



На минувшей неделе всё внимание мировой общественности было приковано к выборам в США и распространению COVID-19 с очередными карантинами в большинстве европейских стран. Авиационный сегмент на этом фоне выглядел весьма уныло. Горькую пилюлю добавил EUROCONTROL, который опубликовал новый прогноз по трафику в Европе на ближайшие пять лет. В наиболее оптимистичном сценарии прогнозируется, что к 2024 году трафик вернется на уровень 2019 года. Однако во втором сценарии (наиболее вероятном) активность 2024 года составит только 92% от показателей 2019 года. В третьем сценарии объем полетов в 2024 году составит 75% от уровня 2019 года и не достигнет показателей 2019 года до 2029 года.

В то же время аналитики Colibri Aircraft в панике не замечены. Согласно их данным в период с 1 сентября по 15 октября воздушные суда бизнес-авиации совершили 85 520 рейсов, что всего на 10,3% меньше, чем за тот же период 2019 года. По сравнению с падением пассажиропотока коммерческих авиакомпаний более чем на 50%, эти предварительные данные показывает относительную силу сегмента и подчеркивают, что это «редкое светлое пятно» в мрачной авиационной отрасли. Из 10 крупнейших европейских рынков бизнес-авиации Россия, Турция, Швейцария и Германия лидируют с точки зрения надежности. В августе в России было зафиксировано увеличение вылетов деловых самолетов на 25,6% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, а соответствующие показатели для Турции, Швейцарии и Германии составили 16,8%, 14,1% и 13,1% соответственно. В период с 1 сентября по 15 октября 2020 года в Австрии, Турции, Греции и России также наблюдалось увеличение активности деловой авиации.



Трафик падает из-за карантинов

WINGX: С возобновлением распространения коронавируса в Европе, которое также неизбежно направится в Соединенные Штаты, отрасль в течение нескольких месяцев столкнется с трудностями, и это уже отражено в рецидиве восстановления **стр. 20**



Безрадостные перспективы от EUROCONTROL

EUROCONTROL опубликовал новый прогноз по трафику в Европе на ближайшие пять лет

стр. 22



Доставка рвется в небо

Малая авиация с 1 января 2021 года сможет возить грузы и персонал заказчиков, выполнять авиаработы. Приказ об утверждении новых федеральных авиационных правил издал Минтранс

стр. 23



Duet от Embraer и Porsche

Embraer и Porsche совместно анонсируют новую линию Duet – ограниченный выпуск самолетов Embraer Phenom 300E и автомобилей Porsche 911 Turbo S

стр. 24

Gulfstream

G500



Финансисты утверждают, что бизнес-авиация созрела для консолидации

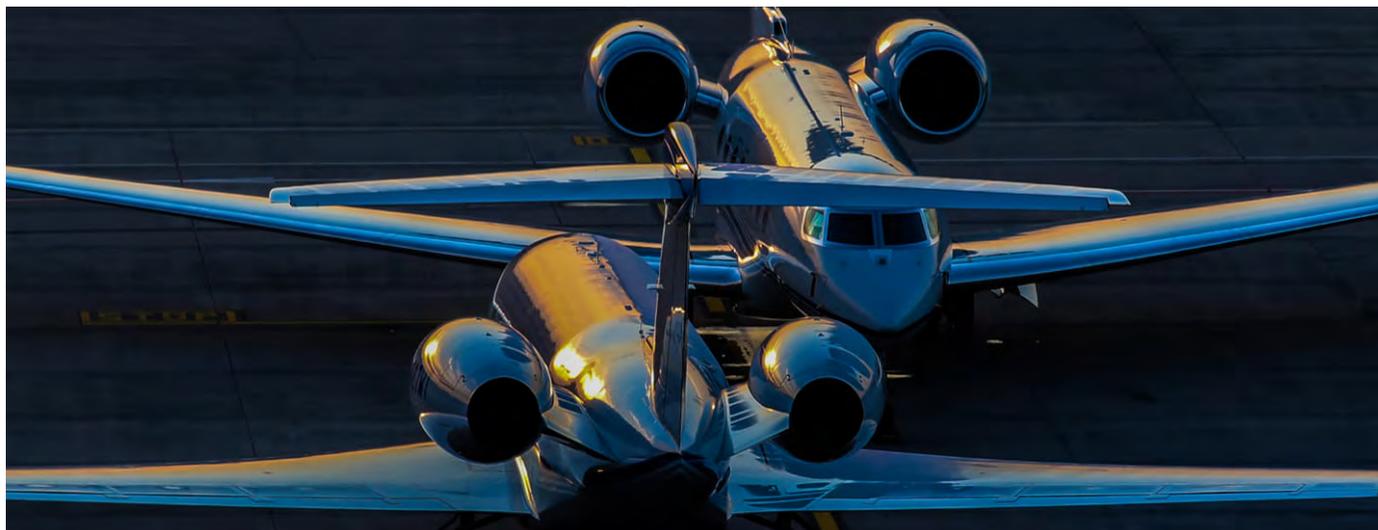
Согласно докладу инвестиционного банкира Брукса Крэнкшоу, управляющего директора Balmoral Advisors, отрасль деловой авиации, особенно чартерные операторы, созрела для консолидации. «Частная авиация представляет новую и интересную возможность для покупателей и продавцов участвовать в том, что может стать очень масштабной консолидацией этой растущей отрасли», - сказал он в интервью AIN.

Крэнкшоу утверждает, что из-за пандемии COVID-19 частная авиация стала «популярной альтернативой» авиаперелетам. Ссылаясь на различные данные от Argus, FlightAware, McKenzie и JetNet, он сказал, что объем частной авиации вырос до 85% от уровня 2019 года, чему отчасти способствовал рост спроса на туристические направления, а также увеличение количества пассажиров, впервые воспользовавшихся услугами бизнес-авиации.

Однако, как пояснил Крэнкшоу, отрасль сильно фрагментирована, и между крупными игроками и более

мелкими операторами существует сильная пропасть. Кроме того, в 2019 году 25 крупнейших чартерных операторов налетали почти 550 000 часов, что составляет лишь около 35% от чартерного трафика в США.

«Игроки отрасли могут извлечь выгоду от консолидации множеством способов», - сказал он. «Операторы малого и среднего размера могут получить преимущество в конкурентной среде с помощью технологических достижений крупных компаний, которые они не могли бы себе позволить себе ранее. Операторы могут преодолеть препятствия на пути роста, например, найти квалифицированных пилотов или получить большее количество самолетов. Владельцы могут диверсифицироваться, предлагая расширенный портфель, включающий в себя карточные продукты, техническое обслуживание или брокерские услуги. Преимущества стратегии покупки и развития могут привести к экономии за счет масштаба, диверсификации, а также горизонтальной или вертикальной интеграции».



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

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

Программа IS-BAO FlightPlan Stage 1 удостоена премии AIN

Новая программа Международного стандарта для операторов деловых самолетов (IS-BAO) FlightPlan Stage 1 для малых операторов, разработанная Международным Советом деловой авиации (IBAC), удостоена номинации в первой ежегодной премии Top Flight Award журнала Aviation International News (AIN).

«Мы гордимся тем, что редакция AIN отметила эту новую программу за ее вклад в безопасность, и бла-

годарим их за эту номинацию», - прокомментировал Беннет Уолш, директор программы IS-BAO. «Эта новая программа поистине является результатом обратной связи с операторами по всему миру и реакцией на потребности операторов с одним воздушным судном (самолетом или вертолетом). Мы очень довольны FlightPlan Stage 1 и ее способностью сделать IS-BAO более доступным и, в конечном итоге, повысить культуру безопасности малых операторов».

«Сообщество поощряло IBAC способствовать внедрению IS-BAO операторами с одним воздушным судном», - сказал Курт Эдвардс, генеральный директор IBAC. «FlightPlan Stage 1 – это инновационный подход, который помогает небольшим операторам определять и внедрять свои собственные SMS. IBAC удостоен награды Top Flight Award, что свидетельствует о преимуществах программы».

Новая программа FlightPlan Stage 1 определяет четкий, пошаговый и простой путь к одобрению IS-BAO Stage 1 в течение 90-180 дней после начала процесса Stage 1. Ключевым преимуществом программы является то, что она включает высококвалифицированного и стандартизованного специалиста по внедрению, который руководит и сопровождает весь процесс предварительного аудита с оператором, чтобы оптимизировать опыт. Пакет FlightPlan состоит из стандартного пакета документов IS-BAO и Общего руководства по операциям компании IS-BAO (GCOM) в нормативной базе эксплуатанта (например, NCC, FAR Part 91/135 и т. Д.) в координации с авиационными документами. Пострегистрационные проверки «на ходу» будут происходить каждые шесть месяцев в течение 24-месячного периода, и все это будет осуществляться в рамках единого сбора.




МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



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



Непревзойденный. От замысла до воплощения.

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

businessaircraft.bombardier.com

BOMBARDIER

AML Global спасает Eclipse Aerospace?

AML Global Eclipse, американская компания, поддерживаемая британским бизнесменом Кристофером Харборном, достигла соглашения с One Aviation Corporation о покупке активов Eclipse Aerospace и проекта самолетов Eclipse. В настоящее время в отношении One Aviation Corporation введена процедура банкротства по Главе 11.

В своем заявлении Кристофер Харборн отметил, что в эти необычные и трудные времена в AML Global увидели необходимость действовать решительно, чтобы защитить и сохранить вместе важнейшие аспекты проекта самолета Eclipse: интеллектуальную собственность, человеческий капитал и сеть поставщиков. Альтернативой была бы ликвидация компании по Главе 7, которая имела бы катастрофические последствия для проекта, персонала и существующего флота.

«Хотя пока не ясно, какими могут быть будущие перспективы проекта Eclipse, если наше соглашение будет одобрено судом по делам о банкротстве. Мы

надеемся на активное сотрудничество со всеми соответствующими сторонами, чтобы продолжить реализацию проекта. Мы приветствуем контакты от любых уволенных или бывших сотрудников, поставщиков и владельцев самолетов Eclipse для обсуждения того, как мы можем вместе построить успешное будущее».

В 2015 году Eclipse Aerospace объединилась с Kestrel Aircraft, разработчиком однодвигательного турбовинтового двигателя Kestrel 350, в компанию One Aviation. One Aviation добровольно подала заявление о банкротстве по главе 11 в конце 2018 года. Активы Kestrel не включены в заявку. На этот шаг компания пошла через четыре месяца после того, как достигла окончательного соглашения о погашении просроченной арендной платы за свои объекты в Альбукерке, штат Нью-Мексико. Также One Aviation заявляет, что продолжит оказывать поддержку самолета Eclipse 500/550. Управляющий партнер Wyse Advisors Майк Визе, который также является председателем One Aviation, стал основным консультантом компании в рамках процесса банкротства по Главе 11.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

На продажу выставлен один из вертолетов Трампа

Один из вертолетов президента Трампа – Sikorsky S-76B 1989 года выпуска – выставлен на продажу. Вертолет часто появлялся перед телекамерами на протяжении большей части 14-летнего пребывания Трампа в реалити-шоу «Ученик» и во время его президентской кампании 2016 года. Это один из трех S-76, эксплуатируемых компанией Trump Organization.

N76DT, s/n 760351, продается через Aero Asset без указания цены с «возможностью сделать предложение», но, как полагают аналитики, имеет рыночную стоимость около \$800 000, исходя из текущих рыночных условий и конкретного оснащения.

По данным службы оценки самолетов Vref, средняя розничная цена на S-76B 1989 года составляет \$725000, но считается, что избыток моделей на рын-

ке и проблемы с доступностью запчастей на практике приводят к снижению продажных цен. N76DT в настоящее время находится в ангаре в Нью-Джерси. Его силовая установка Pratt & Whitney PT6B-36A зарегистрирована в программе ESP Gold, и с момента последнего капитального ремонта их срок службы немного превышает 4000 часов.

Согласно листингу, вертолет оборудован для полетов по ППП с одним пилотом (SPIFR) и оснащен DAFCS Honeywell SPZ-7000, автономным индикатором высоты с резервным аккумулятором, двумя высотомерами с кодировкой IDC, ADS-B, метеорологическим радаром, TCAS, спутниковой связью. Шестиместный представительский пассажирский салон оснащен звукоизоляцией и отделан шпоном африканского красного дерева, акру/миндальной кожей, кремовой ультра-замшей с обилием золотой отделки.



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

ЕС потратит 220 млн евро на транспортировку пациентов с COVID

Безопасная транспортировка заразных пациентов крайне важна для того, чтобы использовать возможности больниц во время второй волны COVID-19. Председатель Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен объявила, что Европейская комиссия выделяет 220 миллионов евро для финансирования безопасных трансграничных перемещений пациентов.

«Мы чувствуем, что финансирование переживает критический момент. Служба скорой помощи Люксембурга финансирует EpiShuttles, в то время как греческая ЕКАВ зависит от возможностей финансирования EpiShuttles. Европа пытается найти деньги на безопасную изоляцию и транспортировку пациентов», - говорит Эллен Катрин Андерсен, генеральный директор EpiGuard. По ее словам, время имеет решающее значение, чтобы сделать эти важные средства доступными для организаций.

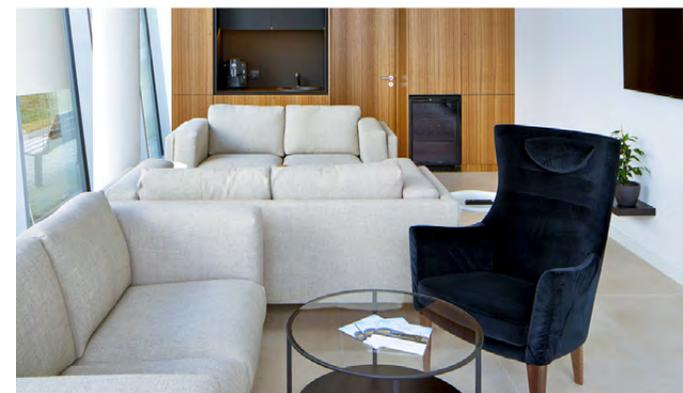
«Если мы не будем действовать в срочном порядке, распространение вируса захлестнет наши системы здравоохранения», - заявила Урсула фон дер Ляйен. Она призывает государства-члены обмениваться данными о возможностях отделений интенсивной терапии, данными о недостаточных возможностях

и увеличивать международную помощь пациентам. EpiGuard соглашается и призывает ЕС предоставить финансирование как можно скорее.

«Мы должны иметь возможность доставлять пациентов с COVID-19 туда, где есть возможности для интенсивной терапии. Только при наличии безопасной транспортировки мы сможем использовать все возможности всей системы здравоохранения и обеспечить лечение для всех», - говорит Эллен Катрин Андерсен генеральный директор EpiGuard. «Медицинские работники прилагают замечательные усилия по транспортировке пациентов. Однако дезинфекция вертолетов, самолетов и машин скорой помощи после каждой перевозки занимает так много времени, что вся транспортная система может рухнуть».

Система EpiShuttle обеспечивает полностью герметичный барьер между инфекционным пациентом и окружающей средой, защищая как транспортное средство, так и медиков. В то же время она позволяет контролировать пациента и проводить полную интенсивную терапию во время транспортировки, включая экстренные процедуры, такие как интубация и введение центральных венозных катетеров. Это экономически выгодно и может быть повторно использовано для следующей миссии.

«В настоящее время EpiGuard испытывает резкий рост спроса на EpiShuttle. По мере увеличения числа подтвержденных случаев заражения растет потребность в безопасной транспортировке пациентов. Текущий спрос свидетельствует о кризисе в Европе, и EpiGuard увеличит производство. EpiShuttle имеет маркировку CE как медицинское устройство первого класса. Мы готовы к разворачиванию», - говорит Андерсен.



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

В Карибской бассейне открывается второй FBO за месяц

Похоже, что страны Карибского бассейна решили в условиях пандемии COVID-19 сделать полеты на частных самолетах приоритетными для путешественников, а инвесторы охотно вкладывают средства в инфраструктуру бизнес-авиации. За неполный месяц в регионе открылись два новых FBO.

В международном аэропорту Барбадоса (Grantley Adams International Airport) открылся второй FBO, которым управляет M Jet. Стоимость комплекса оценена в \$3 млн. Он включает в себя пассажирский терминал площадью в 300 кв.м. (пассажирский лаунж, люкс для экипажа с отдельным душем и мини-кухней, конференц-зал на 12 мест, бизнес-центр, услуги консьержа). В FBO предусмотрена внутренняя таможня и иммиграционная служба, которая открыта ежедневно с 7:00 до 19:00. по местному времени, в нерабочее время по предварительной записи, а сам FBO работает круглосуточно и без выходных. Также доступны услуги по дезинфекции самолетов.

Также в комплексе ввели в эксплуатацию новый, устойчивый к ураганам ангар площадью 930 кв.м., в котором могут разместиться воздушные суда вплоть до Dassault Falcon 7X. Компания находится в процессе строительства еще одного ангара площадью 2400 кв.м., в котором можно будет одновременно разместить два BBJ. В настоящее время владельцы FBO рассматривают проекты по увеличению перрона до 3300 кв.м. Сейчас этот FBO эксплуатирует лишь треть от запланированной площади.

В конце октября американский провайдер по обслуживанию рейсов деловой авиации Standard Aviation (входит в Air Elite World Fuel) открыл на острове Сент-Томас (TIST) крупнейший FBO на Карибских островах. В новом комплексе будут базироваться различные операторы, включая AeroMD, Breeze Air Charters, Caribbean Buzz Helicopters и UFLYVI. Четырехлетнее строительство стало возможным благодаря государственно-частному партнерству между администрацией порта Виргинских островов и Standard Aviation.



ABS JETS

Ваш **единственный Embraer авторизованный сервисный центр (EASC)** по плановому ТО между Москвой и Прагой.

Ваш единственный EASC с опытом работы уже **500000 человеко-часов** именно на Лэгаси 600/650

Ваш **предпочтительный партнер** для любого вида ТО Вашего самолета



www.absjets.ru

pavel.hrdlicka@absjets.com

Горячая линия 24/7 **+420 725 529 489**

Airbus Helicopters за девять месяцев 2020 поставил 169 вертолетов

В общей сложности за девять месяцев 2020 года Airbus Helicopters передала заказчикам 169 вертолетов (в первые девять месяцев 2019 года: 209 единиц). Чистый объем заказов Airbus Helicopters составил 143 единицы (в первые девять месяцев 2019 года – 173 единицы), включая восемь заказов на H160 и один заказ на H215 в третьем квартале 2020 года. В третьем квартале 2020 года первый пятилопастный H145 был поставлен клиенту после получения сертификата типа Европейского агентства по безопасности полетов (EASA) во втором квартале 2020 года.

«Итоги первых девяти месяцев этого года показывают, что Airbus добился результатов в адаптации бизнеса к новой конъюнктуре рынка, обусловленной COVID-19. Несмотря на более медленное, чем ожидалось, восстановление авиaperевозок, в третьем квартале мы добились соответствия уровня производства объемам поставок коммерческих самолетов и в соответствии с планом прекратили расходовать налич-

ные денежные средства», – отметил генеральный директор компании Airbus Гийом Фори (Guillaume Faury), комментируя результаты работы за девять месяцев 2020 года. «Кроме того, зарезервированные средства на реструктуризацию показывают, что мы продвинулись в переговорах с социальными партнерами и стейкхолдерами. Успешная стабилизация денежного потока в этом квартале позволила нам опубликовать прогноз свободного денежного потока на четвертый квартал».

Компания поставила 341 коммерческий самолет (в первые девять месяцев 2019 года: 541 единицу), в том числе 18 A220, 282 самолета семейства A320, 9 A330, 32 A350. В общей сложности в третьем квартале 2020 года компания поставила 145 коммерческих самолетов, включая 57 в сентябре. Производитель частично компенсировал снижение поставок расширением спектра предоставляемых услуг и обеспечил стабильную выручку.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



В США сертифицирован тренажер PC-12 NGX для обучения пилотов

Совершенно новый пилотажный тренажер 6-го уровня для Pilatus PC-12 NGX получил одобрение Национальной программы симуляторов Федерального авиационного управления (FAA) для обучения летных экипажей последней версии популярного одномоторного турбовинтового самолета Pilatus. В настоящее время он установлен и действует в учебном центре SIMCOM в Скоттсдейле, Аризона, США.

Тренажер, разработанный Frasca International, проходил оценку и испытания заводскими пилотами Pilatus, инженерами Frasca и SIMCOM, клиентами PC-12 NGX и пилотами FAA. Тренажер точно копирует Pilatus Advanced Cockpit Environment (ACE), основанную на системе авионики Honeywell Primus Epic 2.0, и имеет новый контроллер авионики с сенсорным экраном, единый рычаг управления мощностью и систему автоматического управления дросселем, эксклюзивную для нового PC-12 NGX. Он включает в себя систему сферического дисплея Frasca с углом

обзора 220 градусов и является первым пилотажным тренажером PC-12 NGX введенным в эксплуатацию.

SIMCOM является эксклюзивным сертифицированным поставщиком услуг по обучению работе с новым PC-12 NGX. Тренажер для летного обучения построен из компонентов самолета Pilatus и предлагает чрезвычайно реалистичный опыт обучения. Второй пилотажный тренажер PC-12 NGX находится в стадии строительства и будет введен в эксплуатацию в Европе в 2021 году.

В дополнение к новому тренажеру поставщик программного обеспечения для авионики Honeywell выпустил ряд обучающих видеороликов для PC-12 NGX, которые можно просматривать через шлюз для пилотов Honeywell. Пилоты находят эти обучающие инструменты чрезвычайно полезными перед начальным обучением и в качестве переподготовки для поддержания профессионального уровня.



**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

Centaurium Aviation – новый оператор Bell 407GXi в Швейцарии

Швейцарская компания Centaurium Aviation, независимый представитель Bell Textron Inc. в Швейцарии, начинает эксплуатацию первого из трех новых вертолетов Bell 407GXi. По мнению генерального директора Даниэля Борера, швейцарский рынок, особенно в вертолетной части, весьма емок, и новые машины, в особенности Bell 407 GXi, имеют большой потенциал в различных сегментах применения вертолетной техники.

«У нас уже есть пять вертолетов Bell 505 и Bell 407GXP, которые доставляют незабываемые впечатления нашим клиентам по всей стране. Теперь мы рады расширить наш флот тремя новыми Bell 407 GXi. Это прекрасная возможность воспользоваться многофункциональностью этой проверенной платформы», - говорит Даниэль Борер.

Компания Bell пользуется большим уважением в Европе за отличное послепродажное обслуживание клиентов. «Добавление системы Bell CAP упрощает управление техническим обслуживанием, делая наши расчеты затрат более надежными, а расходы на техническое обслуживание более предсказуемыми». Борер говорит, что этот новый Bell 407 GXi и служба поддержки Bell соответствуют швейцарским стандартам. «Швейцария известна как мировой центр роскошного, высококачественного и точного производства часов. Швейцарские заказчики вертолетов ожидают от своих вертолетов такого же качества, и Bell 407 GXi их превосходит».

Новую машину американский производитель анонсировал осенью 2018 года. Bell 407GXi получил новую авионику, модернизированный двигатель и новые эксклюзивные варианты интерьера.



BUSINESS AVIATION MARKETPLACE

ПОКРЕСЕЛЬНАЯ АРЕНДА БИЗНЕС-ДЖЕТА

✈ JET SHARING

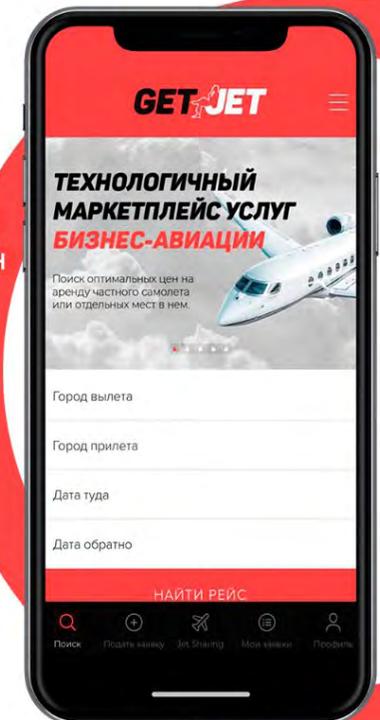
✈ SHUTTLES

✈ DEALS

А ТАКЖЕ

ПОИСК EMPTY LEGS

ПОИСК ЛУЧШИХ ЦЕН
НА ЧАРТЕР



☎ +7 495 120 04 47

🌐 WWW.GETJET.COM

BHS Aviation прекращает сотрудничество с DC Aviation

Немецкий вертолетный оператор BHS Aviation сообщает о прекращении партнерских отношений с DC Aviation, которое было заключено весной 2016 года. До настоящего момента DC Aviation занималась эксплуатацией вертолетов немецкого оператора, а также продажей чартерных рейсов. В прошлом месяце BHS Aviation, имеющая головной офис в Бамберге, получила немецкий сертификат эксплуатанта и сможет самостоятельно предоставлять услуги CAMO. В мае 2019 года BHS приобрела DC Aviation Switzerland, вертолетное подразделение своего бывшего партнера с собственным АОС в Швейцарии. Этот стратегический шаг помог BHS Aviation Group расширить свой портфель за счет управления дополнительными воздушными судами.

Компании, входящие в состав BHS Aviation Group, вместе имеют более чем 40-летний опыт выполнения эксклюзивных пассажирских полетов на вертолетах, сообщает пресс-служба компании.



«АОС является важной вехой для нашей компании и является доказательством ноу-хау и опыта, которые мы накопили за эти годы», - говорит Максимилиан Стошек, генеральный директор.

Основанная в 2008 году компания BHS Helicopter-service осуществляла лишь внутривоздушные перевозки для фирмы Brose – поставщика автомобильных частей, эксплуатируя два вертолета типа Airbus Helicopters H135 и AgustaWestland AW109SP. В настоящее время оператор эксплуатирует Leonardo AW139, Leonardo AW109SP и Airbus Helicopters H135.

«Мы гордимся тем, что теперь можем самостоятельно предлагать нашим клиентам полный спектр услуг, к которым они привыкли», - добавляет Стошек.

«Тем не менее, мы будем оставаться на связи с нашим партнером и продолжим предлагать комбинированные рейсы на вертолетах и самолетах в рамках партнерства по продажам».

Благодаря немецкому сертификату эксплуатанта, компания теперь может предлагать полный спектр услуги и в Германии, включая планирование и организацию полетов, предоставление опытных профессиональных пилотов и членов экипажа, а также техническое обслуживание, страхование и дополнительные услуги по аренде вертолетов. Более того, как поставщик полного спектра услуг BHS Aviation также предлагает услуги субчартера клиентам, которые хотят арендовать бизнес-джеты.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ БРОКЕРОВ!

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

JET
UNITY



FLYINGGROUP завершила строительство новой штаб-квартиры в Антверпене

Бельгийская компания FLYINGGROUP (штаб-квартиры в Антверпене и Люксембурге) завершила строительство новой штаб-квартиры в Антверпене. Компания инвестировала в проект более \$5,86 млн. Также был произведен ребрендинг фирменного стиля и веб-сайта.

«За последние десятилетия мы стали свидетелями множества изменений в деловой и частной авиации. Деловая авиация — это создание уникальных услуг и максимально эффективное использование времени пассажира. Открывая новую штаб-квартиру в Антверпене, мы хотели использовать динамику и вдохнуть новую жизнь в наш бренд. Мы смотрим на то, что впереди, и на то, что позади. Мы продолжаем инвестировать в наши основные сильные стороны, основываясь на глубоком понимании наших клиен-

тов. Они начинаются с вдумчивого руководства, общего понимания основной цели и основ бренда. Речь идет о поиске новых способов доставить удовольствие клиентам, привлечь сотрудников и продемонстрировать наши конкурентные преимущества. Все, что мы делаем, начинается с простой веры: каждое путешествие должно приносить радость. Это касается как наших клиентов, так и наших сотрудников, что свидетельствует о том, кто мы есть на самом деле. Мы энергичная компания, предоставляющая восхитительные решения для деловой и частной авиации, перемещая людей и принося душевное спокойствие — в любом месте и в любое время. Наша выдающаяся команда и сотрудники делятся своим опытом и стремлением обеспечить бескомпромиссную безопасность и комфорт, и они призваны удовлетворить все желания и потребности наших клиентов», — прокомментировали BizavNews в пресс-службе компании.

В строительстве новой штаб-квартиры компания особое внимание уделила экологическим аспектам. Так крыша и внешний фасад здания покрыты 408 солнечными батареями на площади около 700 квадратных метров. FLYINGGROUP планирует продолжить свою приверженность к экологии, и вскоре предложит клиентам услуги водителя на электромобилях от дома до места назначения.

«В текущем году мы ожидаем сокращения количества рейсов на 25%, но снижение доходов будет менее чувствительным, потому что большая часть нашей выручки фиксируется в сегменте управления самолетами наших клиентов», — говорит генеральный директор Йохан Ван Локерен. «В следующем году мы ожидаем дальнейшего роста и выход на уровень 2019 года. К концу 2021 года у нас будет около 55 самолетов вместо нынешних 42».



«АэроГео»: самостоятельная инспекция горячей части двигателя РТ6А-67В

Специалисты инженерной службы ООО «АэроГео» выполнили инспекцию горячей части двигателя РТ6А-67В (Pratt & Whitney) на самолете Pilatus PC-12/47, принадлежащем авиакомпании. После выполнения всех необходимых работ был проведен облет, после чего самолет выполнил чартерный рейс в Новосибирск и обратно. В настоящее время воздушное судно выполняет рейсы по линии санитарной авиации Красноярского края.

Напомним, что авиакомпания «АэроГео» оказывает услуги по техническому обслуживанию не только собственных воздушных судов, но также под задачи клиентов и заказчиков. Выполняемые работы производятся в объемах и по технологиям, определенным в эксплуатационной документации, введенной в действие в установленном порядке.

Так, в конце августа 2020 года специалисты авиакомпании «АэроГео» выполняли инспекцию элементов горячей части двигателя на самолете DHC 6-400 авиакомпании «Аврора» в городе Артём, Приморского края.

Инспекция заключается в буквальном разделении двигателя на две половины и демонтаже всех элементов, участвующих в преобразовании энергии от сгорания топлива во вращение воздушного винта. Далее выполняется их осмотр, как визуальный, так и с помощью бороскопа. Выполняются все необходимые замеры. Элементы притираются друг к другу, дефектуются и собираются в обратном порядке. После окончательной сборки выполняется запуск двигателя со снятием контрольных параметров работы.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

MJet - крупнейший эксплуатант G500

Gulfstream Aerospace поставил в Австрию четвертый бизнес-джет G500. Новый самолет (OE-IPM) будет эксплуатироваться на правах управления австрийским бизнес-оператором MJet. Ранее в распоряжение компании поступили еще два самолета данного типа.



В октябре прошлого года Gulfstream Aerospace объявил о получении сертификата Европейского агентства по авиационной безопасности для новейшего Gulfstream G500. Тем самым для бизнес-джета открылась возможность регистрации в Европейском Союзе и поставок клиентам. Первым европейским эксплуатантом данного типа в Европе в ноябре прошлого года стала Blackbird Air (базируется в датском Биллунде). По данным Laasdata в настоящее время в мире эксплуатируются около 50-ти G500. В Европе также две машины занесены в мальтийский регистр, один самолет зарегистрирован на острове Мэн.

«G500 был очень хорошо принят в Европе», - сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Клиенты в регионе обратили внимание на беспрецедентный уровень технологий и инноваций в кабине экипажа и на влияние, которое это оказывает на безопасность и эффективность. В салоне они видят, как технологии влияют на восприятие пассажиров благодаря обстановке, восстанавливающей силы, продвинутой эргономике, отличным креслам и непревзойденному комфорту».

Gulfstream G500 и G600 демонстрируют дополнительные возможности

Компания Gulfstream сообщила, что недавно увеличила дальность полета G500 и G600, которая применима как к высокой крейсерской скорости 0,90 Маха, так и к крейсерской скорости на большой дальности, равной 0,85 Маха. Теперь G500 может пролететь 5300 морских миль/9816 километров при скорости 0,85 Маха и 4500 миль/8334 км при скорости 0,90 Маха. Дальность полета G600 при 0,85 Маха увеличилась до 6 600 миль/12223 км и 5600 миль/10371 км при 0,90 Маха.

«С тех пор, как G500 и G600 введены в эксплуатацию – они превзошли ожидания», - сказал Марк Бернс, президент компании Gulfstream. «Последнее продемонстрированное увеличение дальности является еще одним доказательством огромной эффективности и универсальности этих самолетов. Команда Gulfstream всегда ищет возможности для улучшения характеристик самолетов и повышения качества

обслуживания клиентов, и мы рады предложить еще одно повышение производительности как для существующих, так и для будущих клиентов».

Помимо увеличения дальности полета, G600 теперь обеспечивает большую грузоподъемность при максимальной заправке.

«Благодаря передовому опыту Gulfstream в производстве и точности сборки, базовая эксплуатационная масса G600 была снижена на 570 фунтов/259 кг по сравнению с первоначальными значениями, в результате чего его полезная нагрузка при полном заправке увеличилась до 2600 фунтов/1179 кг. Это дает операторам G600 еще большую гибкость. Это интересно нашим существующим клиентам, так как эти улучшения уже существуют на их находящихся в эксплуатации самолетах, и никаких модификаций не требуется», - сказал Бернс.



Второй PC-24 отправился в Бразилию

Pilatus Aircraft передал частному клиенту из Бразилии Pilatus PC-24 (PR-KOT). Это второй бизнес-джет данного типа в крупнейшей южноамериканской стране. Бразилия стала третьей страной в Новом Свете для Pilatus Aircraft. Если не считать США и Канаду, производитель поставил свои самолеты в Чили, Мексику и Бразилию. И еще один приятный нюанс. Pilatus Aircraft вплотную подходит к отметке в сто поставленных PC-24. Юбилейный самолет скорее всего будет собран в ноябре этого года.



Pilatus Aircraft в первом полугодии текущего года передал заказчику 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 заказчику самолета (без учета самолетов PC-21, прим.ред.). Суммарная стоимость всех самолетов составила \$795,745 млн. Поставки распределились 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.

Очередные проекты АМАС

Несмотря на быстрый приход второй волны COVID-19 и введение дополнительных ограничений по полетам, швейцарский провайдер АМАС Aerospace продолжает получать заказы на техническое обслуживание и кастомизацию бизнес-джетов различных типов. В октябре компания получила несколько интересных заказов. Так, специалисты АМАС Aerospace начали работу на McDonnell Douglas MD-87 главы государства. В частности, на самолет будут установлены Cockpit Voice Recorder (CVR) и Flight Data Recorder (FDR), а также произведен технический осмотр и капитальный ремонт шасси. Второй правительственный борт, Boeing B747-8, прибыл в середине октября для прохождения C-Check.

В октябре АМАС начал реализовывать три проекта



по техническому обслуживанию самолетов Airbus. Частный Airbus ACJ319 прибывает в Базель в ближайшие несколько недель. Команда АМАС проведет обновление авионики в сочетании с базовым техническим обслуживанием. Второй частный Airbus A319 недавно прибыл для проведения инспекций 1А, 2А, 1С, 2С и 4С. В сентябре частный Airbus A318 зарегистрировался для прохождения проверок 1А-, 2А-, 3А-, а также Out Of Phase (OOP).

«Несмотря на рост ограничений на фоне COVID-19, АМАС с радостью принимает участие в регулярном техническом обслуживании. Мы рады, что в деловой авиации наблюдается постепенное улучшение летной деятельности. Это оказывает положительное влияние на наш бизнес-сегмент», - сказал Алексис Отт, директор по продажам технического обслуживания.

АМАС также было поручено провести предпродажную инспекцию («PPI») двух частных Bombardier Global 6000. Оба самолета уже прибыли в Базель. Третий Bombardier Global 6000 ожидается в ближайшие несколько недель. Бизнес-джет будет проходить проверку 500/1000 часов и 15/30 месяцев. В сентябре АМАС выиграла проект 24-месячной инспекции на частном Bombardier Challenger 300. Теперь заказчик поручил компании АМАС выполнить работы по внутренней отделке салона самолета.

АМАС также приветствовала в Базеле два самолета Boeing BBJ737. Владелец двух лайнеров поручил команде АМАС выполнить две установки Ka-Band. Нахождение самолетов на земле будет также использовано для выполнения базовых проверок технического обслуживания. Кроме того, АМАС проводит базовое техническое обслуживание частного Gulfstream GV.

Hill Helicopters раскрыл двигатель для вертолета HX50

Британский стартап Hill Helicopters объявил, что в качестве двигателя для нового персонального вертолета HX50 будет использоваться турбинный силовой агрегат собственной разработки Hill GT50 с номинальной мощностью 400 л.с. По словам компании, в этой разработанной с чистого листа силовой установке удалось обойтись без редуктора компрессора, что снижает вес конструкции и уменьшает ее сложность, в то время как производственные технологии позволили значительно сократить жизненный цикл разработки. Собственная система FADEC делает всю установку еще более простой.

Генеральный директор компании Джейсон Хилл особо отметил, что создание собственной силовой

установки позволило Hill Helicopters отойти от ограничений существующих двигателей и конструкций, многие из которых берут свое начало в 1950-х или 1960-х годах. Преимущество разработки двигателя и планера вертолета с нуля означает, что конструкция будет оптимизирована для требований HX50. Сочетание проверенных временем технологий и современных достижений в области разработки газотурбинных двигателей делает GT50 компактным, легким и инновационным решением, определяющим будущее легких газотурбинных вертолетов.

Дорогой и тяжелый редуктор компрессора у современных вертолетных двигателей был устранен и заменен стартер-генератором с прямым приводом,

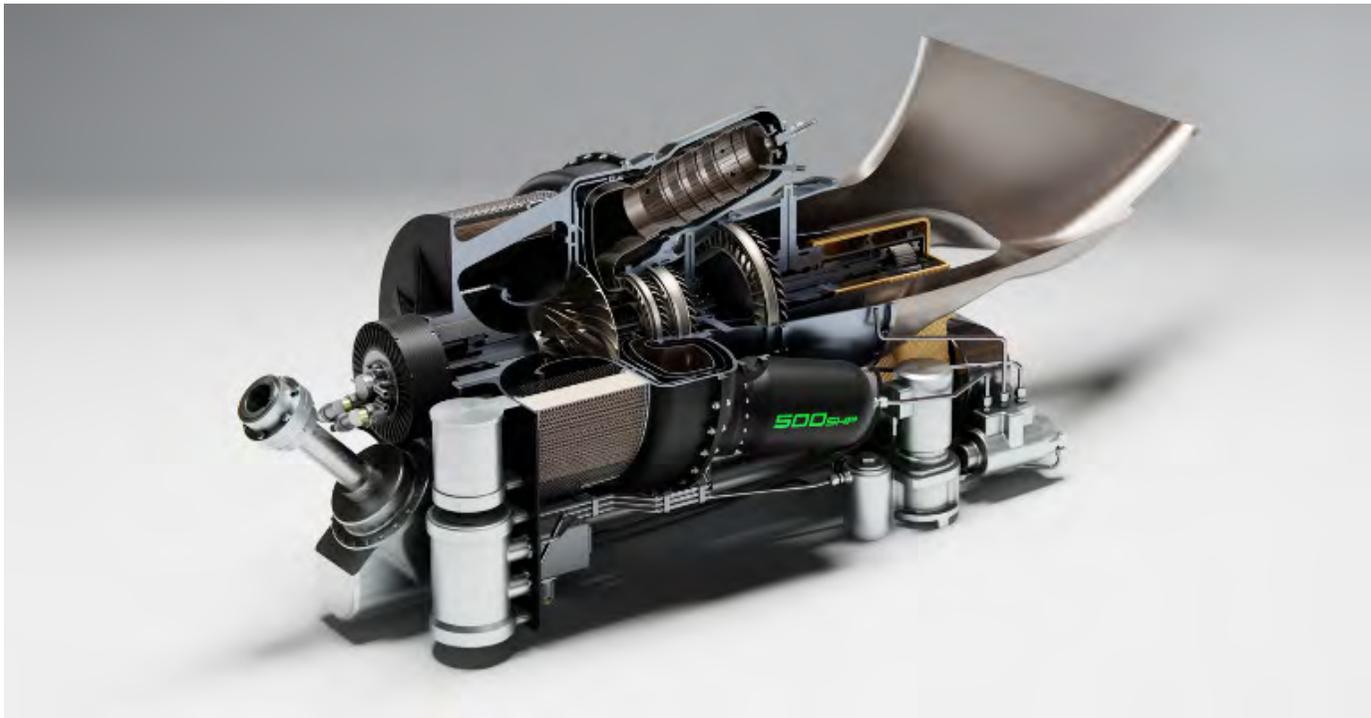
что резко снизило стоимость и сложность двигателя. Широкое использование резервных электрических вспомогательных устройств дополнительно упрощает комплектацию двигателя, а модульная конструкция облегчает обслуживание основных компонентов агрегата.

В GT50 используется одноступенчатый центробежный компрессор с соотношением давлений 8:1, а также двухступенчатая осевая турбина высокого давления. Одноступенчатая турбина низкого давления передает мощность через редуктор на рулевой винт, а передний приводной вал, расположенный под двигателем, связан с главным редуктором несущего винта.

Двигатель также имеет полное электронное управление и оснащен системой Hill FADEC, обеспечивающей безотказный, быстрый запуск и выключение, точное управление частотой вращения и оптимальный контроль и управление двигателем.

Технические характеристики двигателя Hill GT50:

- Номинальная мощность: 400 л.с.
- Взлетная мощность (5 минут): 440 л.с. (до 10000 футов, MCA + 15 ° C)
- Аварийная мощность (30 с): 500 л.
- Расход топлива: 35 галлонов США в час
- Тип топлива: Jet A1 (альтернативные варианты будут объявлены в ближайшее время)
- Межремонтный ресурс: 5 000 часов или 20 000 циклов в зависимости от условий.
- Управление: Hill FADEC (двухканальный, с ручным реверсом)
- Управление: полностью интегрировано с Hill Digital Cockpit
- Вес: 100 кг / 220 фунтов



В Индии открылся первый FBO

Первый FBO в Индии, расположенный в международном аэропорту Дели (DIAL), наконец-то открылся. В 2016 году был заключен договор с двумя компаниями – Bird ExecuJet Airport Services (Дубай) и Indamer MJets (Thailand) Airport Services – на реализацию грандиозного проекта по строительству нового FBO. Однако в настоящее время партнеры смогли реализовать свой проект лишь на треть. Терминал площадью 550 кв.м. оказался намного меньше, чем планировалось изначально. Терминал и два ангара оценены в \$7 млн.

Как сообщил AIN управляющий директор Indamer MJets Раджив Гупта, с учетом невысоких потребностей, свободный участок площадью 6500 кв.м. рядом с терминалом был оставлен для возможного расширения в будущем. «Существующий комплекс способен обслуживать 100 рейсов в день», - сказал он.

По словам главы Bird ExecuJet Анурага Сриваставы, из-за пандемии бизнес «остается вялым» и составляет 60% от уровня прошлого года, достигнутого компанией. В настоящее время Bird ExecuJet (входит в сеть Paragon FBO) обслуживает от 20 до 25 внутренних рейсов в день, а Indamer – около 10, в то время как международные рейсы практически отсутствуют на фоне ограничений в связи с COVID-19.

FBO имеет общий лаундж, который может вместить до 50 человек и зал для экипажей. Есть также небольшая торговая зона с магазинами беспошлинной торговли. Парковка площадью 2600 кв.м. рассчитана на 50 автомобилей. На перроне площадью 65 000 кв.м. можно разместить 55 самолетов. В планах Bird ExecuJet расширение собственного центра ТОиР.

Одним из самых больших препятствий для операторов FBO является положение о разделении до-

ходов между концессионерами и DIAL. «Прозрачная рационализация сборов — это наш подход», - сказал Р.К. Бали, управляющий директор Ассоциации эксплуатантов деловых самолетов (BAOA). Хотя никто не хотел, чтобы его цитировали, официальный представитель аэропорта сообщил AIN, что концессионный сбор составляет 23,1% от выставляемых счетов, что практически сводит к нулю инвестиционную привлекательность проекта.

Раджив Гупта обеспокоен слишком большой кон-

курентией в аэропорту и сказал: «Глядя на то, что партнеры потратили на строительство терминала и ангаров, аренду земли, стоимость оборудования, персонал, отсутствие бизнеса в течение нескольких месяцев изоляции, мы видим явно недружелюбную политику аэропорта. Администрация старается привлечь новых провайдеров, что делает наш бизнес после окончания концессионного соглашения в 2034 году, просто не прибыльным. У DIAL должен был быть только один FBO, иначе мы вынуждены будем пересмотреть свои планы».



Россия – один из надежных рынков Европы

Анализ отраслевых данных, проведенный британской брокерской компанией Colibri Aircraft и компанией WINGX, показал, что в августе в Европе было совершено 68 525 рейсов деловой авиации. Несмотря на пандемию COVID-19, эти цифры оказались на 2,8% выше, чем в августе прошлого года.

В период с 1 сентября по 15 октября воздушные суда бизнес-авиации совершили 85 520 рейсов, что всего на 10,3% меньше, чем за тот же период 2019 года. По сравнению с падением пассажиропотока коммерческих авиакомпаний более чем на 50%, эти предварительные данные показывают относительную силу сегмента и подчеркивают, что это «редкое светлое пятно» в мрачной авиационной отрасли.

В Colibri Aircraft считают, что нынешняя устойчивость сектора деловой авиации в Европе объясняется рядом факторов, включая предлагающий меньшее

количество рейсов и маршрутов сектор коммерческой авиации и нежелание многих людей летать с другими пассажирами. С осени правительства ряда стран объявляют новый карантин, в результате чего тысячи людей спешат домой, чтобы не попасть на еще более серьезные ограничения.

Из 10 крупнейших европейских рынков бизнес-авиации Россия, Турция, Швейцария и Германия лидируют с точки зрения надежности. В августе в России было зафиксировано увеличение вылетов деловых самолетов на 25,6% по сравнению с тем же месяцем прошлого года, а соответствующие показатели для Турции, Швейцарии и Германии составили 16,8%, 14,1% и 13,1% соответственно. В период с 1 сентября по 15 октября 2020 года в Австрии, Турции, Греции и России наблюдалось увеличение количества вылетов деловой авиации по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Во время пандемии спрос на услуги бизнес-авиации был значительно более устойчивым, чем деятельность коммерческих авиакомпаний, с действительно сильным восстановлением прошедшим летом, когда были отменены ограничения на поездки. Это восстановление замедлилось осенью, так как спрос на отдых снизился, а бизнес-путешественники остались дома, но спрос у последнего сегмента клиентов может возрасти по мере восстановления экономики, считает Ричард Кое, управляющий директор WINGX.

По словам Оливера Стоуна, управляющего директора Colibri Aircraft, отрядно видеть уровень устойчивости европейского рынка деловой авиации. «Хотя мы ожидаем увидеть значительные пики и спады в количестве рейсов в течение следующих нескольких недель и месяцев, этот сектор находится в более сильных позициях, чем коммерческая авиация, в плане устойчивого восстановления».

«COVID-19 также привел к увеличению запросов от потенциальных новых покупателей бизнес-самолетов, поскольку кризис помог повысить престиж и преимущества частных полетов среди тех, кто может себе это позволить. Для многих владельцев бизнеса и руководителей поездки – необходимый компонент, позволяющий вести бизнес. Использование частной авиации сейчас часто является единственным способом продолжить путешествовать и сохранить работу своих компаний», - резюмирует Стоун.

«Важно отметить, что в секторе деловой авиации Европы прямо или косвенно занято около 335 750 человек, а сам рынок оценен в 71 млрд евро в год. Поэтому относительная сила сектора деловой авиации была важным фактором сохранения рабочих мест в сложное время для авиационной отрасли в целом», - резюмирует Кое.



В Дубае наблюдается сильное восстановление деловой активности

По данным Ассоциации деловой авиации Ближнего Востока и Северной Африки (МЕВАА), с июля объемы частных авиаперевозок в дубайском Al Maktoum International Airport резко возросли. Несмотря на проблему пандемии COVID-19, в третьем квартале бизнес-трафик в аэропорту увеличился на двухзначные цифры, и сейчас составляет около 93% от объема третьего квартала 2019 года. После первоначального спада в апреле цифры начали расти, пока летом не превысили уровень предыдущего года.

«После того, как ОАЭ ослабили ограничения на поездки, в этом секторе увеличилось количество медицинских и деловых поездок состоятельных пассажиров и рейсов на отдых. В VIP-терминале размещены три FBO. В настоящее время деятельность, связанная с авиацией, составляет более четверти ВВП Дубая», - сказал генеральный директор аэрокосмического центра имени Мохаммеда бин Рашида Тахнун Саиф. «Анализируя цифры, обнадеживает возвращение частных самолетов, учитывая обстоятельства, с которыми мы все сталкиваемся. Дубай всегда был местом бизнеса и отдыха, и меры, принимаемые правительством ОАЭ в целом, и VIP-терминалом, в частности, позволили быстро восстановить показатели прошлого года и дать возможность нашим клиентам комфортно путешествовать и продуктивно работать».

Как ранее писал BizavNews, крупнейший провайдер по обслуживанию рейсов деловой авиации Jetex Flight Support (Jetex) по итогам лета 2020 года смог увеличить пассажиропоток на 200% относительно спада этой весной. По словам основателя и генерального директора Jetex Аделя Мардини, более 70% новых клиентов — это пассажиры, которые ранее летали премиальными классами коммерческих авиалиний. Г-н Мардини говорит, что клиенты компании

все чаще отдают предпочтение безопасным путешествиям, и что в некоторых случаях стоимость перелета на частном самолете может быть сопоставима с перелетом на коммерческих авиалиниях.

В одном из последних интервью BizavNews г-н Мардини отметил, что на протяжении последних нескольких месяцев рынок частных авиаперевозок претерпел значительные изменения. Этому во многом способствовало глобальное изменение правил и введение ограничений на международные перевоз-

ки. Тем не менее, значительно вырос объем грузовых перевозок, дипломатических миссий, а также спецопераций по возвращению граждан стран в места их постоянного проживания. Многие пассажиры премиальных классов коммерческих авиакомпаний также обратили свой взор на частную авиацию с целью организации максимально безопасных путешествий. Многие путешественники также оценили преимущества терминалов частной авиации, где имеются все возможности создать максимально безопасные и комфортабельные условия прилета, вылета или транзита.



Трафик падает из-за карантинов

Согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, опубликованному в четверг, с начала октября по первую неделю ноября трафик мировой бизнес-авиации упал на 14,7% по сравнению с тем же периодом 2019 года.

Для сравнения, за тот же период объем регулярных авиаперевозок снизился на 54%, а грузовые рейсы увеличились на 0,5%. Сейчас активность деловой авиации занимает чуть более 20% от общей мировой активности самолетов по сравнению с 12% в 2019 году. В годовом исчислении тенденции деловой авиации в октябре выросли по сравнению с сентябрем и в середине октября достигли постмартовского пика. Но с тех пор скользящая средняя активность за 7 дней снизилась на 10%, при этом до 3 ноября снижается каждый день.

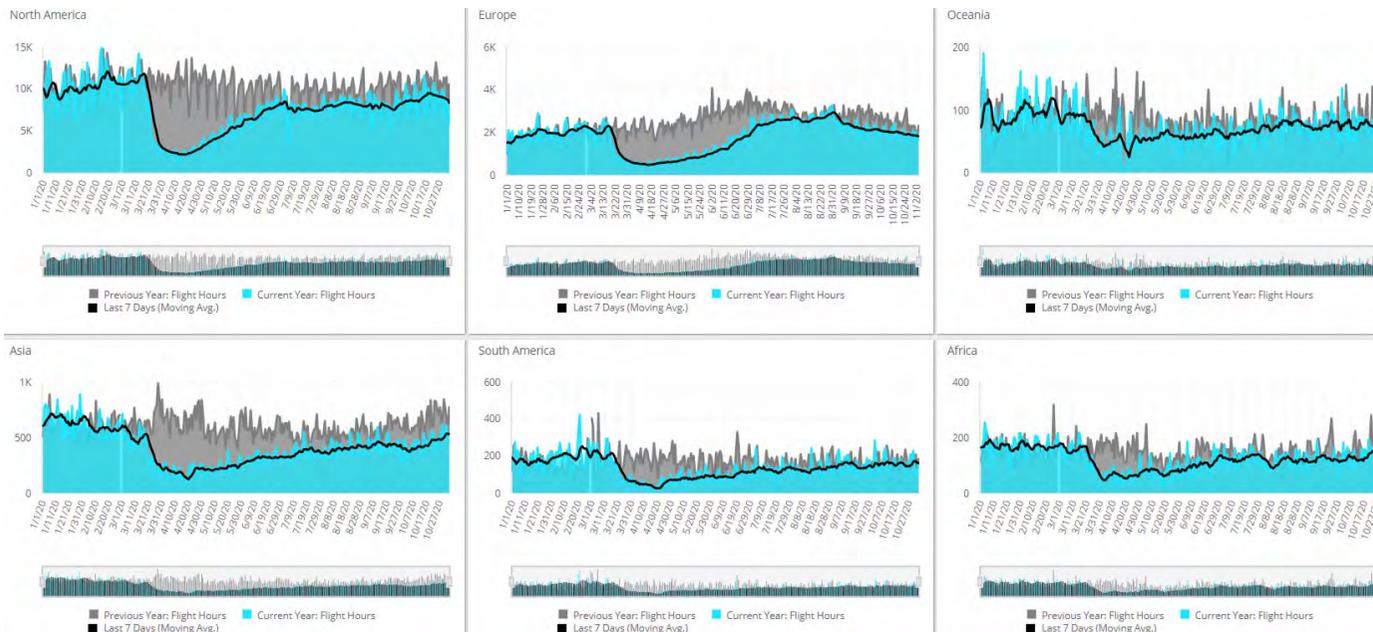
В Северной Америке за последние пять недель было зарегистрировано 78% от всех рейсов мировой деловой авиации, и на 16% меньше за тот же период прошлого года и является небольшим улучшением по сравнению со снижением на 18% в сентябре. Самыми слабыми рынками являются Канада, Мексика, Багамы, Синт-Мартен, Бермудские острова. В Соединенных Штатах трафик упал на 14% по сравнению с теми же пятью неделями 2019 года, хотя, в частности, рейсы длительностью от 2 до 3 часов выросли в годовом исчислении. Вторая половина октября была в США самым загруженным периодом для деловой авиации с февраля этого года, но с тех пор восстановление прекратилось. Бизнес-джеты летали в 2/3 всех рейсов и выполнили 180 тыс. полетов, что всего на 11% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

Соединенные Штаты

Тенденции летной активности в Соединенных Штатах с сентября сохраняют знакомую картину: Юго-Восток демонстрирует довольно устойчивые тенденции во Флориде и Южной Каролине; Северо-Восток все еще болен, хотя активность в Нью-Йорке близка к 90% от нормальной, в то время как Нью-Джерси все еще отстает более чем на 40%; Средний Запад также сильно отстает: Иллинойс и Огайо на 20% меньше чем годом ранее, хотя Мичиган всего на 9%; Центральный Юг в основном идет вровень с Техасом, где тенденции статичны и составляют 85% от нормы; Западное побережье заметно улучшилось с сентября по октябрь, снизившись на 11% по сравнению с прошлым годом. Несмотря на общее замедление восстановления во второй половине октября, 7-дневный тренд Флориды за последние две недели усилился. Самое оживленное сообщение штата Флорида – с Джорджией.

Европа

Тренды деловой авиации в Европе за последние 5 недель сохранялись на прежнем уровне, трафик на 12% ниже, чем в том же периоде 2019 год. Однако на фоне второй волны COVID и связанного с этим продления режима карантина, наблюдалось неуклонное ухудшение, при этом скользящее среднее активности с начала прошлого месяца упало на 22%. Больше всего страдает Великобритания: количество вылетающих рейсов с сентября снизилось на 32%. В Испании, Франции, Швейцарии, Бельгии за последние несколько недель наблюдается снижение на 20%. Другие страны поддерживают 90% или более от нормальной активности, включая Германию, Италию, Австрию. Трафик в Швеции всего 2% ниже прошлого года, а в Португалии вырос на 10%, в Греции и



Турции количество полетов в это время года превышает обычный уровень более чем на 40%.

Аэропорты

В наиболее загруженных аэропортах Европы по-прежнему наблюдается наибольшее сокращение рейсов в годовом исчислении: количество вылетов из Лутона на 50% ниже нормы, в Ле Бурже, Женеве и Фарнборо примерно на 35% ниже прошлого года, а в Ницце – на 17%. В Цюрихе, Чампино и Мюнхене наблюдается одинаково низкий уровень, выражающийся двузначными цифрами падения трафика, при этом в Шенефельде зафиксирован небольшой рост по сравнению с прошлым годом. За последние 5 недель наблюдался значительный рост активности в аэропортах Внуково, Ататюрк и Афины. У Внуково налажено сообщение с Ригой и Ниццей, в то время как Ататюрк отмечает значительный рост внутренних рейсов с Бодрумом, Даламаном, Эсенбогой, а также с Тираной. Среди самых популярных бизнес-джетов в Европе – платформы Citation Mustang, CJ2 и Hawker 700-900, которые показали значительный рост в годовом исчислении.

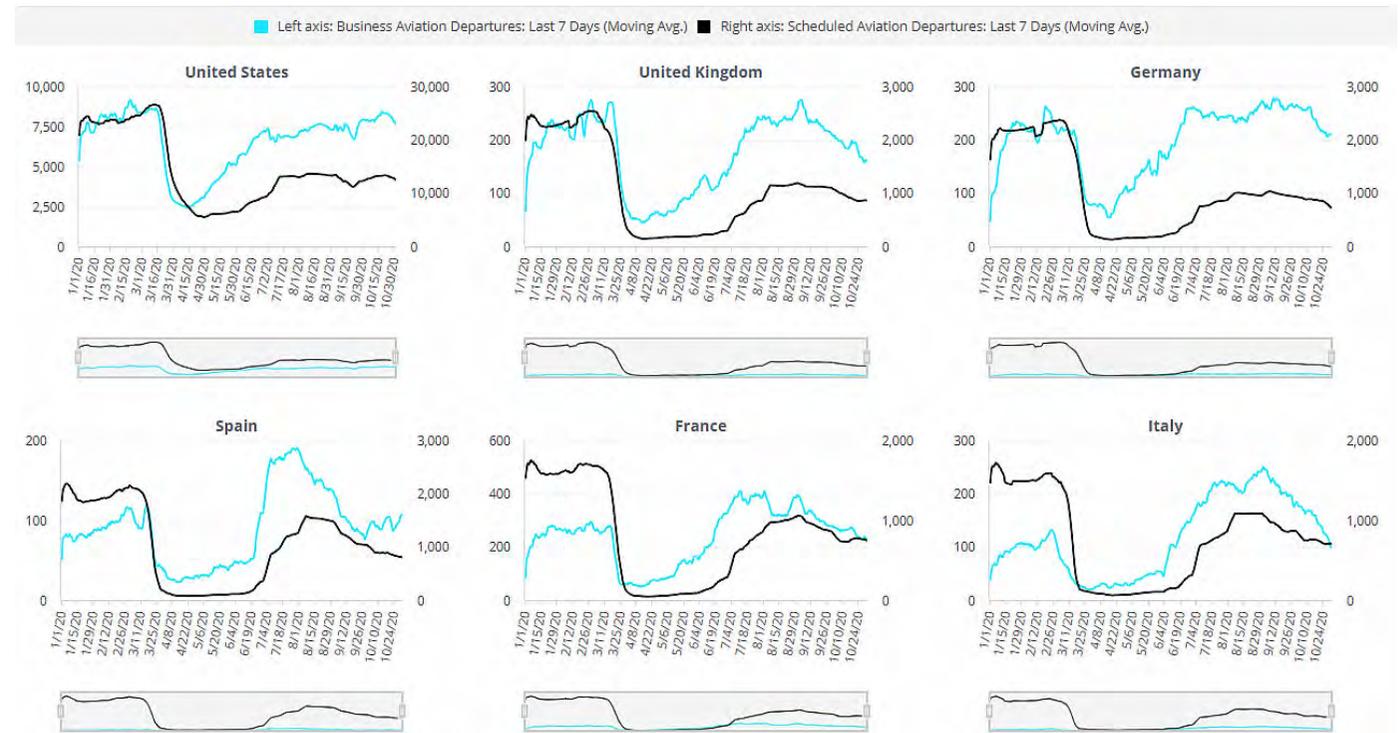
Самолеты

Во всем мире чартерный рынок продолжает оставаться устойчивым сегментом, причем этот трафик сократился всего на 6% по сравнению с прошлым годом. Долевые операторы также добились значительного восстановления: активность в октябре снизилась всего на 8%. Частный трафик по-прежнему значительно ниже нормы, по крайней мере, на 20% ниже прошлого года. Самым популярным бизнес-джетом на чартерном рынке является Citation Excel, но количество рейсов на нем снизилось на 14%, в

отличие от Challenger 300, который показывает на чартерных рейсах уровень прошлого года. Nextant пользуется относительно высоким спросом, чартерные перевозки выросли на 11%. Embraer Legacy 600 выполняет на 44% меньше чартерных рейсов по всему миру, но в Европе эта платформа показала рост на 7%. В Европе чартерный налет Citation Mustang увеличился на 9%, а в США – более чем на 40%.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «С возобновлением распространения

коронавируса в Европе, которое также неизбежно направится в США, отрасль в течение нескольких месяцев столкнется с трудностями, и это уже отражено в рецидиве восстановления в наступающем ноябре. Деловые путешественники не собираются возвращаться в большом количестве, поэтому многое зависит от устойчивости спроса на отдых, в частности, на чартерные рейсы, поскольку в прошлом случайные клиенты летают больше, и, как сообщается, присутствует значительное количество пришедших впервые на рынок деловой авиации».



Безрадостные перспективы от EUROCONTROL

EUROCONTROL опубликовал **новый прогноз** по трафику в Европе на ближайшие пять лет. В наиболее оптимистичном сценарии прогнозируется, что к 2024 году трафик вернется к уровню 2019 года. Однако во втором сценарии (наиболее вероятном) активность в 2024 года составит только 92% от показателей 2019 года. В третьем сценарии в 2024 году объем полетов составит 75% от уровня 2019 года и не

достигнет показателей 2019 года до 2029 года.

Имонн Бреннан, генеральный директор EUROCONTROL, прокомментировал: «Даже при самом позитивном сценарии мы не ожидаем восстановления до уровня 2019 года раньше 2024 года. Есть вполне реальная перспектива, что это восстановление может занять еще больше времени, возможно,

вплоть до 2029 года. Это катастрофическая картина для авиационной отрасли, которая ясно показывает, почему для государств так важно принимать последовательные и согласованные меры для поддержки авиационной отрасли и обеспечения того, чтобы пассажиры снова чувствовали себя в безопасности».

Прогноз основан на трех основных сценариях:

- Сценарий 1 – вакцинация летом 2021 года: вакцинация становится широко доступной для путешественников (или прекращение пандемии) к лету 2021 года, при этом трафик вернется к уровню 2019 года только к 2024 году.
- Сценарий 2 – вакцинация летом 2022 года: вакцинация становится широко доступной для путешественников (или прекращение пандемии) к лету 2022 года, при этом трафик возвращается к уровню 2019 года только к 2026 году.
- Сценарий 3 – вакцина неэффективна: продолжающаяся пандемия и низкий уровень доверия со стороны пассажиров, при этом объем трафика вернется к уровням 2019 года только к 2029 году.

Прогноз показывает, что развитие авиационного сектора во многом зависит от того, как скоро эффективная вакцина станет широкодоступной, и от уровня общественного доверия.

«Это необходимая информация для государств, подпадающих под действие Схемы деятельности ЕС, в поддержку своих обязательств. Прогнозирование никогда не бывает легким и, конечно, в этом случае становится еще более сложной задачей из-за очень нестабильной среды. В связи с развивающейся ситуацией с COVID-19 к нему прилагаются большие предостережения, чем обычно».



Доставка рвется в небо

Малая авиация с 1 января 2021 года сможет возить грузы и персонал заказчиков, выполнять авиаработы, пишет Российская газета. Приказ об утверждении новых федеральных авиационных правил издал Минтранс.

Юридические лица и индивидуальные предприниматели (ИП) могут выполнять ряд авиационных работ при условии получения документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил. По приказу в перечне более 40 видов работ. Например, ИП на легких самолетах или вертолетах смогут доставлять больных и медицинский персонал, перевозить медицинские грузы. Малые самолеты смогут выполнять транспортно-связные работы, перевозить персонал и груз заказчика авиационных работ, например, перевозить строительные грузы на внешней подвеске или проводить погрузочно-разгрузочные работы. Также малой авиации разрешили вести отстрел волков, проводить ледовую разведку, поиск и спасение людей, а кроме того, обследовать пастбища, птиц, животных, вести разведку косяков рыбы, морского зверя и наводить на их скопления рыболовецкие суда.

«В новых авиационных правилах существенно упрощены требования по получению сертификата эксплуатанта по выполнению авиационных работ», - отметил председатель Ассоциации малой авиации Якутии Иван Лукин. По его словам, новые авиационные правила дают возможность выполнять широкий перечень авиационных работ по удовлетворению нужд экономики.

Заказчиками этих работ могут быть как частные компании, так как региональные власти. В новых условиях предприятия малой авиации получили возможность заработка. Для заказчиков повысится

оперативность выполнения работ, а стоимость снизится. В результате можно будет значительно сэкономить расходы бюджетов регионов, считает Лукин.

Вопрос о расширении возможностей использования малых воздушных судов для выполнения авиационных работ обсуждался в течение нескольких последних лет. Такую идею продвигали представители малой авиации и региональные власти Сибири, Дальнего Востока, где востребованы подобные работы. Оппоненты говорили, что допуск малой авиации к выполнению авиаработ повлияет на безопасность.

Малой авиации также разрешили вести отстрел волков, проводить ледовую разведку, поиск и спасение людей, обследовать пастбища, птиц, животных, вести разведку косяков рыбы и морского зверя.

Авиационные работы нужны в труднодоступных,

удаленных территориях, говорит руководитель портала «Авиация России» Андрей Величко. Правда, не понятно, на чем компании малой авиации будут зарабатывать деньги, если у нас в стране нет нужной техники, добавляет он. Срок эксплуатации распространенные с советских времен легких многоцелевых самолетов АН-2 постепенно заканчивается, а новых легких самолетов в России пока нет.

Тем не менее, представители отрасли намерены идти дальше. «Впереди у авиационной общественности малой авиации России стоит не менее важная задача по получению разрешения на выполнение воздушными судами малой авиации коммерческих воздушных перевозок пассажиров, груза и почты», - отметил Лукин. По его словам, это создаст благоприятные финансово-экономические условия для успешной производственно-хозяйственной деятельности предприятий малой авиации.



Duet от Embraer и Porsche

Embraer и Porsche совместно анонсируют новую линию Duet – ограниченный выпуск самолетов Embraer Phenom 300E и автомобилей Porsche 911 Turbo S. Embraer и Porsche, известные своими инженерными разработками, характеристиками и дизайном мирового класса, выпускают всего десять пар бизнес-джетов и спортивных автомобилей, а продажи возможны лишь при приобретении обоих эксклюзивных экземпляров.

«Duet — это эксклюзивный пакет, разработанный в уникальном дизайнерском сотрудничестве с Porsche. Эта редкая, изысканная комбинация будет доступна только в рамках одновременной покупки самолета и автомобиля», - рассказывает Майкл Амальфитано, президент и генеральный директор Embraer Executive Jets. «Стремясь обеспечить максимальное качество обслуживания клиентов, мы объединяем два самых известных бренда в аэрокосмической

и автомобильной отраслях, объединяя вершину производства спортивных автомобилей с эталоном легких бизнес-джетов. Просто следуйте тенденциям – мы их создаем».

Duet объединяет Phenom 300E и 911 Turbo S. Phenom 300 – это самый быстрый и дальнобойный легкий бизнес-джет в мире. От революционного, отмеченного наградами дизайна интерьера, большого количества места для салона и багажа до интуитивно понятной авионики. Эта хорошо продуманная машина обеспечивает непревзойденную производительность, исключительный комфорт и лучшие в своем классе технологии при низких эксплуатационных расходах и с широкими функциональными возможностями, которые ранее были доступны только на гораздо более крупных самолетах. Модель 911 – сердце продуктового портфеля Porsche, имеющее одну из самых давних и знаменитых традиций в автомобильной промышленности. 911 Turbo S является вершиной среди моделей 911 и олицетворяет как производительность, так и удобство использования.

«Porsche и Embraer разделяют множество общих ценностей», - комментирует Александр Фабиг, вице-президент Porsche AG. «В рамках нашего сотрудничества мы использовали ноу-хау обоих брендов для совместной работы над уникальной парой, которая одинаково привлекательна для группы клиентов, состоящей из владельцев бизнес-джетов и спортивных автомобилей».

Созданный в тандеме, Duet сочетает в себе скорость и стиль, роскошь и мощь – отличительные черты Phenom 300E и Porsche 911 Turbo S. Это идеальное сочетание автомобиля и самолета, олицетворяемое эксклюзивным логотипом сотрудничества. В логотипе сочетаются авиационная потребность в



подъемной силе, изображенная крылышком Phenom 300E, с автомобильной потребностью в мощности и скорости, которая отражается на заднем крыле флагманского 911. Чтобы еще больше укрепить это симбиотическое партнерство, регистрационный номер самолета появляется на самолете и автомобиле.

Эксклюзивный логотип тиснен на подголовниках сидений самолета и автомобиля, а также нанесен на боковые стенки в салоне самолета, решетки динамиков и установлен возле главной двери.

Кузов 911-го из особой серии окрашен вручную. На центральной стойке купе появилась эмблема проекта, включающая десять прямоугольников. Это символ десяти машин, именно таков будет тираж спорткара 911 Turbo S Duet. Один из прямоугольников — синий, это символ конкретного экземпляра в десятке, и каждый покупатель сам выберет положение этого прямоугольника в линии. Такая же эмблема нанесена на обшивку бизнес-джета.

Авиационные ассоциации в купе повсюду. На ниж-

ней стороне антикрыла и на боковых сторонах ключа от машины размещен индивидуальный регистрационный номер соответствующего данному купе парного бизнес-джета. На секундомере, входящем в пакет Sport Chrono, появилась линия искусственного горизонта. Накладки на порогах получили надпись «No step» («Не наступать») с красной подсветкой (подобные встречаются на некоторых частях крыла самолета). А в комплект поставки вошел чехол для автомобиля с биркой «Remove before flight» («Снять перед полетом»).



Самолет и автомобиль имеют одинаковую окраску кузова и общую цветовую схему. Верхняя часть автомобиля отделана цветом Platinum Silver Metallic с переходом в Jet Grey Metallic вниз. Два цвета краски разделяет декоративная полоса с линиями Brilliant Chrome и Speed Blue. Легкосплавные диски 911 Turbo S окрашены в цвет Platinum Silver Metallic с использованием революционной лазерной технологии, позволяющей обнажить подложку Speed Blue на фланце обода. Воздухозаборники 911 Turbo S окрашены в блестящий хром, чтобы соответствовать передней кромке гондол самолета. Серия выделяется особыми

часами в салоне и наручными часами в уникальном дизайне. На спинках кресел появился тисненый логотип издания, а на передней панели – надпись One of 10. Светодиодные проекторы в дверях выводят на асфальт логотип, символизирующий сотрудничество фирм Porsche и Embraer. В набор входят пилотский чемодан и две дорожные сумки.

Комплектом к спорткару и самолету идут наручные часы 1919 Globetimer UTC, тираж которых также ограничен десятью экземплярами и которые предназначены только для владельцев Дуэта.

Циферблат в цветах машины и самолета дополнен графикой высотометр, кончик стрелки календаря – логотип Embraer. А люминесцентный материал Superluminova проявляет в темноте светло-зеленые стрелки и голубую «взлетно-посадочную полосу». Таков результат совместной работы специалистов сразу нескольких подразделений: отдела дизайна и маркетинга Embraer Executive Jets в Мельбурне (штат Флорида, США), Style Porsche в Вайссахе (Германия), Porsche Exclusive Manufaktur в Штутгарте (Германия) и студии F.A. Porsche в Цель-ам-Зее (Австрия).

Поставки начнутся в 2021 году.



Самолет недели

Оператор/владелец: *Hampshire Aviation Ltd*

Тип: *Gulfstream G280*

Год выпуска: *2015 г.*

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



Фото: *Дмитрий Петроченко*