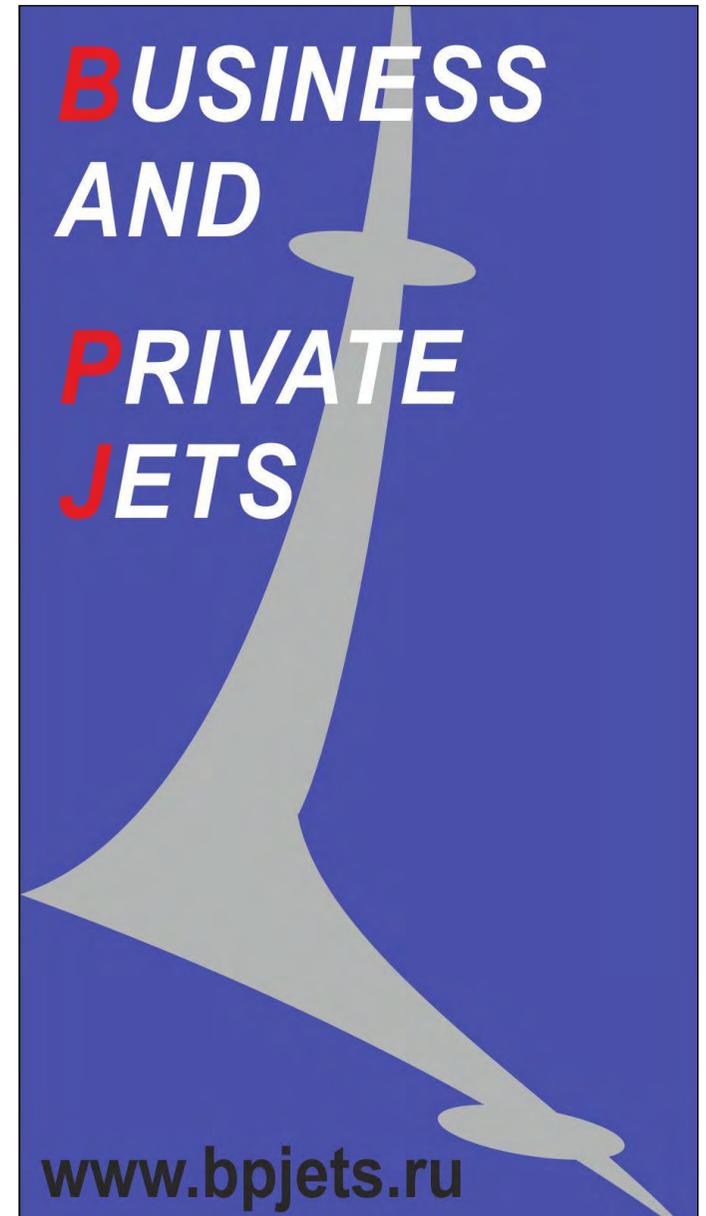
Часть аэродрома Бельбек в Севастополе планируют сертифицировать для гражданских перевозок

Часть аэродрома Бельбек в Севастополе планируют сертифицировать для приема гражданских самолетов и построить пассажирский терминал, сообщается во вторник на сайте Росавиации по итогам визита в Крым первого заместителя главы Минтранса РФ – руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько.

«В ходе совещания отмечен высокий уровень взаимодействия оператора аэропорта - ООО «Международный аэропорт «Симферополь» и подрядной организации с Минобороны России, учитывая то, что аэродром Бельбек в настоящее время является аэродром государственной авиации. По данным оператора аэропорта проводятся подготовительные мероприятия по сертификации гражданского сектора аэродрома. Также в планах оператора строительство терминала для обслуживания пассажиров», - говорится в сообщении.

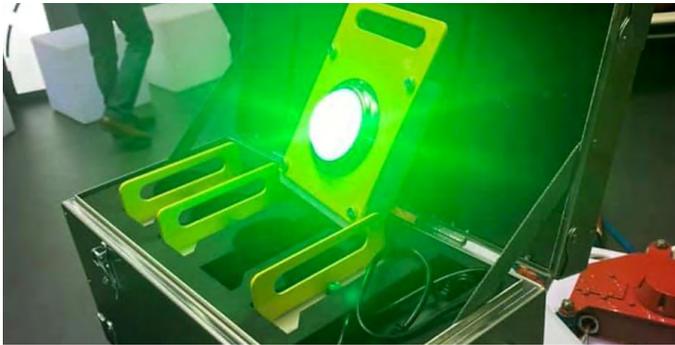
Бельбек является аэродромом двойного назначения: после строительства необходимой инфраструктуры он будет принимать гражданские самолеты. Планируется, что сюда будут прибывать малые борта деловой авиации. Аэропорт является структурой АО «Международный аэропорт «Симферополь», доля в уставном капитале принадлежит правительству Севастополя. Гражданскую инфраструктуру аэропорта будут строить подразделения Минобороны.

Бельбек – военный аэродром, одна из самых южных точек базирования Воздушно-космических сил РФ. В конце 2018 года на аэродроме завершилось строительство новой взлетно-посадочной полосы. В случае необходимости там смогут базироваться стратегические ракетноносцы и дальние бомбардировщики, при этом Бельбек сможет принимать и гражданские самолеты.



Мобильный комплекс ночного старта

Инженерно-техническая служба компании АО «Русские Вертолетные Системы» (РВС) успешно завершила программу сертификации мобильного комплекса ночного старта второго поколения МК-4 «Изумруд».



Данная система может быть развернута в течение 2 минут, что позволяет без капитальных затрат организовать ночной старт на площадках, не оснащенных стационарным светотехническим оборудованием, и активно применяется в регионах ответственности АО «РВС».

Первое поколение мобильного комплекса ночного старта было представлено «Русскими Вертолетными Системами» в 2019 году. Обновленная версия, отличающаяся более продолжительным временем работы, компактными габаритами и новым алгоритмом работы Компания представила на выставке HeliRussia 2020 в сентябре 2020 года.

Внедрение в инфраструктуру санитарной авиации мобильных комплексов ночного старта позволило осуществлять плановые и экстренные медицинские эвакуации в том числе и в темное время суток, а также сократить время транспортировки пациентов в специализированные учреждения здравоохранения.

В российском небе появился очередной Airbus H130

ГК «Хелипорты России» торжественно вручили ключи от нового вертолета Airbus H130 клиенту – чукотской золотодобывающей компании.

H130 (ранее EC130 T2) – одна из последних моделей в популярной линейке легких вертолетов Ecureuil, которая отличается повышенным комфортом, улучшенными эксплуатационными характеристиками и широким спектром применения. Внешность H130 осталась неизменной, но внутри вертолет преобразился почти полностью: модернизации подверглось почти 70% конструкции. Среди ключевых изменений в первую очередь стоит отметить использование более мощного турбовального двигателя Arriel 2D и модифицированного главного редуктора. Помимо

этого, внедрена активная антивибрационная система, усовершенствована система вентиляции, распределения воздуха и защиты от запотевания. Внутренняя компоновка кабины перепроектирована, пол стал совершенно плоским (ранее под задними креслами было возвышение). Пилотам предоставлен новый комплекс бортового радиоэлектронного оборудования, улучшена эргономика приборной панели. Стало проще проводить плановое техобслуживание, в то время как его интервалы заметно увеличились. Среди модернизированных рабочих характеристик модели H130 можно назвать увеличенный максимальный взлетный вес (2 500 кг при нахождении груза внутри и 3050 кг при использовании внешней подвески) и увеличение скорости на 10 узлов.



Поставки Gulfstream корректируются

В третьем квартале текущего года поставки самолетов Gulfstream продолжали приближаться к допандемийным уровням, но все еще на 15,8% ниже по сравнению с прошлым годом, сообщила материнская компания General Dynamics. Производитель бизнес-джетов из Саванны, штат Джорджия, в прошлом квартале передал заказчикам 32 самолета (семь среднеразмерных G280 и 25 бизнес-джетов с большим салоном) по сравнению с 38 самолетами (девять G280 и 29 больших) за тот же период прошлого года.

За первые девять месяцев 2020 года Gulfstream поставил 87 самолетов (16 G280 и 71 крупноразмерный) по сравнению со 103 (24 G280 и 79 крупноразмерных) за тот же период прошлого года. Председатель и генеральный директор General Dynamics Феба Новакович указала, что в 2020 году Gulfstream, как ожидается, поставит 130 самолетов, что предполагает поставку в четвертом квартале 43-х самолетов – почти на уровне прошлого года, когда клиенты получили 44 джета.

Тем не менее она отметила, что спрос на бизнес-джеты в США немного слабее – из-за экономики, неопределенного исхода выборов и ограничений на поездки, связанных с пандемией, а соотношение заказов к поставкам составило 0,92:1 благодаря лучшему спросу со стороны международных клиентов. Новакович сказала, что поставки и продажи G650 остаются на высоком уровне, и в третьем квартале на эту модель приходилась самая большая доля поставок джетов с большой кабиной. В 2021 году поставки будут несколько ниже из-за прекращения производства G550 и меньшего количества ожидаемых поставок G280. Однако она полагает, что по мере ослабления пандемии спрос вырастет.

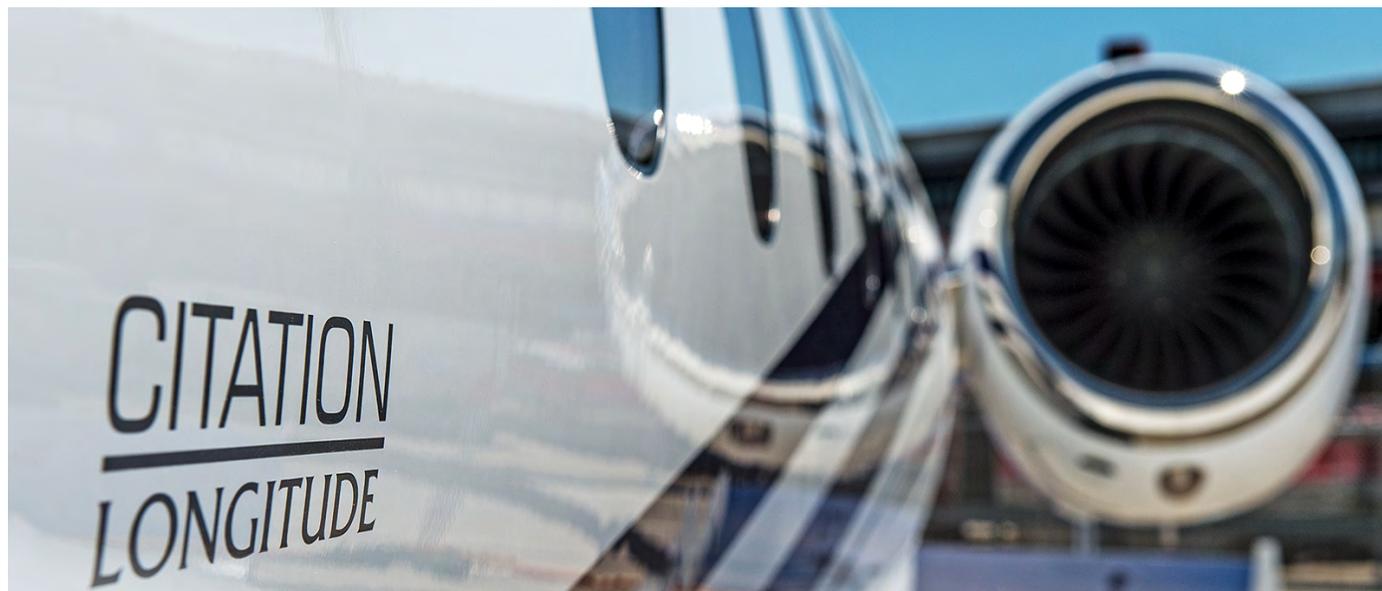
В Textron подсчитывают убытки

Textron Aviation (дочерняя компания Textron Inc.) по итогам третьего квартала текущего года поставила заказчикам 25 бизнес-джетов семейства Cessna Citation и 21 турбовинтовой самолет Beechcraft King Air против 45 бизнес-джетов и 39 турбопропеллеров годом ранее. Меньшее количество поставок самолетов и меньший объем послепродажного обслуживания напрямую повлияли на финансовые результаты. В итоге Textron Aviation зафиксировал квартальный убыток в размере \$29 млн при выручке в размере \$795 млн по сравнению с прибылью \$104 млн при выручке \$1,20 млрд в третьем квартале 2019 года. За первые девять месяцев года Textron Aviation зафиксировала убыток в размере \$92 млн при выручке \$2,4 млрд по сравнению с \$315 млн прибыли при выручке в размере \$3,45 млрд за тот же период годом ранее.

Несмотря на столь удручающие цифры, генеральный директор Textron Inc. Скотт Доннелли оптимистично

оценивает перспективы дочерней компании Textron Aviation в следующем квартале, отмечая увеличение заказов в период с 1 июля по 30 сентября. «Хотя пандемия повлияла на поставки в третьем квартале, мы действительно увидели, что спрос на использования частных самолетов продолжает восстанавливаться, и мы воодушевлены потоком новых заказов. Также как и я, вы видите, что все больше людей выбирают бизнес-авиацию, как серьезную альтернативу коммерческим перевозчикам. Это то, что, по моему мнению, способствует созданию лучшей макросреды, чем та, которую мы видели с начала пандемии», – сказал Доннелли аналитикам на телефонной конференции после публикации финансовых результатов.

Он добавил, что особенно высок спрос на турбовинтовые самолеты Beechcraft King Air. Суммарно же компания увеличила объем портфеля заказов в третьем квартале на \$400 млн до \$1,8 млрд.



Tamarack начал работать в Европе

Tamarack Aerospace сообщает о первых установках на бизнес-джетах европейских владельцев законцовок крыла с системой активного снижения нагрузки (Active Winglet). Это стало доступным после открытия нового инсталляционного центра в британском Oxford Airport. Чтобы ускорить установку оборудования и сроки выполнения поставок новый центр работает семь дней в неделю, комментируют в компании. Первый комплект был установлен на частный CJ1, а второй набор – на CJ2, принадлежащий Sovereign Business Jets. SBJ также приобрела дополнительные комплекты для большей части своего парка самолетов CJ1.

Законцовки, которые могут быть установлены без изменений в структуре крыла, увеличивают дальность полета, время набора крейсерской высоты, скороподъемность и улучшенную устойчивость в полете. Для разных моделей эти значения разные. Так, например, законцовки Tamarack обеспечивают CJ3/CJ3+ дальность полета 2100 морских миль при максимальной крейсерской скорости с запасом IFR, возможность подъема на FL450 за 30 минут.

Открытие нового центра – первый шаг к международной экспансии американской компании. «Мы очень рады расширению в Европе, укреплению бизнеса и возможности предложить тот же высокий уровень обслуживания, который так любят наши клиенты в США», – сказал Ник Гайда, президент Tamarack Aerospace. «Наша цель состоит в том, чтобы предложить клиентам установку всего за одну неделю, что будет иметь существенную выгоду в основном для рынка чартерных перевозок Европы».

Новый центр создан в партнерстве с Oxford Jet Maintenance International (JMI).

Nomad Technics расширила действие сертификата EASA Part 145

Компания Nomad Technics AG расширила действие сертификата EASA Part 145 на техническое обслуживание самолетов семейства Airbus A320, включая ACJ и Neo, а также Boeing 737NG (включая BBJ1/BBJ2/BBJ3), выданного Федеральным управлением гражданской авиации Швейцарии (FOCA). Теперь в компетенции компании: техническое обслуживание воздушных судов вплоть до C-Check для всего семейства Airbus A320 и серии Boeing B737NG, внеплановые работы, замена двигателей, САМО, модификация оборудования и поддержка AOG.

С августа 2018 года компания Nomad Aviation начала предлагать услуги по техобслуживанию и хранению воздушных судов в Базеле, Швейцарии. Дочерняя компания Nomad Technics AG получила в междуна-

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



Asian Sky Group займется продажами чартеров на самолетах Comlux

Гонконгская компания деловой авиации Asian Sky Group (ASG) и Comlux подписали соглашение, в соответствии с которым ASG получает эксклюзивные права на продажу чартерных рейсов Comlux в Азиатско-Тихоокеанском регионе на трех дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетах, управляемых и эксплуатируемых Comlux. Речь идет о самолетах ACJ318 Elite, SkyLady – 767BBJ и Crystal Skye – 777BBJ.

«Несмотря на то, что это необычное время, мы наблюдаем всплеск спроса на чартер, поскольку клиенты хотят летать в безопасной, надежной и частной среде. Теперь, когда ограничения на поездки начинают ослабевать, наши клиенты стремятся удовлетворить свои отложенные потребности в поездках. Я уверен, что благодаря обширной сети ASG и различным платформам мы сможем эффективно продвигать и в конечном итоге организовывать чартеры на роскошных самолетах», - комментирует генеральный директор ASG Джеффри Лоу.

Андреа Занетто, генеральный директор Comlux Aviation, добавил: «ASG и Comlux имеют давние отношения в отрасли, и у нас была возможность поработать с Джеффри и его командой несколько раз. Мне очень приятно объединить наше сотрудничество, направленное на развитие нашего чартерного бизнеса и клиентской базы в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Я уверен, что сочетание высококлассных характеристик нашего VIP-флота и уровня обслуживания мирового класса Comlux, будет успешным для азиатских клиентов».

Базирующийся на Филиппинах ACJ318 Elite обладает стильной, просторной кабиной с обеденной зоной для конференций, широкой открытой гостиной с диваном L-образной формы и частным люксом в задней части салона, который может быть преобразован

в спальню. Имея дальность полета до 4000 морских миль, ACJ318 Elite может с комфортом доставить до 18 пассажиров из Гонконга в Брисбен и из Сингапура в Саппоро без пересадок.

На прошлой неделе Comlux сообщил, что флагман VIP флота компании – BBJ767 – переименован в SkyLady, и после технического обслуживания в течение четырех месяцев и программы обновления возвращается в эксплуатацию. SkyLady, предназна-

ченный для опытных VIP-путешественников, летающих как по делам, так и на отдых, обеспечивает высочайший комфорт и роскошь, новейшие возможности связи в полете, новую систему очистки воздуха с помощью ионизации, и все это в сочетании с продолжительностью полета до 15 часов.

777BBJ, известный как Crystal Skye, часто называют самым большим, просторным и дальним (19 часов без остановок) частным самолетом в мире.



Рынок подержанных деловых самолетов увеличился за счет новых покупателей

По данным Jetcraft, состоятельные люди, опасаясь путешествовать коммерческими авиалиниями, стимулируют вторичный рынок деловых самолетов. Американская компания заявляет, что доля ее клиентов, которые впервые становятся владельцами, удвоилась с начала пандемии в марте.

«Впервые после начала пандемии COVID произошло заметное увеличение числа покупателей», - говорит президент Jetcraft Чад Андерсон. «Похоже, люди придерживаются мнения, что не стоит подвергать свою семью или сотрудников какому-либо риску. И однажды почувствовав вкус собственности, они редко возвращаются назад».

По его словам, в обычное время около 5-10% сделок, проводимых через Jetcraft, приходится на покупателей, впервые пришедших в бизнес-авиацию. В 2020 году это число было «вдвое больше».

По его словам, новички в деловой авиации редко бывают реальными новичками. Но обычно это клиенты чартерных рейсов или карточных продуктов, которые также пользуются услугами регулярных авиакомпаний. Опасения по поводу вируса, а также последствия сокращения расписания авиакомпаний, убедили многих в том, что инвестировать в собственные частные самолеты имеет смысл.

Бизнес Jetcraft восстанавливается после «виртуальной остановки» во втором квартале, когда началась первая волна локдаунов. «Сейчас вы видите, что трафик [деловой авиации] снова растет, особенно в США, и есть прямая связь между этим и количеством транзакций у нас», - говорит Андерсон.

По его словам, желание завершить сделки до ноябрьских выборов в США также является фактором,

поскольку есть неуверенность в том, какие налоговые и нормативные изменения может внести новый президент или Конгресс. За первые три квартала 2020 года Jetcraft провела сделки с 44 самолетами, но компания планирует закрыть еще 25-30 сделок в последние три месяца года.

На фоне того, что спрос и цены на самолеты среднего и суперсреднего размера во время пандемии держались на высоком уровне, «больше всего пострадали по стоимости крупноразмерные бизнес-джеты», - говорит Андерсон. Это связано с тем, что, хотя полеты в пределах США продолжались относительно бес-

препятственно, межконтинентальные перелеты, требующие больших самолетов с большей дальностью полета, были затруднены.

Однако это означает, что проницательные инвесторы смогли приобрести самолеты с большим салоном по выгодной цене, он говорит: «Ценность очевидна».

Андерсон полагает, что «стакан наполовину полный». «Я по-прежнему вижу рост в отрасли, причем 2022 год будет лучше, чем 2021, и именно тогда мы начнем видеть, как структура рынка возвращается к самолетам большей дальности», - говорит он.



Позитивное лето

Финский бизнес-оператор Jetflite OY весьма позитивно оценил производственные показатели работы в летний период. Как рассказал BizavNews Ян Линдхольм, директор по продажам Jetflite OY, несмотря на серьезные ограничения, с которым столкнулся оператор на фоне пандемии COVID-19, благодаря пулу постоянных клиентов и отчасти отпускному сезону удалось купировать серьезные проблемы, связанные с локдауном. Также существенно прибавил медицинский сегмент. Согласно данным компании, на медицинские рейсы пришлось 14% оборота Jetflite OY и 48% всех продаж оператора.

На фоне роста спроса на медицинские рейсы, в Jetflite отмечают растущую роль нового Bombardier Challenger 650, который поступил в распоряжение компании весной этого года. Новый борт (OH-WIW), рассчитанный на перевозку до 16 пассажиров. При стандартной комплектации в 12 пассажиров у компании появилась возможность установки дополнительных четырех мест, а также конвертации

бизнес-джета в медицинский вариант. Примечательно, что за первые две недели эксплуатации своего новейшего бизнес-джета Bombardier Challenger 650, оператор сумел достичь фантастического налета в 100 летных часов. Сразу же после ввода в эксплуатацию бизнес-джет приступил к выполнению гуманитарных миссий, включая репатриацию десятков пациентов, пострадавших от пандемии COVID-19. За пять дней самолет посетил три континента. Вылеты из Хельсинки, самолет побывал в Португалии, Италии, Мали, Канарских островах, Либерии, ЮАР, Сейшельских островах, Афганистане и Эстонии.

«Если предварительно подводить итоги летнего периода, то сразу хотелось бы отметить, что в текущем году сильно изменилась география полетов и роль новых типов воздушных судов. Это напрямую связано с ограничениями по всему миру и всплеску гуманитарных миссий. Что же касается классических чартерных перелетов, то мы получили дополнительный трафик, благодаря полетам на Средизем-

номорье и ОАЭ – именно эти регионы были самыми востребованными в летние месяцы. А в медицинском сегменте мы активно летали на африканский континент, помимо миссий в Европе», - отмечает г-н Линдхольм.

А относительно зимнего периода у компании прогноз сдержанный. По словам г-н Линдхольма, пока рано говорить о том, насколько высока будет потребность в полетах на отдых и по бизнесу, так как не известно каковыми будут в итоге ограничения в декабре. В Jetflite OY предполагают, что на фоне усиления ограничений, авиакомпания будут вынуждены вновь сокращать регулярные рейсы и часть пассажиров «пересядут на джеты». «Думаю, можно с уверенностью сказать, что нынешний зимний «высокий сезон» не будет традиционным», - резюмирует топ-менеджер компании.

Однако в компании не исключают, что в следующем году удастся увеличить парк бизнес-джетов, но предпочитают в настоящее время не комментировать сроки и типы воздушных судов. При этом нынешний чартерный парк останется без изменений, компания не планирует продажу воздушных судов. Сейчас в парке Jetflite OY пять самолетов для коммерческого использования: один Bombardier Challenger 650, два Bombardier Challenger 604, которые готовы принять на свой борт до 18 пассажиров, Dassault Falcon 7X с уникальной конфигурацией, рассчитанной на 16 пассажиров и семиместный Gulfstream G150.

В настоящее время структура трафика Jetflite OY выглядит следующим образом: 50% – чартерные рейсы, 20% – медицинские, 20% – полеты в интересах государственных структур и 10% – полеты в интересах владельцев. Через брокеров продается 80% всех рейсов, а оставшиеся 20% - прямые продажи.



Кopter полностью восстановил программу испытаний SH09

Kopter Group AG (входит в Leonardo) полностью возобновил испытания легкого однодвигательного вертолета SH09, прерванные 10 марта в связи с пандемией COVID-19. В июне вертолет выполнил несколько полетов, однако именно сейчас производитель сообщает о полном восстановлении программы летных испытаний в швейцарском Моллисе. Так, третий прототип SH09 приступает к испытанию нового рулевого винта для улучшения управляемости на малых скоростях. Также вертолет тестировали на управляемость на повышенных скоростях и в режиме авторотации.

В январе текущего года Kopter предпринял дальнейшие шаги в направлении окончательной конфигурации своего легкого однодвигательного SH09. Компания начала летные испытания на третьем прототипе новой конструкции несущего винта, включая модифицированную втулку и новые лопасти несущего винта. Новая конфигурация была опробована в конце прошлого года в аэродинамической трубе в Эннетмосе, Швейцария, и установлена на P3 в Поццалло, Италия, где с марта 2019 года Kopter проводит программу летных испытаний SH09. Производитель провел летные испытания обновленного главного редуктора на P3 в прошлом году. По сообщению Kopter, начальные наземные прогоны и полеты с новой конфигурацией несущего винта, в качестве части текущего обновления конструкции вертолета, подтвердили ожидаемые улучшения. «Результаты первых полетов подтверждают, что наша дорожная карта развития вертолета соответствует ожиданиям», - сказал технический директор Kopter Мишель Риккобано. Новая втулка несущего винта оптимизирует и улучшает управляемость и снижает рабочую нагрузку пилота на всех этапах полета за счет оптимизации «динамического поведения», говорится в сообщении компании. Кроме того, ожидается, что

новые лопасти позволят увеличить высоту полета и полезную нагрузку.

Напомним, что в апреле текущего года итальянский производитель Leonardo объявил о закрытии сделки по приобретению Kopter Group AG (Kopter) у компании Lynwood (Швейцария). Стоимость сделки без учета денежных средств на счетах и долгов состоит из фиксированной составляющей в размере \$185 млн и механизма заработка, связанного с определенными этапами в течение срока действия программы, начиная с 2022 года. Приобретение Kopter позволяет Leonardo еще больше укрепить свое лидерство и позиции в сегменте вертолетостроения в соответствии с целями промышленного плана по укреплению основных видов деятельности.

SH09 стоимостью \$3,5 млн оснащен одним двигателем Honeywell HTS900 мощностью 1020 л.с. и цифровой авионикой с четырехосевым автопилотом. Мак-

симальная крейсерская скорость вертолета составит 140 узлов, а дальность полета – 430 морских миль.

В октябре текущего года Исполнительный директор Leonardo Марко Виола, которому поручено интегрировать Kopter, теперь будет исполнять обязанности его временного генерального директора. Марко Виола, ранее занимавший различные руководящие должности по техническому обслуживанию и поддержке Leonardo, «заполняет пустоту, образовавшуюся после ухода бывшего генерального директора Kopter Андреаса Лёвенштейна, который покинул компанию». За прошедшие годы компания Kopter получила множество новых заказов на SH09 от основных операторов, включая Metro Aviation, Ranier Heli International, INAEC, Paradise Helicopters, Helitrans of Norway, Elling Halvorson и Safomar Aviation. В общей сложности Kopter заявила о более чем 70 заказах и еще 120 письмах о намерениях ранее в этом году.



Меридиан делает ставку на EASA PART-CAMO

Для осуществления процедур поддержания летной годности воздушного судна европейской регистрации необходимо соответствовать требованиям документа Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) PART M Subpart G и пройти соответствующую процедуру сертификации.

В 2019 году EASA выпустило поправку Regulation (EU) No 1321/2014 к правилам поддержания летной годности воздушных судов - PART-CAMO. Новые правила вступят в силу с 24 сентября 2021 года и полностью заменят собой требования документа EASA PART M Subpart G.

Требования EASA PART-CAMO в части поддержания летной годности обсуждались в европейском сообществе на протяжении 8 лет. Эти решения являются результатом нескольких нормотворческих мероприятий, которые включены в Европейский план обеспечения безопасности (European plan for aviation safety (EPAS) на 2020-2024 годы.

В новой редакции Regulation (EU) No 1321/2014 появились следующие приложения: Annex Vb (Part ML), Annex Vc (Part-CAMO), Annex Vd (Part-CAO), которые регламентируют и расширяют направления

по внедрению системы управления безопасностью полетов. К примеру:

- в дополнение к системе менеджмента качества – внедрение и поддержание в рабочем состоянии системы управления безопасностью полетов;
- внедрение в организации системы управления (Management system);
- создание внутренних процедур реагирования на вопросы, связанные с безопасностью полетов (Internal safety reporting scheme);
- обработка, анализ и действия при получении информации от уполномоченных органов по вопросам безопасности полетов (Immediate reaction to a safety problem);
- оценка рисков, в том числе и при выполнении работ по договорам (Contracting and subcontracting).

Также расширены и требования к квалификации персонала, выполняющего процедуры поддержания летной годности воздушных судов.

После тщательной подготовки в августе этого года авиакомпания «Меридиан» подала заявку в EASA на сертификацию в соответствии с новыми требованиями PART-CAMO и уже 22 сентября 2020 года подтвердила соответствие новым требованиям, получив сертификат “Continuing Airworthiness Management Organization Certificate” EASA.CAMO.0003 на право оказания услуг по поддержанию летной годности воздушных судов европейской регистрации.

Особое внимание при проведении процедур сертификации уделялось степени включения системы управления безопасностью полетов во все аспекты деятельности, связанные с поддержанием летной годности.

В авиакомпании «Меридиан» интегрированная



система менеджмента качества и управления безопасностью полетов успешно существует длительный период и включена в процессы поддержания летной годности. С положительными результатами подобного слияния двух направлений эксперты авиакомпании делились на таких мероприятиях как:

- «Конференция по безопасности полетов» на площадке Европейской Ассоциации Бизнес Авиации (ЕВАА BizAv Safety Conference) г. Кельн в ноябре 2018 года;
- «Russian Business Aviation Exhibition» «Конференция по безопасности полетов и топливообеспечению» на площадке Российской Ассоциации Бизнес Авиации в г. Москва в марте 2019 года;
- консультационный совет Airbus Corporate ACJ Advisory Board – Jet в г. Женева в мае 2019 года.

Напоминаем, что авиакомпания «Меридиан» уже на протяжении более 7 лет сертифицирована для самостоятельного поддержания летной годности воздушных судов европейской регистрации и является единственной САМО организацией за пределами Евросоюза. В настоящее время САМО авиакомпании «Меридиан» поддерживает летную годность воздушных судов типа Gulfstream-G450, Bombardier Challenger-605, Airbus-A320.

Помимо поддержания летной годности собственного парка воздушных судов специалисты САМО авиакомпании «Меридиан» активно используют уникальный 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». Это одно из основных направлений, которое способствует привлекательности российского реестра гражданских воздушных судов.

«Организация САМО, находящаяся внутри авиакомпании, дает огромное количество преимуществ для владельцев бизнес-джетов. Например, сохранение себестоимости авиационного актива более продолжительное время, управление выполнением технического обслуживания, оперативное решение

вопросов, связанных с обнаружением дефектов и их устранением, сохранение еще более дорогого актива – «время, для главного пассажира» - прокомментировал В.А. Лапинский, Генеральный директор авиакомпании «Меридиан».



Ежедневный трафик достиг максимума с марта

Согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, опубликованному в четверг, с начала октября 2020 года активность мировой деловой авиации снизилась на 15% по сравнению с тем же периодом 2019 года. Это устойчивая тенденция, учитывая всплеск проблем, связанных с распространением вируса на ключевых рынках Европы и США, и связанные с этим ограничения на поездки, которые нашли отражение в более чем 50%-ом сокращении рейсов регулярных авиакомпаний.

Скользкая средняя семидневная активности деловой авиации достигла постмартовского максимума, составив 19 октября чуть более 12000 рейсов в день, по сравнению с минимальным значением, равным всего 4000 полетов весной и максимальным значе-

нием в 11000 летом. Поскольку деловые поездки в основном приостановлены, спрос на отдых проявляется в виде устойчивого спроса на чартерные перевозки, туристические направления и небольшие самолеты.

Три четверти активности мировой деловой авиации в этом месяце приходилось на Северную Америку, при этом львиная доля этого трафика – в Соединенных Штатах, которые пока на 14% ниже нормы. Затем идут Канада, Мексика и Багамы, которые демонстрируют более серьезный спад. За последние два месяца рынок США немного улучшился на совокупном уровне, и находится на 86% от уровня октября 2019 года. Эта тенденция довольно обнадеживающая, учитывая, что на этот месяц, как правило, приходятся календарные события, которые в этом году

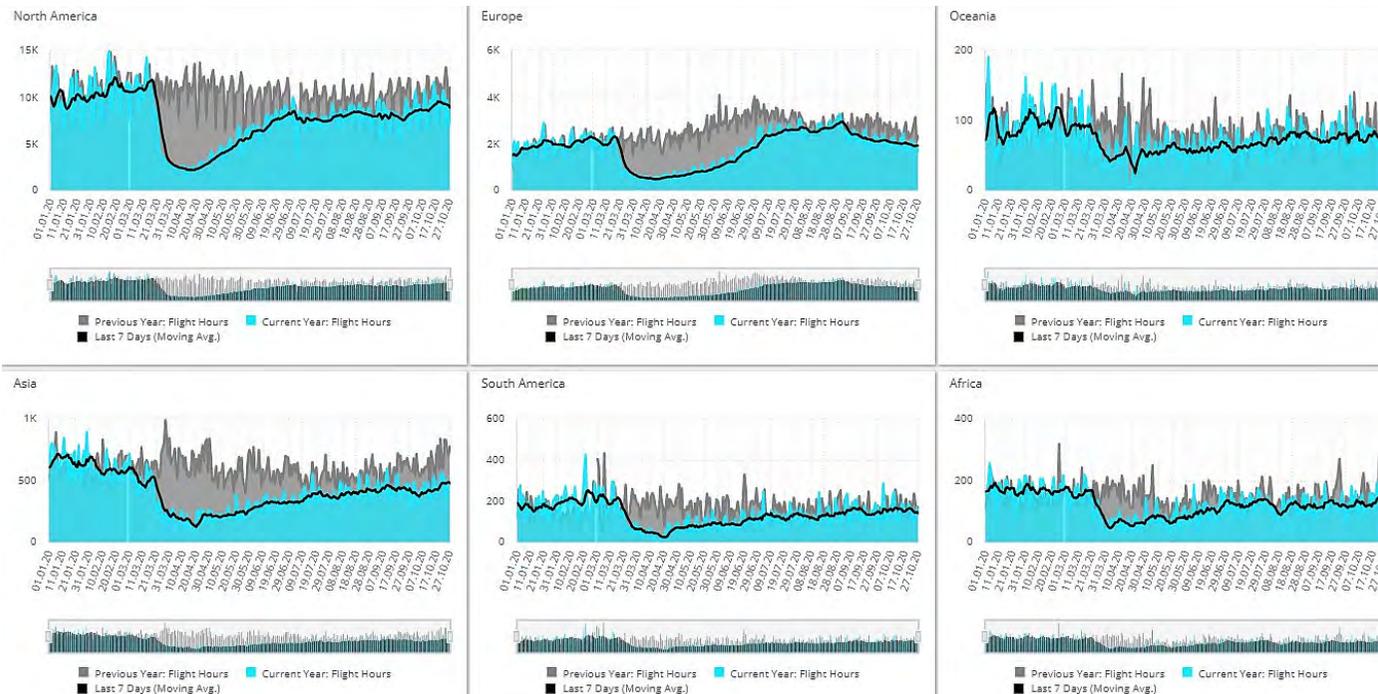
отменены. Рынок чартерных перевозок находится на подъеме: чартерные рейсы всего на 7% ниже нормы. Операции долевых самолетов теперь также демонстрируют более сильное восстановление – 93% от нормы. Частные владельцы, в том числе корпоративные летные отделы, по-прежнему летают намного реже, на 23% меньше, чем в прошлом году.

Соединенные Штаты

В двух из четырех самых загруженных штатов США в этом месяце наблюдался рост активности деловой авиации, причем во Флориде и Колорадо увеличение в годовом исчислении выражалось двузначными числами. Техас является самым загруженным штатом, но активность бизнес-авиации здесь на 14% ниже в годовом исчислении. Трафик из Калифорнии, по-прежнему находящейся в локдауне, снизился всего на 11%. На Восточном побережье наблюдается наибольший спад: количество рейсов из Нью-Йорка снизилось на 14%, из Пенсильвании – на 21%, а Нью-Джерси все еще остается аутсайдером, количество рейсов упало на 46% в годовом исчислении. Южная Каролина – еще один особенный штат, количество рейсов здесь увеличилось на 2%, и наблюдается устойчивый рост у направлений отдыха – Юты, Монтаны и Айдахо. В США наиболее популярны сегменты легких и сверхлегких джетов. Активизируются чартерные полеты на нескольких платформах, включая Citation X, Lear 60, Nextant и Challenger 300/350.

Европа

Тренд в США сходится с европейскими. По мере того, как первые улучшаются, вторая ухудшается, отражая всплеск распространения вируса в этом месяце. Октябрьские тенденции показывают сни-



жение общего числа региональных полетов на 13% и 18%-ное сокращение налета, что подчеркивает переход к более легким самолетам, выполняющим более короткие рейсы. На четырех из шести крупнейших рынках сейчас наблюдается быстро нарастающий спад: Швейцария, Франция, Испания и особенно Великобритания – количество рейсов сократилось на треть по сравнению с октябрем 2019 года. Германия и Италия пострадали гораздо меньше, пока уровень трафика выше 90% от нормы, и в октябре растут внутренние рейсы в Германии, Италии, а также в Швеции. Активность в Турции и России хорошо растет, но в основном на внутренних направлениях.

Чартерный рынок в Европе также более оживлен, в октябре наблюдалось снижение всего на 8%. Существенно увеличились объемы чартерных операций в Греции, на Кипре, Украине, Польше, а также в России и Турции. Наиболее загружены чартерные потоки внутри стран: в Великобритании, Франции, Испании (все они значительно снижаются в годовом исчислении), и в Германии, которая лишь на 5% ниже нормы. Самое популярное международное чартерное направление в Европе – из Великобритании во Францию, но количество рейсов на нем сократилось на 35%. Далее идет маршрут из Великобритании в Германию, чартеры в этом месяце выросли почти на 10%. Потоки в других странах указывают на спрос на отдых во время осенних каникул: чартерные перевозки в Германии, Италии, Великобритании, Турции и Греции очень популярны. Хорошие чартерные направления из Внуково – в Ригу, Бодрум, Ниццу, Ларнаку.

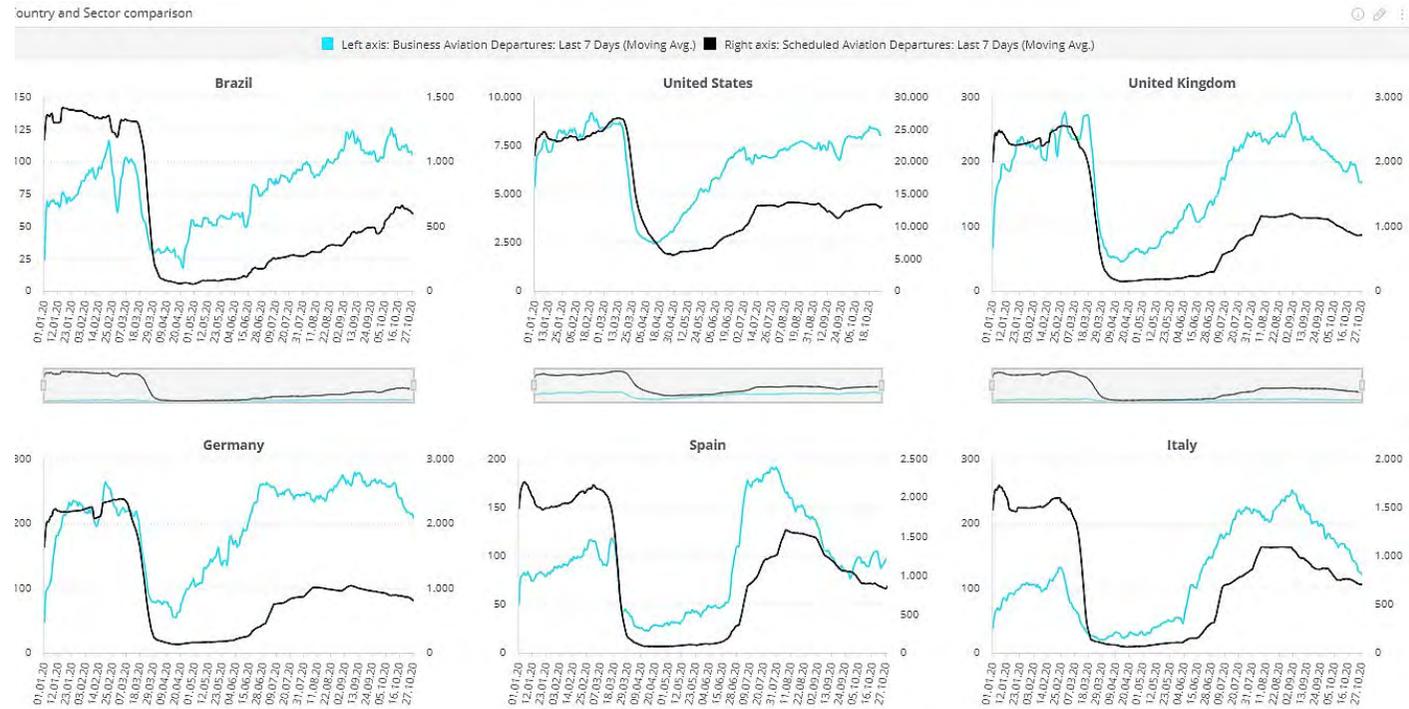
Остальной мир

За пределами Европы и Северной Америки ситуация

мало изменилась: количество рейсов снизилось на 18% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а налет – на 26% из-за падения спроса в межконтинентальных направлениях. По-прежнему значительный спад в Канаде, Мексике, Саудовской Аравии, Индии, тогда как активность бизнес-джетов значительно выше в Бразилии, Израиле, Колумбии, Китае и ОАЭ. Самые загруженные аэропорты в этих регионах находятся в Мексике, Бразилии, Австралии, такие как Дель-Норте и Толука, где количество рейсов значительно сократилось, хотя в Лос-Кабос трафик вырос, также как и в Коргоньяс, Сан-Паулу, Аделаиде и Таунсвилле в Австралии. В число лучших аэропортов Азиатско-Тихоокеанского региона

входят Пекин, Селетар и Гонконг, при этом количество полетов во всех трех местах остается на низком уровне. В этом месяце в Гуанчжоу наблюдается самый большой рост деловой авиации в Азии.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Спрос на бизнес-авиацию во всем мире держится, и воодушевляет постмартовский максимума ежедневных операций. Чартеры и рейсы долевых операторов довольно устойчивы, и, поскольку мы знаем, что деловые поездки значительно ограничены, это говорит о наличии сильного базового спроса на безопасные и удобные поездки на отдых и для развлечений».



Отложенный спрос дает устойчивость деловой авиации

Согласно данным ежеквартального отчета Business Aviation Index от компании Jet Support Services, Inc. (JSSI), налет деловой авиации в третьем квартале увеличился на 87,5% по сравнению со вторым, поскольку полеты возобновились после резкого снижения, связанного с COVID-19.

Индекс сообщает о глобальной летной активности и использовании более 2000 воздушных судов бизнес-авиации, участвующих в программах почасового обслуживания JSSI, включая реактивные, турбовинтовые самолеты и вертолеты. С тех пор как в апреле из-за пандемии COVID-19 средний налет упал до рекордно низкого уровня, активность деловой авиации восстановилась до 78,4% от уровня 2019 года.

По мере того, как часть отложенного спроса на поездки была высвобождена, объем полетов в месячном исчислении с августа по сентябрь 2020 года вырос на 7,1%, что является первым месячным увеличением налета с третьего квартала 2019 года.

«Хотя этот квартал стал благоприятным знаком для деловой авиации, использование воздушных судов все еще снижается на 21,6% по сравнению с прошлым годом. Я думаю, что в зимние месяцы мы увидим увеличение количества поездок на отдых, поскольку ужесточение ограничений на поездки в сочетании с возобновлением распространения вируса будет по-прежнему ограничивать налет, связанный с бизнесом», - сказал Нил Бук, президент и генеральный директор JSSI.

Данные JSSI также показывают, что несколько отраслей, изначально наиболее сильно пострадавших от пандемии коронавируса, таких как бизнес-услуги и финансовые услуги, продемонстрировали в третьем квартале наиболее значительное восстано-

вление, увеличив количество летных часов на 84,3% и 111,4% соответственно по сравнению с предыдущим кварталом.

Крупноразмерные самолеты показали самый большой спад в мировом масштабе: налет в годовом исчислении снизился на 30,7%. Для сравнения: легкие самолеты продемонстрировали наименее выраженное снижение активности – всего на 2,1% по сравнению с уровнем 2019 года, что отражает их ценность во время пандемии, когда новые клиенты обращаются к бизнес-авиации для удовлетворения своих потребностей в поездках.

«Начиная со второго квартала, когда глобальное влияние COVID-19 стало очевидным и мы увидели рекордное сокращение коммерческих рейсов, мы стали свидетелями скачкообразного увеличения налета, при этом Северная Америка опередила другие регионы. В течение третьего квартала во всех регионах наблюдалось увеличение налета в бизнес-авиации, но наиболее резкий рост наблюдался в Центральной и Южной Америках, где загрузка увеличилась более чем на 169% и 146% по сравнению с предыдущим кварталом, поскольку ограничения на поездки начали ослабевать», - добавляет Нил Бук.

[Business Aviation Index](#)



COVID ударил по британской бизнес-авиации

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) на прошлой неделе выпустила специализированный отчет об активности полетов бизнес-джетов с начала пандемии COVID-19. Согласно данным ассоциации, больше всего пандемия ударила по бизнес-перевозкам в Великобритании. Как отмечают аналитики ЕВАА, количество полетов самолетов деловой авиации в Великобритании с января по август этого года было на 37% ниже, чем за тот же период прошлого года. Не далеко ушла и Италия с 35% просадкой по трафику за этот же период. В государствах Пиренейского полуострова и во Франции снижение зафиксировано на уровне 33%, а в странах Бенилюкса – на 31%. Трафик в скандинавских странах и Швейцарии пострадал от пандемии на 27%, а в Австрии – на 26%. В Германии зафиксированы наименьшие потери в

активности деловой авиации, при этом объем трафика сократился всего на 25% по сравнению с прошлым годом.

«Несмотря на эти статистические данные, спустя более семи месяцев после начала кризиса и остановки почти всех европейских авиакомпаний к апрелю, по-прежнему трудно сделать обзор воздействия пандемии на бизнес-авиацию», - сказал автор отчета Артур Томас, который является старшим менеджером по маркетингу и бизнес-аналитике в ЕВАА. «Первые несколько недель кризиса были отмечены всплеском активности деловой авиации, но в начале апреля она упала до отметки в -80%. Восстановление деловой авиации в Соединенном Королевстве происходит более робко, чем в остальной Европе. Вместе со Сканди-

навией эта страна остается единственным крупным европейским рынком бизнес-авиации с 20%-ным падением трафика за летний период (июль и август)».

Германия

Как и во Франции, меры, принятые правительством Германии в начале кризиса, сразу же привели к падению трафика деловой авиации, которое стабилизировалось на отметке -70%. Тем не менее, восстановление деловой авиации опережает средние показатели по Европе. К первой неделе июля уровень активности «вернулся к норме».

Годовые показатели: с января по август 2020 года Германия на 25% ниже 2019 года.

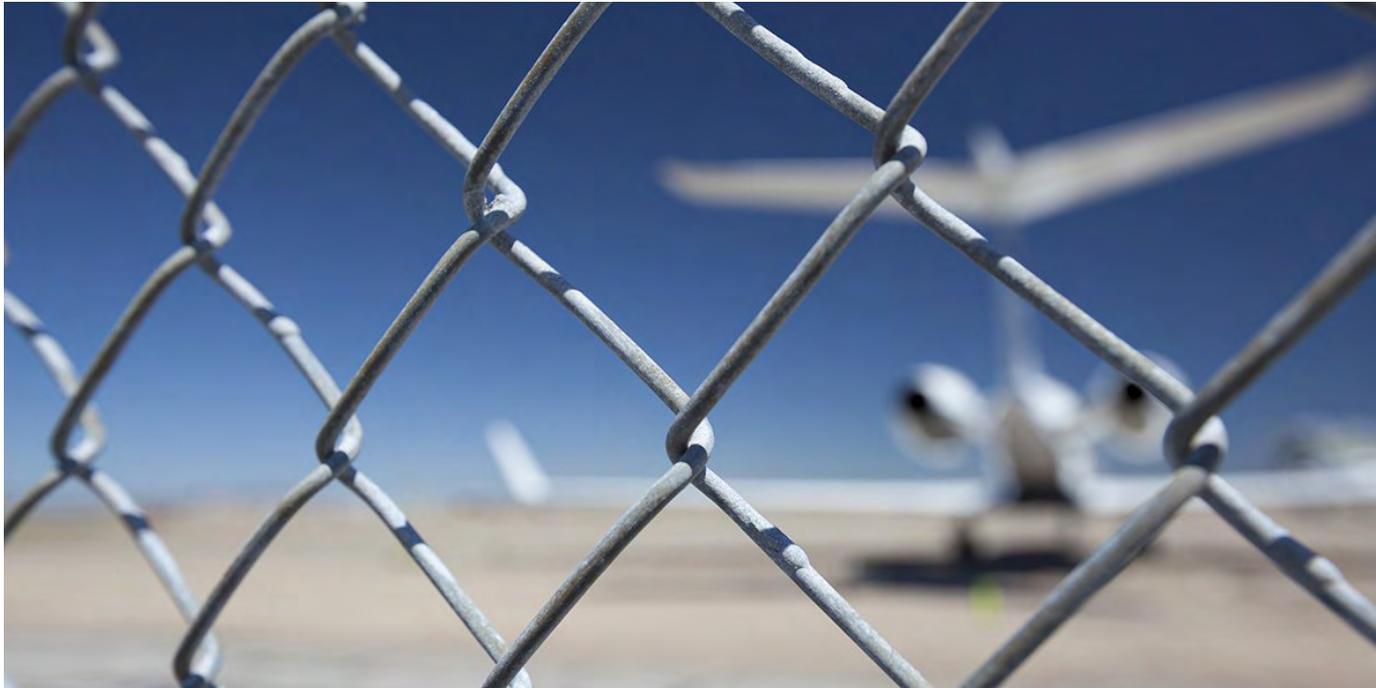
Швейцария

Как отмечается и в некоторых других европейских странах, деловая авиация в Швейцарии испытала рост активности в первые недели кризиса (в основном рейсы по репатриации). Восстановление деловой авиации в целом соответствовало среднему европейскому уровню, после чего резко ускорилось в начале лета. В Швейцарии июль и август 2020 года показали лучшие результаты, чем в 2019 году (+6%).

Годовые показатели: с января по август 2020 года Швейцария на 27% ниже 2019 года.

Италия

Первая вспышка распространения COVID-19 произошла в Италии, и вполне логично, что итальянская кривая на несколько недель опередила другие страны, упав до -85% на дне кризиса. Тем не менее, восстановление трафика деловой авиации с середи-



ны июня происходило несколько медленнее, чем в среднем по Европе.

Годовые показатели: с января по август 2020 года Италия на 35% ниже 2019 года.

Испания и Португалия

Первые недели кризиса были отмечены значительным увеличением трафика деловой авиации на Пиренейском полуострове (+20%), а затем снижение активности примерно на 75%, которое продолжалось до второй половины июня. Поскольку южная часть Европы – регион с высокой сезонностью, начало лета привело к резкому увеличению трафика, который вернулся к «нормальному уровню» быстрее, чем в среднем по Европе. Правда, летний период был не-

много ниже показателей 2019 года (-6%).

Годовые показатели: с января по август 2020 года Пиренейский полуостров на 33% ниже показателя 2019 года.

Скандинавия

Скандинавия – это особняк на европейском пейзаже. Во-первых, правительства Скандинавии более мягко подходили к ограничениям (по сравнению с другими странами), а во-вторых, эти страны сильно зависят от авиации, как внутреннего транспортного средства. Одна из основных характеристик – преобладание внутренних рейсов (от 60% до 80% авиаперевозок в обычное время). Как следствие, падение было намного меньше, чем где-либо еще в Европе (-50% на

кризиса). Однако восстановление идет медленно, и в конце августа трафик остается ниже нормального уровня (-20% за все скандинавское лето).

Годовые показатели: с января по август 2020 года Скандинавия на 27% ниже уровня 2019 года.

Бенилюкс

Рынки Бельгии, Нидерландов и Люксембурга пострадали от последствий кризиса, как и в среднем по Европе. В первые недели кризиса наблюдался всплеск репатриационных рейсов, за которым последовал резкий спад.

Годовые показатели: с января по август 2020 года в странах Бенилюкса трафик просел на 31% ниже показателей 2019 года.

Австрия

Австрийский рынок пострадал так же, как и в среднем по Европе, но особенно неровно в первые недели (аналогично немецкому рынку). С конца мая медленное восстановление движения деловой авиации было стабильным. Эксперты наблюдали ускорение в начале летнего периода, которое в целом было выше уровней 2019 года (+6% в июле-августе).

Годовые показатели: с января по август 2020 года в Австрии трафик на 26% ниже показателя 2019 года.

Европейская ассоциация деловой авиации продолжает отслеживать события, связанные со вспышкой COVID-19 и ее влиянием на авиационный сектор в целом. В этой связи в ближайшие месяцы будет продолжен дальнейший анализ.



Ричард Гаона: у нас появился бриллиант

Прошло более месяца с момента громкого анонса нового бизнес-джета Airbus TwoTwenty, а ведущие мировые аналитики рынка бизнес-авиации продолжают активное обсуждение мегаудачного проекта европейского производителя. Многие эксперты уверены, что Airbus удался своего рода революционный прорыв, а новый лайнер станет новым типом воздушных судов деловой авиации. Именно так считает Исполнительный директор Comlux Ричард Гаона. BizavNews отправился в гости к Comlux Group, которая стала стартовым заказчиком ACJ TwoTwenty, и получил подробные ответы на все интересующие вопросы.

Но начнем по порядку. В начале октября Airbus Corporate Jets объявил о запуске бизнес-джета ACJ TwoTwenty на базе модели A220-100, которая отлично зарекомендовала себя в эксплуатации коммерческих авиаперевозчиков. По своим габаритам самолет ACJ TwoTwenty идентичен «одноклассникам» и может эксплуатироваться в тех же аэропортах, однако его салон в три раза просторнее, а операционные расходы – в три раза ниже. Кроме того, самолеты семейства A220 самые тихие и экономичные в своей категории: площадь их звукового следа на 50% меньше, а расход топлива на 25% ниже, чем у моделей предыдущего поколения.



ACJ TwoTwenty спроектирован с «чистого листа», что позволило применить самые передовые технологии и материалы. Салон самолета оборудован системой связи последнего поколения, беспроводным доступом в интернет, системой освещения на основе светодиодной технологии и иллюминаторами с функцией автоматического затемнения. Дальность ACJ TwoTwenty составит порядка 10 500 км (более 12 часов полета), что позволит выполнять беспосадочные рейсы из Москвы в Лос-Анджелес, Майями, Токио или Сингапур. Салон самолета ACJ TwoTwenty площадью 73м² будет поделен на несколько функциональных зон, включая спальню и душевую кабину, а также современную кухню, что позволит пассажирам провести время в полете с максимальной пользой или просто отдохнуть. В салоне смогут с удобством расположиться 18 пассажиров, каждому из которых будут обеспечены дополнительное индивидуальное пространство и комфорт.

«Мы начали совместные консультации с Airbus по новому проекту два года назад и сейчас действительно гордимся проделанной работой. Основной результат – нам удалось совместить кости и большую дальность. Да, действительно стоимость летного часа самолета поражает. ACJ TwoTwenty использует уникальные особенности почти полностью композитного Airbus A220, чтобы предложить новый корпоративный самолет для рынка больших салонов. Новый лайнер сможет выполнять мультизадачи: его дальность, экономичность и способность взлетать и приземляться на короткие ВПП – факторы, которые очень нужны будущим владельцам. Я бы сказал, что этот самолет воплотил все фантазии на тему того, что должен включать в себя современный бизнес-лайнер и все это есть в ACJ TwoTwenty», - рассказывает г-н Гаона. «ACJ TwoTwenty создает «новый сегмент» между традиционными самолетами биз-

нес-класса и большими авиалайнерами корпоративной конфигурации, предлагая широкий салон в сочетании с «чрезвычайно» большой дальностью полета. Вам больше не нужно выбирать между скоростью, дальностью полета и комфортом салона».

Глава компании отмечает, что емкость рынка для ACJ TwoTwenty в ближайшие 10 лет составляет порядка 300 самолетов. Сам Comlux планирует генерировать шесть лайнеров в год, но не сразу, а через несколько лет. Comlux, стартовый заказчик нового бизнес-джета Airbus ACJ TwoTwenty, рассчитывает получить первый из двух заказанных и полностью

оборудованных самолетов уже в декабре 2022 года. Первый самолет будет демонстратором, который начиная с весны 2023 года, станет своего рода визитной карточкой партнеров на многочисленных авиасалонах и специализированных выставках. Первый Airbus ACJ TwoTwenty получит специальную ливрею и вполне возможно, что российские клиенты увидят впервые бизнес-джет осенью 2023 года в рамках выставки RUBAE.

Второй самолет будет введен в эксплуатацию в конце 2023 года или начале 2024 года. Это будет «чисто коммерческая машина с возможностью продажи».

Цель Comlux – эксплуатировать, как минимум три самолета ACJ TwoTwenty, однако, по словам г-на Гаоны, все будет зависеть от множества факторов, которые, прежде всего, скорее связаны с рыночными условиями. Остальные машины будут поставлены клиентам Airbus. Первые два самолета были приобретены за собственные средства группы.

Для своего первого самолета Comlux выбрал интерьер, который включает деловой и гостевой лаундж, а также зону, которую компания назвала «частное развлекательное пространство» и частный люкс с ванной комнатой. Свой салон Comlux называет «переосмысление своего места в небе ...». Он также будет оборудован кроватью размера «king-size», душем и новой системой очистки воздуха с помощью ионизации для отличного самочувствия на борту, комментирует г-н Гаона.

Далее компания планирует с 2023 года увеличить число кастомизированных ACJ TwoTwenty до двух-трех машин, далее по нарастающей, а время дооборудования «зеленых самолетов» в бизнес-лайнеры снизится до восьми месяцев. Все работы по кастомизации будут проходить в центре комплектации в Индианаполисе, где расположена Comlux Completion (входит в Comlux Group). Компания будет иметь эксклюзивные контракты на оснащение первых 15 самолетов ACJ TwoTwenty. Технические специалисты компании будут работать в тесном сотрудничестве с главным креативным дизайнером Airbus Corporate Jets Сильваном Мариа, создателем самых инновационных салонов для бизнес-джетов Airbus. Ближайший слот на полностью оборудованный лайнер – четвертый квартал 2023 года.

«Стоимость нового самолета составит \$70-\$75 млн в зависимости от комплектации. Это сопоставимо по



цене с флагманами производителей, которые вышли на рынок в период 2018-2020 гг. или находятся на финальной стадии проектирования и сертификации. Но эти современные ультрадальние самолеты все-таки находятся в «узком теле», хотя и имеют характеристики схожие с Airbus ACJ TwoTwenty. Это лучший самолет, о котором мечтал Comlux, он полностью соответствует нашим амбициям – желанию летать на большие расстояния и эффективно отслеживать затраты», - продолжает г-н Гаона.

По мнению г-на Гаоны, ACJ TwoTwenty вовсе не будет конкурировать с линейкой бизнес-лайнеров семейства ACJ320Neo. Если клиент приходит в компанию с проектом собственного дизайна, то ему порекомендуют все-таки обратить внимание именно на семейство ACJ320Neo. ACJ TwoTwenty – это готовое решение. Кастомизация под собственный проект

будет стоить порядка \$30 млн, и общая стоимость самолета будет сопоставима, например, с ACJ319. А это значит, что «уходит концепция того, для чего ты покупаешь самолет», объясняет г-н Гаона.

Особое внимание глава компании обратил на «очень современную платформу с новейшими технологиями», которая включает систему широкополосного соединения в Ku-диапазоне с удвоенной скоростью по сравнению с существующим бортовым Wi-Fi, а также дополнительную систему увлажнения воздуха. «Это будет очень функциональный самолет, наши пассажиры смогут использовать собственный контент и оставаться на связи, практически, весь полет. Появился новый тип богатых людей – они молоды, без дрожи перед роскошью, часто выходцы из IT-сферы. Самолет для них – удобное и быстрое транспортное средство. ACJ TwoTwenty будет доступен в трех

вариантах (авангард или модерн, вневременной и квинтэссенция), а заказчики могут выбрать из 80 вариантов конфигурации интерьера. Вы сможете сконфигурировать ваш будущий лайнер исходя из собственных задач. Поверьте, места хватит всем и для работы, и для отдыха. Вы не будете стеснены габаритами самолета, а наличие полноценной спальной комнаты и дополнительных спальных мест, сделают даже многочасовой перелет вовсе не утомительным. ACJ TwoTwenty также предлагает изысканные решения по внутренней отделке салона, включая мебель ручной работы. В некоторых конфигурациях предусмотрена установка современной системы «домашний кинотеатр». Благодаря универсальности салона и опциям, отвечающим запросам клиентов, в салоне могут работать, отдыхать и наслаждаться полетом до 18 пассажиров», - резюмирует г-н Гаона.



ФВО недели

ФВО MINSK

Год ввода в эксплуатацию: **2020 г.**

Место съемки: **октябрь 2020 года, Minsk - UMMS, Belarus**



Фото: Дмитрий Петроченко