



Ну вот и крайний выпуск нашего еженедельника в этом году. Хотелось написать много, ведь год останется в нашей памяти надолго. Но это лишнее, вы сами были свидетелями того, как развивался рынок, как локдаун глобально изменил многие бизнес-модели, как ушли с рынка «крепкие бренды», и как мы приветствовали появление новых и долгожданных самолетов и вертолетов. Как ни парадоксально, но именно производители стали главными ньюсмейкерами этого года.

Для каждого 2020 стал годом вызовов, годом серьезной проверки на зрелость и, наверное, годом разочарований. Для российского рынка деловой авиации этот год запомнится еще и тем, что мы стали свидетелями становления принципиально новых сегментов, которые ранее не спешили развиваться. Скажем честно, мы очень рады, что 2020 год не принес нашему рынку страшных потрясений, а пул компаний, работающих на рынке, практически, не скорректировался. Скорее всего, первая половина будущего года вновь потребует от всех максимальной мобилизации и креатива, и главное – терпения.

Хотелось бы в преддверии праздников пожелать всем именно здоровья. Слово «пандемия» – новое, но как быстро оно вошло в наш обиход. Многие не разделяют мнение о том, что это очень опасный вирус, и это их право. Увы, но это уже не медицинская проблема, а скорее социальная. Берегите себя, берегите своих близких. Нам всем нужны будут новые силы, и мы очень надеемся, что уже в следующем году наши вступления в еженедельниках будут окрашены более позитивно.



Из бизнес-джета в бизнес-класс

Бизнес-авиация не прекращала полеты в пандемию. Но отложенный спрос перестает работать, и некоторые клиенты ради экономии пересекаются в бизнес-класс регулярных рейсов

стр. 22



В 2021 году бизнес-авиацию ожидает рост

Argus: «Хотя до возврата к «нормальному» режиму может пройти еще несколько месяцев, мы начинаем видеть свет в конце туннеля»

стр. 24



Авиационный family office в бизнес-авиации

Сегодня у нас в гостях Генеральный директор авиакомпании «Меридиан» Владимир Лапинский. Владимир Александрович подробно расскажет о том, как компания провела этот не простой год

стр. 25



Мама, а я в летчицы хочу

История Джессики Венн, или от бортпроводника до пилота Pilatus PC-24

стр. 29

Gulfstream
G500



Бизнес-авиация сможет летать между РФ и Великобританией по разрешениям

Бизнес-авиация сможет совершать рейсы между Россией и Великобританией в период с 22 по 29 декабря только по отдельным разрешениям оперативного штаба по борьбе с распространением коронавирусной инфекции. Об этом говорится в сообщении Росавиации, которое было распространено в понедельник, 21 декабря.

Ведомство отозвало все разрешения на выполнение регулярных и нерегулярных рейсов между Россией и Великобританией с 22 декабря.

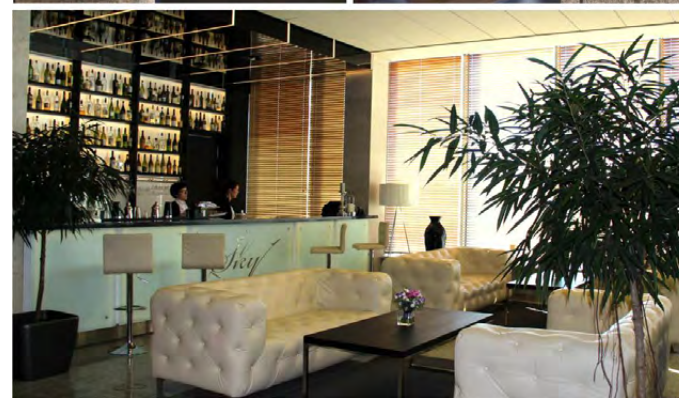
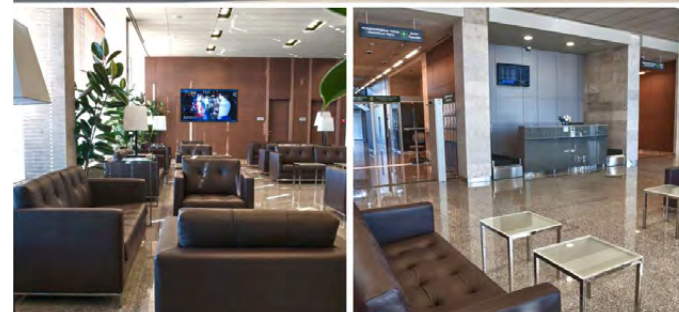
Оперативный штаб по борьбе с коронавирусной инфекцией сообщил 21 декабря, что Россия приостанавливает авиасообщение с Великобританией с 22 декабря на неделю в связи с появлением там нового штамма коронавируса.

Рейсы в Великобританию уже отменили более 30 стран. Среди них Дания, Болгария, Германия, Ирландия, Италия, Турция и другие.

В середине декабря премьер-министр страны Борис Джонсон рассказал, что выявленный на юге Великобритании новый штамм коронавируса SARS-CoV-2 более заразен. По словам политика, первоначальные признаки распространения нового варианта вируса указывают на то, что он на 70% более заразен, нежели первоначальный штамм.

Однако в Роспотребнадзоре 21 декабря рассказали, что нет данных о большей заразности нового штамма COVID-19. Это пока не доказано.

Источник: Известия



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

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



FAA выбрала вакцину от COVID-19 для пилотов и авиадиспетчеров

Вакцина от COVID-19 компании Pfizer-BioNTech была одобрена FAA для использования пилотами после прохождения соответствующего медицинского обследования. Эта новость появилась на следующий день после того, как Управление по санитарному надзору за качеством пищевых продуктов и медикаментов США (FDA) дало экстренное разрешение на использование вакцины в стране. Более того, FAA также сообщило, что авиадиспетчеры при условии медицинского освидетельствования FAA также могут получить вакцину.

После получения вакцины Федеральное управление гражданской авиации установило, что все пилоты и диспетчеры должны «выдержать 48 часов после введения вакцины», прежде чем выполнять свои обязанности, связанные с безопасностью: выполнять

полеты или управлять воздушным движением. Этот 48-часовой период применяется после каждой дозы, а вакцина Pfizer требует двух доз с интервалом в три недели для максимальной эффективности, - поясняют в FAA.

«Медицинские работники агентства будут постоянно отслеживать первоначальное распространение новой вакцины и документировать клинические результаты и при необходимости корректировать эти рекомендации».

Помимо вакцины Pfizer-BioNTech, FAA заявило, что будет анализировать вакцины от других производителей, когда они получат разрешение FDA, и будет информировать пилотов и авиадиспетчеров о результатах исследований и рекомендациях.




МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТАМИ

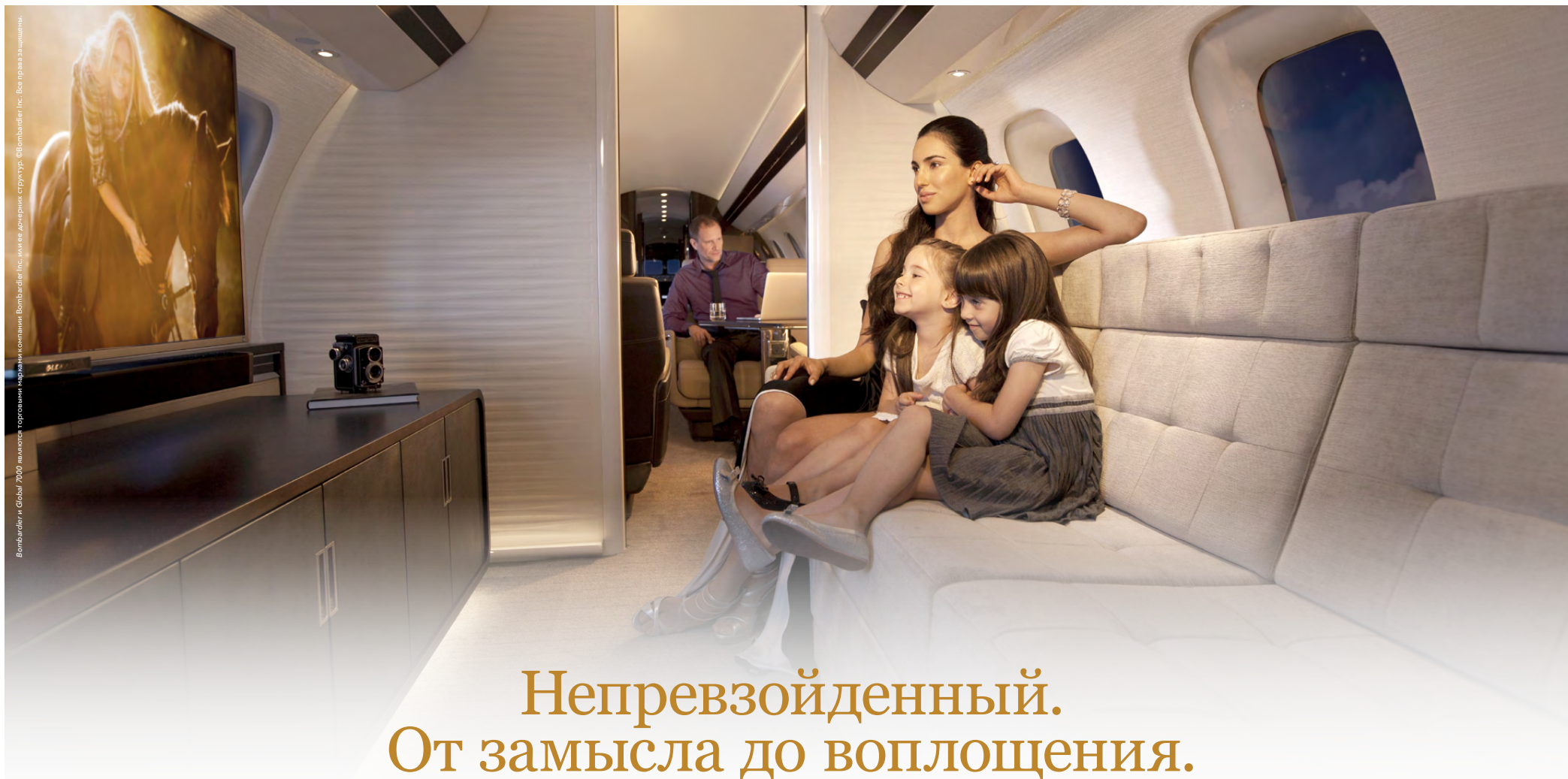
*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



Вспомогательная информация: все изображения являются собственностью Bombardier Inc. и не должны использоваться без разрешения Bombardier Inc. Все права защищены.



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

ЕВАА фиксирует вторую волну падения трафика

По данным Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА), в ноябре произошло «явное второе падение» трафика в Европе: объем операций деловой авиации снизился на 26% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, поскольку в различных европейских странах были усилены меры изоляции.

В своем недавно выпущенном [Traffic Tracker Europe](#) за ноябрь ассоциация сообщает, что объем операций деловой авиации в Европе за последний год снизился в совокупности на 24%, причем наихудшие периоды были с марта по июнь, а максимальное падение на 76% в годовом исчислении наблюдалось в апреле. Однако в третьем квартале объем трафика восстановился, до 0,7% в августе по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Но с тех пор активность снижается каждый месяц и падение усилилось с 16,6% в октябре до 25,7% – в ноябре. Как отмечает ЕВАА, тенденции в Европе не

были единообразными. Испанский рынок, похоже, с сентября, когда он упал на 32% годовом исчислении, восстановился в ноябре до снижения всего на 11%. Однако в Италии в сентябре уровень активности был ниже на 2% и уже на 36% – в ноябре. В Великобритании к августу трафик снизился до 7% по сравнению с прошлым годом, но упал на 44% в ноябре. ЕВАА добавила, что в ноябре показатели трафика в Великобритании и Италии были значительно ниже средне-европейских.

Тяжелые самолеты и аэропорты, которые обычно обслуживают их, показали падение трафика ниже среднего уровня по Европе, сообщает ЕВАА, добавив, что это стабильная тенденция с момента начала кризиса. Также замедлилось трансграничное сообщение.

Отчет ЕВАА о трафике основан на данных Евроконтроля с поддержкой WingX.



НАМ ДОВЕРЯЮТ




SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Embraer завершает первую модернизацию Praetor 500 в Европе

Бразильский производитель Embraer объявил о завершении первой европейской конверсии Legacy 450 в Praetor 500 для частного клиента. Переоборудование было выполнено в сервисном центре Embraer Executive Jets в международном аэропорту Ле Бурже в Париже, Франция.

«Эти решения возможны только благодаря опыту специалистов по планеру и авионике, механиков, групп логистики и инженеров Embraer по всему миру», - сказал Йоханн Бордаис, президент и генеральный директор Embraer Service & Support. «Согласно стратегии Embraer на будущее, мы постоянно инвестируем и расширяем наш портфель, сосредоточившись на предоставлении нашим клиентам лучших в отрасли услуг и поддержки».

Сервисный центр Ле-Бурже, расположенный в одном из самых загруженных аэропортов Европы, в 20 минутах от центра Парижа, работает с 2012 года, обе-

спечивая регулярные проверки, плановое и внеплановое обслуживание, а также предлагая уникальную возможность развертывания специальных бригад, специализирующихся на поддержке и обслуживании самолетов по всей Европе.

Полный процесс преобразования Legacy 450 (дальность 2900 морских миль) в Praetor 500 (дальность 3340 морских миль) может быть выполнен в следующих сервисных центрах Embraer: Ле Бурже, Виндзор Локс, Коннектикут (США), Форт-Лодердейл, Флорида (США) и Сорокаба в Бразилии. Всего Embraer уже переоборудовала 11 Legacy 450 в Praetor 500.

В рамках работ были модифицирована топливная система, усилена конструкция крыла, модернизирована авионика Collins Aerospace Pro Line Fusion и установлены новые винглеты. В результате самолет получил дальность полета в 6200 км (с четырьмя пассажирами и резервами NBAA IFR) против 5370 км ранее.



ALL-AROUND LUXURY,
POWER-PACKED
PERFORMANCE

Rethink Convention. **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

В аэропорту «Рига» начинает работу модернизированный перрон для бизнес-авиации

В аэропорту «Рига» начал работу модернизированный 2-й перрон, предназначенный в основном для обслуживания самолетов бизнес-авиации.

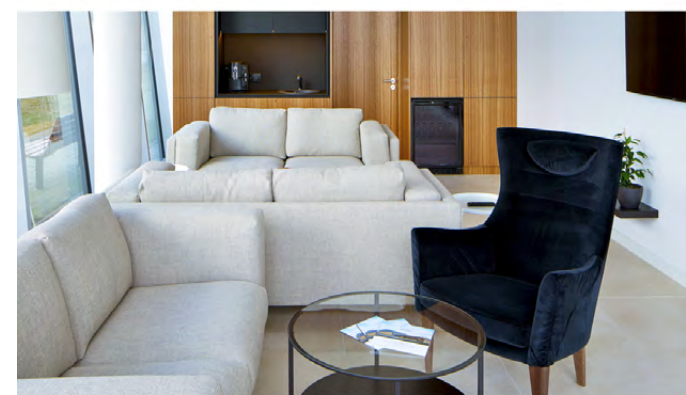
2-й перрон находится напротив терминала бизнес-авиации FBO RIGA, где в рамках модернизации построено расширение с бетонным и асфальтобетонным покрытием площадью свыше 12 000 квадратных метров, что позволило оборудовать три стоянки для самолетов с гибкой планировкой, на которых можно разместить три самолета малого класса или один самолет класса С.

В результате общее количество стоянок на 2-м перроне увеличилось до девяти, три из которых находятся в непосредственной близости от бизнес-терминала, позволяя пассажирам быстро и удобно добираться до терминала пешком.

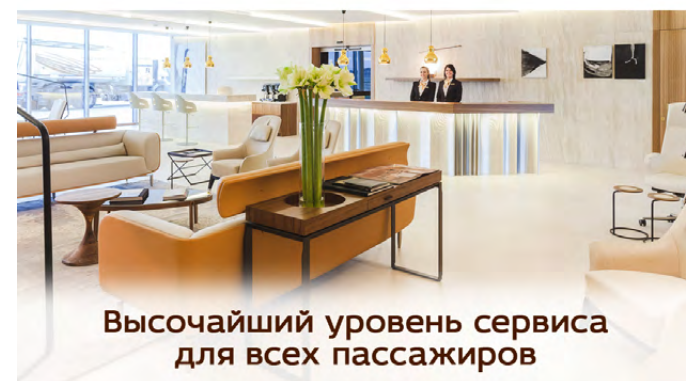
В рамках проекта модернизированы также часть имеющегося 2-го перрона, инженерные сети и систе-

ма освещения. Работы проводило акционерное общество AS ACB, выбранное в ходе открытого конкурса. Совокупные проектные затраты составили 2,5 миллиона евро, и это один из инвестиционных проектов, которые реализуются аэропортом «Рига» в текущем году в целях диверсификации и повышения конкурентоспособности бизнеса, используя полученную во время пандемии возможность вести интенсивные строительные работы на территории аэродрома.

В условиях сокращения потока регулярных пассажирских перевозок под воздействием пандемии COVID-19 бизнес-авиация является одним из стремительно растущих сегментов в аэропорту «Рига» – за 11 месяцев текущего года количество такого рода авиарейсов увеличилось почти на 80 %. В аэропорту работают два терминала бизнес-авиации – FBO RIGA и Capital Handling, которые обеспечивают как обслуживание самолетов и пассажиров бизнес-авиации, так и техническое обслуживание, а также другие услуги.



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**



АМАС получает новые контракты

Швейцарский провайдер AMAC Aerospace продолжает получать заказы на техническое обслуживание и кастомизацию бизнес-джетов различных типов. Как рассказали BizavNews в пресс-службе компании, спрос на установку системы автоматического зависимого наблюдения (ADS-B Out) по-прежнему высок. Так в середине декабря для установки ADS-B Out прибыл очередной бизнес-джет BBJ, еще два самолета Boeing придут в АМАС для монтажа системы в начале января. Параллельно на этих самолетах будут выполнены 24-, 36- и 72-месячные проверки. АМАС также сообщает о заключении контракта на техническое обслуживание частного BBJ 747, который придет в марте 2021 года.

«ADS-B Out по сути своей, это технологическое решение, определяющее координаты самолета используя для этого систему GPS, и затем, транслирующее их и другие данные (высота, скорость, рейс и пр.) о полете как в наземные центры диспетчерам, так и другим

самолетам. ADS-B позволяет пилотам и диспетчерам видеть одну и ту же картину происходящего, что повышает взаимопонимание между всеми участниками движения, повышая тем самым безопасность и гибкость управления воздушным движением. Среди преимуществ системы: низкая стоимость, высокая точность и большая скорость обновления данных. ADS-B Out состоит из сети относительно простых радиостанций, которые дешевы, просты в установке и использованию по сравнению с радаром, которые требуют обслуживания как механики, так и оборудования обработки сигналов», - поясняют в АМАС.

Также в АМАС сообщили и о получении сертификата ISO 45001. ISO 45001 — это стандарт ISO для систем управления охраной труда и промышленной безопасностью, опубликованный в марте 2018 года. Целью ISO 45001 является снижение профессиональных травм и заболеваний, в том числе укрепление и защита физического и психического здоровья.



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
Легаси 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**

Пандемии вопреки

Администрация London Biggin Hill Airport собирается начать строительство нового четырехзвездочного отеля, непосредственно примыкающего к одному из своих FBO. В то время как общий трафик бизнес-авиации по всей Великобритании снизился, частный аэропорт заявил, что сохранил и даже расширил долю рынка, предлагая операторам гибкость с помощью таких услуг, как новый центр тестирования на COVID для пассажиров и членов экипажей. Наряду с аэропортом Фарнборо на него приходится основная часть трафика, направляющегося в столицу.

В марте в аэропорту планируют построить новый четырехзвездочный отель, а также новое здание аэровокзала и диспетчерскую вышку. Гостиница на 54 номера будет включать в себя ресторан, холл и тренажерный зал.

Тем временем продолжаются строительные работы по возведению нового сервисного центра Bombardier площадью 22300 кв м. Когда он откроется в первом квартале 2022 года, он сможет вместить до 14 самолетов Global 7500 канадского производителя. По словам руководителя отдела маркетинга London Biggin Hill Airport Энди Патсалидеса, основные стальные конструкции здания и консольная крыша уже готовы.

Аэропорт также готов получить одобрение на новый инструментальный заход на посадку для ВПП 3, который добавит эту возможность на обоих концах его основной взлетно-посадочной полосы. По оценкам руководства, только этот шаг может увеличить трафик примерно на 10%.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



PC-12 NGX с австралийским колоритом

На заводе компании Pilatus Aircraft выкатили новенький PC-12NGX в эксклюзивной ливрее в стиле наскальных рисунков аборигенов Австралии. Знаменитая точечная роспись, которая делается специальными палочками, завоевала множество поклонников по всему миру, и видимо будущий клиент также не устоял перед ней.

Примечательно, что в Австралии сохранились рисунки в пещерах и на скалах, а также петроглифы. Особенно их много в древних массивах Кимберли на полуострове Арнемленд и в центральной части континента, в горах Масгрейв и Мак-Доннел. Первые рисунки и петроглифы были обнаружены в 1841 году, а их первооткрыватели определили количество рисунков в несколько десятков тысяч. Присутствуют

два стиля рисунков: стиль «Мими» и в рентгеновском стиле. Рисунки в стиле «Мими» — выполнены тонкими линиями, схематичные, напоминают фигуры, составленные из спичек, выполнены красной охристой краской. Рентгеновский стиль показывает скелет, внутренние органы, знание анатомии. По представлениям аборигенов, рисунки сохранились со «Времен сновидений».

Сейчас наш герой пока проходит серию испытательных полетов перед передачей клиенту. Это 53-й выпущенный PC-12NGX. А куда он отправится в Австралию или другую часть света мы узнаем немного позднее. Pilatus Aircraft поставил заказчику первые турбовинтовые PC-12 NGX в мае текущего года.



Фото: Stephan Widmer

СЕРТИФИЦИРОВАН В РОССИИ!

PILATUS PC-24

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
 Pilatus в России
www.nesterovavia.aero

Mountain Aviation становится крупнейшим эксплуатантом Citation X

Американский чартерный оператор Mountain Aviation получил свой 26-й бизнес-джет Cessna Citation X, который, как он утверждает, делает его крупнейшим оператором этого типа в мире. Во втором квартале 2021 года компания из Брумфилда, штат Колорадо, введет в эксплуатацию 35-й Citation X.

Сейчас Mountain Aviation имеет парк из более чем 60 самолетов, от турбовинтовых Beechcraft King Air до самолетов с большим салоном Gulfstream IV-SP. В Mountain Aviation заявили, что в текущем четвертом квартале она занимает третье место среди всех операторов частных самолетов и второе место в категории бизнес-джетов суперсреднего размера по количеству полетов и общему налету. «Мы рады продолжить наше агрессивное стремление к росту и расширить охват в 2021 году», - прокомментировал AIN генеральный директор Грегг Фаренбрух.

Помимо обслуживания традиционных рынков, Mountain Aviation поддерживает нефтегазовую отрасль, а также оказывает помощь врачам при организации чартеров и осуществляет полеты в интересах федерального правительства.

В июне 2018 года Textron Aviation подтвердила, что прекращает выпуск Cessna Citation X+, заканчивая более чем 21-летний период производства скоростного (0,935 Маха) бизнес-джета и его предшественника Citation X. Деловой самолет со скоростью полета 0,92 Маха был анонсирован на выставке NBAA 1990 и сертифицирован в июне 1996 года. Обновленная модификация Citation Ten, впоследствии переименованная в X+, была показана на NBAA 2010, а сертифицирована в июне 2014 года. На момент прекращения выпуска самолетов компания поставила 314 самолетов модели X и только 24 Citation X+.



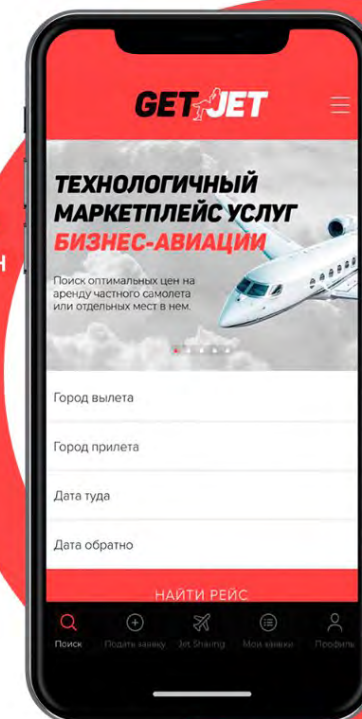
BUSINESS AVIATION MARKETPLACE

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

Хайнань предложил бизнесу систему коллективного владения частными самолетами

Южнокитайская провинция Хайнань внедрила систему коллективного владения частными самолетами для предпринимателей. Как сообщила газета «Наньго душибао», теперь любой желающий бизнесмен за сравнительно невысокую плату может постоянно иметь в своем распоряжении небольшое воздушное судно.

По данным издания, для оформления права на эксплуатацию самолета достаточно уплатить 2,5% его стоимости, то есть примерно 2 млн юаней (чуть более \$305 тыс.). Каждое транспортное средство в итоге будет продано нескольким десяткам представителей бизнеса. Проект осуществляется лизинговой компанией Тою, которая в ближайшие три года планирует приобрести 300 самолетов, а к 2030 году увеличить закупки до 1 тыс. штук.

Таким образом, благодаря наличию большого парка самолетов предприниматели-собственники всегда смогут в нужный момент совершить путешествие по заданному маршруту.

Как проинформировало руководство Тою, в ближайшее время у организации в разных населенных пунктах Китая будет насчитываться порядка 300 центров обслуживания. Компания обещает, что в ходе полета лицам, воспользовавшимся услугой коллективного владения, гарантирован сервис на высшем уровне.

Посадка на самолет оформляется через специальное приложение для смартфона. При планировании командировок бизнесмен может не зависеть от официального расписания, а также загруженности китайских и зарубежных воздушных гаваней. Помимо самолетов, предприниматели на Хайнане могут получить в свое распоряжение вертолет, право на

эксплуатацию которого обойдется гораздо дешевле - в 200 тыс. юаней (\$30,5 тыс.).

Первый рейс самолета Тою был осуществлен на прошлой неделе из административного центра Хайнаня в город Боао на восточном побережье острова. Перелет был осуществлен Embraer Legacy 650, рассчитанным примерно на 15 пассажиров. Пока лизинговая компания предложила общественности только 80 индивидуальных контрактов, предназначенных для оформления права коллективной собственности. Предполагается, что в дальнейшем число представителей деловых кругов, получивших возможность воспользоваться данной услугой, будет постоянно возрастать.



НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ БРОКЕРОВ!

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

**JET
UNITY**

Signature Aviation оценили в \$4 млрд

Signature Aviation и ее сеть FBO Signature Flight Support, присутствующая в более 200 аэропортах по всему миру, могут быть приобретены частной инвестиционной компанией Blackstone Infrastructure Advisors и Blackstone Core Equity Management Associates примерно за \$4 млрд. Под управлением Blackstone находятся активы на сумму более \$580 млрд.

В Signature Aviation достаточно быстро прокомментировали инсайдерскую информацию, которая появилась на прошлой неделе. «Рассмотрев условия предложения Blackstone, Совет Signature Aviation указал Blackstone, что в настоящее время он намерен рекомендовать Совету Директоров Signature указанные в предложении цены». Blackstone планирует выкупить все оставшиеся акции Signature Aviation по цене \$5,17 за акцию. Как утверждают аналитики, начиная с февраля Blackstone последовательно скупал акции Signature Aviation, однако каким объемом они обладают в настоящее время не известно.

Signature добилась значительного успеха в сегменте управления FBO после приобретения в 2015 году тогдашнего конкурента Landmark Aviation у управляющего инвестиционным фондом The Carlyle Group, и ее сеть в настоящее время насчитывает более 200 офисов в 27 странах.

По словам бизнес-консультанта Стива Денниса, председателя Aviation Resource Group International, в случае покупки эта сделка может изменить правила игры. «Такой масштаб денежных вливаний за счет прямых инвестиций еще больше подтвердит и повысит ценность отрасли FBO».

«Подобно тому, как приобретение Berkshire Hathaway компании Flight Safety в 1996 году вывело летную подготовку на рынок «инвестиционного уровня», приобретение Signature компанией Blackstone также повлияет на отрасль FBO», - сказал Деннис.



+7 495 500 32 21
comm@meridian-avia.com
www.meridian-avia.com

Jet Aviation предоставит FLYINGGROUP свои FBO

Компания Jet Aviation подписала соглашение об обслуживании в собственных FBO воздушных судов FLYINGGROUP. Последняя является крупной компанией по управлению самолетами и чартерным перевозкам, и базируется в Бельгии, Люксембурге и на Мальте. FLYINGGROUP управляет флотом из 40 самолетов. Jet Aviation окажет поддержку флоту оператора, предоставляя услуги по обслуживанию через свою сеть FBO в странах Европы, Ближнего Востока, Африки и Азии.



Jet Aviation предоставляет клиентам VIP-терминалы для клиентов, конференц-залы, бизнес-услуги, комнаты отдыха для пассажиров и экипажа, комнаты для сна, душевые для экипажа, а также услуги для планирования полетов. Компания предлагает обслуживание частных самолетов и полный спектр услуг FBO, включая обслуживание внутренних и международных рейсов, заправку топливом, мойку самолетов, обработку противообледенительной жидкостью, иммиграционные и таможенные услуги, а также услуги для пассажиров и экипажей, такие как питание, размещение в гостиницах и организация местного транспорта.

«Наша цель – обеспечить комфорт и безопасность владельцев и операторов самолетов во время их полетов по всему миру», – сказал Жоао Мартинс, вице-президент по региональным операциям FBO в Европе. «Это соглашение является свидетельством качества предоставляемых Jet Aviation услуг по обслуживанию. Мы поддерживаем FLYINGGROUP с 1998 года. И как и они, наша команда профессионалов в области хендлинга полностью привержена соблюдению самых высоких отраслевых стандартов. Мы очень рады и дальше приветствовать пассажиров и самолеты FLYINGGROUP по всей нашей сети».

Юрген Ван Кампенхаут, главный операционный директор FLYINGGROUP, сказал: «Мы искали партнера с широкой сетью FBO, который помог бы поддерживать наш растущий флот, и с ценностями, аналогичными тем, что у FLYINGGROUP. Jet Aviation имеет долгую и известную репутацию в области безопасности, которую мы рады предоставить нашим клиентам. FLYINGGROUP стремится к установлению долгосрочных отношений с нашими поставщиками услуг, и мы надеемся на долгое и продуктивное партнерство с Jet Aviation».

A composite image featuring the FBO Experience logo at the top, which consists of a stylized 'V' shape above the text 'FBO EXPERIENCE'. Below the logo is a photograph of a private jet on a tarmac. The jet is white with dark accents and is parked on a wet surface. In the background, a city skyline is visible under a cloudy sky. At the bottom of the image, the text 'FBOEXPERIENCE.COM' is displayed in a bold, sans-serif font, followed by 'PROMOTING FBO EXCELLENCE' in a smaller font.

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Еpic Aircraft готовится к поддержке E1000 GX

Компания Epic Aircraft объявила о двух партнерских соглашениях по поддержке своего нового однодвигательного турбовинтового самолета E1000 GX. Производитель выбрал компанию Frasca International для создания первого тренажера для своей программы летной подготовки. Он будет построен вокруг подлинной кабины Epic, включая комплект авионики Garmin G1000 NXi и систему автоматического управления полетом GFC 700. Также тренажер получит, среди прочего, трехканальную визуальную систему со сферическим обзором 220 на 58 градусов, настраиваемыми базами данных визуализации и станцией оператора-инструктора. Как ожидается, он будет установлен в центре летной подготовки Epic в Бенде, штат Орегон, к четвертому кварталу 2021 года.

«Мы планируем перенести большую часть учебных часов начальных и периодических тренировок с самолета на тренажер, что значительно сократит расходы

и значительно расширит наши возможности по реалистичному моделированию аварийных процедур и сценариев сбоя систем», - сказал Дуг Кинг, генеральный директор Epic Aircraft. «Это означает, что наши клиенты будут лучше обучены и лучше подготовлены к безопасной и уверенной работе в этом высокопроизводительном окружении».

Epic также объявила, что будет работать с поставщиком авиационного программного обеспечения и решений ATP, используя ее платформу Flightdocs для отслеживания технического обслуживания и ведения электронных журналов учета всего парка E1000 GX, а также использовать ATP Aviation Hub для распространения технических публикаций, таких как руководства по техническому обслуживанию, электрических схем и иллюстрированных каталогов запчастей. Все самолеты E1000 GX будут иметь подписку на обе полностью интегрированные платформы.



**BUSINESS
AND
PRIVATE
JETS**

www.bpjets.ru

Тест ПЦР с комфортом

Клиенты DC Aviation Al-Futtaim (DCAF), прибывающие в FBO в Dubai South (Al Maktoum International Airport), смогут получить дополнительную услугу – пройти экспресс-тест полимеразной цепной реакции (ПЦР) в VIP-зале ожидания. DCAF заключил партнерское соглашение с HealthHub Al-Futtaim, интегрированным поставщиком медицинских услуг. FBO DCAF первыми в ОАЭ предлагает эту эксклюзивную услугу.

Экспресс-тесты на COVID-19 предоставляются по запросу и проводятся в специальном VIP-зале, обеспечивающем полную конфиденциальность, комфорт и удобство для пассажиров, прибывающих в ОАЭ.

Результаты тестирования предоставляются в течение 6-12 часов за плату в размере 150 долларов США (550 дирхамов ОАЭ). DCAF также предлагает клиентам бесплатные стандартные тесты, результаты которых предоставляются в течение 36-48 часов. Эти тесты являются обязательными для пассажиров, прибывающих из определенных стран в соответствии с последними директивами органов здравоохранения ОАЭ.

Напомним, что DC Aviation Al-Futtaim (совместное предприятие между группой компаний DC Aviation и Al-Futtaim) ввела в эксплуатацию новый ангар площадью 7500 кв. м., который позволил удвоить пропускную способность, увеличив при этом общую площадь, прилегающую к перрону до 24000 кв. м. и площадь перрона до 13000 кв. м. В новом ангаре DC Aviation Al-Futtaim может оборудовать два дополнительных дока для технического обслуживания узкофюзеляжных самолетов, оставляя при этом достаточно места для мастерских и складских помещений.

Embraer расширяет географию поставок Praetor 500

Бразильский авиапроизводитель Embraer Executive Jets поставил первый бизнес-джет Praetor 500 в Мексику. Самолет получил частный клиент.

Praetor 500 представляет собой беспрецедентное сочетание технологий, комфорта и производительности. Что касается технологий, Praetor 500 первым в отрасли оборудован системой Embraer Enhanced Vision System (E2VS) и проекционным дисплеем (head-up display – HUD). Данная комбинированная система повышает ситуационную осведомленность экипажа на всех этапах полета и повышает безопасность в сложных погодных условиях и при низкой видимости.

В салоне Praetor 500 изобилует комфортом, поскольку это единственный бизнес-джет среднего размера, который имеет кабину с плоским полом и высотой шесть футов, каменный пол, камбуз и вакуумный туалет – и все это с лучшим в своем классе багажным

отделением. Что касается характеристик, то переход на Praetor 500 предполагает межконтинентальную дальность полета в 3340 морских миль (6186 км) с четырьмя пассажирами и резервом NBAA IFR, поясняют в компании.

Летом текущего года Embraer Executive Jets объявил о серии инновационных усовершенствований салонов своих бизнес-джетов суперсреднего размера Praetor 500 и Praetor 600, упрочив положение Praetor как бизнес-джета с лучшим салоном среди всех средних деловых самолетов. В дополнение самой низкой «высоте» в кабине в классе (5800 футов) и 100% свежему воздуху, Embraer в настоящее время в стандартной комплектации устанавливает HEPA-фильтр на всех самолетах Praetor, объявляет о сертификации новой электрической раздвижной двери туалета и одобряет использование антибактериального покрытия MicroShield360.



NHV Group попрощалась с H155

Бельгийский вертолетный оператор NHV Group продал оставшиеся у него вертолеты Airbus Helicopters H155 датской компании HeliGlobe. Датская брокерская компания заключила договор от имени своего клиента – авиакомпании Air Greenland. Шесть H155 будут переданы новому владельцу в течение шести месяцев, начиная с первого квартала следующего года.



«Этот проект поэтапного вывода из эксплуатации является частью нашей постоянной стратегии рационализации флота», - заявляет менеджер NHV Фредерик Дели. «Хотя они всегда хорошо служили нам, но поскольку мы расширяем наш бизнес и осваиваем новые рынки, сейчас самое время дать им новую цель. С HeliGlobe мы нашли идеального партнера, чтобы дать нашему парку H155 второй жизненный цикл».

NHV Group в настоящее время имеет стандартизированный парк из 64 вертолетов. Компания недавно инвестировала в высокотехнологичные вертолеты Airbus H175, H145, Leonardo AW169 и AW139 для поддержки своих новых контрактов.

Héli-Union купит два вертолета Airbus H160

Airbus Helicopters и ее исторический партнер Héli-Union подписали контракт на поставку двух многоцелевых самолетов H160 для выполнения широкого круга задач.

«Мы рады стать одними из первых клиентов H160. Мы верим, что у этой программы большое будущее как в гражданском, так и в оборонном секторах, и рады быть активом ее роста», - сказал Патрик Молис, генеральный директор Héli-Union.

«Мы гордимся тем, что Héli-Union с ее обширным опытом работы во всем мире, особенно в области морских перевозок, выбрала H160 для пополнения своего парка вертолетов Airbus», - сказал Бруно Эвен, генеральный директор Airbus Helicopters. «H160 не только поднимает планку с точки зрения безопасности, благодаря современным решениям,

но и его относительно небольшой расход топлива, который обеспечивает столь необходимую операционную конкурентоспособность», - добавил он.

Благодаря 68 патентам, H160 объединяет последние технологические инновации Airbus Helicopters, направленные на повышение безопасности и комфорта. H160 оснащен полностью композитной конструкцией с динамичными линиями и футуристическим дизайном, отличающимся от предшественников. Он имеет плоский пол кабины, огромные иллюминаторы и большое багажное отделение грузоподъемностью 661 фунт. Пассажирскую кабину можно сконфигурировать для размещения четырех или восьми пассажиров со всеми «прибабасами», которые присутствуют в новейших моделях крупных бизнес-джетов, или же просто разместить 12 человек.



ADAC полетит на VoloCity

Volocopter и ADAC Luftrettung на прошлой неделе объявили о резервировании немецкими спасателями двух мультикоптеров VoloCity (eVTOL). После публикации результатов первого в мире технико-экономического обоснования использования пилотируемых мультикоптеров ADAC Luftrettung вложила средства в резервирование двух VoloCity для подготовки к эксплуатационным испытаниям в 2023 году. В будущем воздушные суда будут применяться для оказания скорой медицинской помощи, комментируют партнеры.



Зарезервировав два VoloCity, ADAC Luftrettung позиционирует себя как первая компания в мире, которая проведет эксплуатационные испытания eVTOL в качестве транспортного средства для врачей скорой помощи.

Компания Volocopter, пионер городской воздушной мобильности, предоставляет этот новый вид транспорта для специалистов скорой медицинской помощи в дополнение к созданию собственных служб городской воздушной мобильности для городов.

ÖAMTC Air Rescue начинает модернизацию контрактом на покупку пяти H135

Airbus Helicopters и австрийский оператор воздушной скорой помощи ÖAMTC Air Rescue подписали твердый контракт на поставку пяти вертолетов H135. Первая машина придет в распоряжение заказчика в начале 2022 года.

«Для наших сложных миссий требуются самые современные вертолеты, доступные для выполнения критических задач, например, в ночное время. Мы эксплуатируем H135 более 20 лет и надеемся воспользоваться преимуществами, которые дает версия с автопилотом Helionix, комментирует Рейнхард Кракснер, генеральный директор ÖAMTC Air Rescue. «Уменьшение нагрузки на пилота в сочетании с 4-осевым автопилотом будет ценным преимуще-

ством для наших экипажей, которые часто спасают пациентов в сложных условиях».

«Мы благодарим ÖAMTC Air Rescue за их неизменное доверие к Airbus Helicopters и, в частности, к H135», - сказал Бруно Эвен, генеральный директор Airbus Helicopters. «H135 продолжает демонстрировать, что он является эталоном в области авиационной медицинской помощи во всем мире».

ÖAMTC Air Rescue эксплуатирует 28 вертолетов H135 с 17 постоянных баз и 4 дополнительных баз в зимнее время в Австрии. В прошлом году оператор выполнил более 20 000 вылетов, в среднем по 52 вылета в день.



Вся линейка Falcon

Компания ExecuJet MRO Services Malaysia сертифицирована для работы со всеми серийными моделями самолетов Dassault Falcon, что делает ее ведущей организацией по ТОиР в Азии для гражданских самолетов Dassault Aviation.

«Мы хотели бы поблагодарить Dassault Aviation и регулирующие органы гражданской авиации из США, Европы, Малайзии и других стран мира за помощь в достижении этой важной вехи», - сказал региональный вице-президент ExecuJet по Азии Иван Лим.

Авиационные власти, включая FAA, Европейское агентство по безопасности полетов, Каймановы острова, Бермудские острова, Филиппины, Вьетнам и Малайзия, сертифицировали малайзийский объект ExecuJet для работы с самолетами Dassault Falcon. «Компания стала 100% дочерней компанией Dassault Aviation в начале 2019 года, и на ее малайзийском предприятии работают инженеры по техническому обслуживанию, прошедшие обучение на заводе Dassault, которые смогут помочь Falcon в выполнении гарантийных обязательств Dassault и полномасштабном покрытии FalconCare».

После получения разрешений от регулирующих органов ExecuJet выполнила проверки технического обслуживания всех текущих серийных моделей гражданских самолетов Dassault Aviation, а именно Falcon 900, Falcon 2000, Falcon 7X и Falcon 8X.

В настоящее время ExecuJet MRO Services Malaysia является крупнейшим провайдером услуг по техническому обслуживанию деловых самолетов в Малайзии. В аэропорту Субанг компания владеет собственным ангаром и офисом (64000 кв. футов).

Первый PC-12NGX отправился в Чехию

Pilatus Aircraft поставил первый PC-12NGX чешскому клиенту. Заказчиком самолета выступила ОК AVIATION (авторизованный центр продаж и сервисного обслуживания Pilatus PC-12 в Центральной Европе). Самолет (OK-PVN) внесен в сертификат эксплуатанта и уже приступил к выполнению чартерных рейсов. Новый самолет заменит PC-12/47E (OK-PVG), который компания эксплуатировала последнее время. В октябре прошлого года ОК AVIATION получила и первый бизнес-джет PC-24.

Pilatus Aircraft поставил заказчику первые турбовинтовые PC-12NGX в мае текущего года. Напомним, что в рамках NBAA 2019 состоялась официальная премьера абсолютно нового Pilatus PC-12 NGX. В первую очередь на самолете модернизировали двигатель: установили систему FADEC с автоматом тяги, а сам двигатель стал мощнее на 5%, что увеличило максимальную скорость и скороподъемность самолета, а также сократило взлетную дистанцию. Двигатель получил новый режим работы – Low Speed Prop, который позволяет за счет небольшого снижения

оборотов на эшелоне значительно уменьшить шум двигателя в салоне. Изменения коснулись и топливной системы, теперь топливо, прежде чем попасть в двигатель, обогревается маслом от двигателя и самолету больше не нужны присадки.

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

На самолете также полностью переосмыслили дизайн салона: концептуально салон стал похож на PC-24. Кресла стали выше и еще удобнее, теперь они раскладываются до горизонтального положения. Полностью переработана система кондиционирования и освещения.



В российской бизнес-авиации формируется спрос на «пакетные» решения

Стремление развивать транспортную доступность и улучшать деловую репутацию подталкивает российский бизнес инвестировать в деловую авиацию. Создание FBO, приобретение воздушных судов позволяют компаниям и целым регионам улучшать деловую среду для российских и международных бизнес-элит. Этот тренд особенно хорошо просматривался в 2020

году, когда локдаун дал время переосмыслить позиции и наметить дальнейшие направления развития. К такому выводу пришли аналитики Emperor Marketing Support и LIS Trading Group, входящих в международную группу Aim of Emperor.

Создание отдельной аэропортовой инфраструктуры

для бизнес-элит повышает конфиденциальность, безопасность, комфорт и скорость прохождения аэропортовых процедур. В конечном итоге это влияет на усиление имиджевых и репутационных позиций не только отдельного бизнеса, но и города или региона в целом. На российском рынке формируется стабильный интерес к «пакетному» развитию проектов в сфере бизнес-авиации, однако компетенции для реализации проектов «под ключ» есть только у ряда узкопрофильных компаний.

Специалисты компании LIS Trading Group, профессионального брокера по покупке-продаже бизнес-джетов, вертолетов и яхт, отмечают интерес к многозадачным проектам. Заказчикам важен комплексный подход, при котором консультант анализирует и рекомендует оптимальную модель воздушного судна, подбирает экипаж, координирует строительство машины, дает рекомендации по инфраструктуре. Более того, существует запрос на анализ маркетинговых ниш, оценку спроса, выявление конкурентов, создание уникальных торговых предложений. Этим направлением в Aim of Emperor занимаются аналитики Emperor Marketing Support.

Одним из недавних примеров реализации «пакетного» проекта стало создание вертолетного авиатакси в аэропорту Махачкалы, республика Дагестан, Россия. Привлеченные эксперты LIS Trading Group проанализировали и порекомендовали оптимальную модель вертолета, выбрали летный персонал, координировали постановку воздушных судов в сертификат эксплуатанта. Вертолетное такси стало настолько успешным, что соседние регионы заинтересовались созданием аналогичных проектов, которые помогают развивать транспортную доступность, повышают деловую репутацию, развивают внутренний туризм и создают новые рабочие места.



Анна Назарова, руководитель Emperor Marketing Support

Оргкомитет AERO Friedrichshafen 2021 полон оптимизма

Оргкомитет крупнейшей в Европе выставки авиации общего назначения AERO Friedrichshafen планирует провести мероприятие в следующем году в полном объеме. Соответствующий релиз был опубликован на прошлой неделе.

В текущем году из-за пандемии коронавируса мероприятие было отменено. В следующем году, как утверждают организаторы, выставка пройдет в любом случае. Важные игроки отрасли, такие как Diamond, Tecnam, Piper, Junkers, Textron и Rheinland Air Service

(DAHER, HondaJet, Bell), уже подтвердили свое участие и «рады воспользоваться возможностью, предоставленной AERO Friedrichshafen, в качестве крупнейшей площадки АОН в Европе», - комментируют в оргкомитете.

«Мы рады громкой и восторженной реакции отрасли. Это подчеркивает актуальность AERO Friedrichshafen и необходимость личного взаимодействия», - объясняет Роланд Бош, глава AERO и член исполнительного совета.



Менеджер проекта AERO Тобиас Бретцель уверен, что выставка пройдет со строжайшим соблюдением всех медицинских протоколов, таких как обязательные маски и обязательная онлайн-продажа билетов. По состоянию на середину декабря 2020 года команда AERO сообщает, что около 60% зарегистрированных экспонентов прибывают из-за границы.

Аэропорт Фридрихсхафен, примыкающий к выставочному центру, в настоящее время использует пилотный проект для оценки возможности установки зарядных станций для самолетов с электрическим приводом. Задача – запустить такую зарядную станцию к началу предстоящего AERO 2021, так как многие участники планируют впервые показать электросамолеты широкой публике, например новый Pipistrel Velis Electro, который уже используется в учебных целях в Швейцарии.

AERO Friedrichshafen представляет полный ассортимент продукции для всех областей авиации общего назначения. На выставке будут представлены самые разные летательные аппараты – от дронов, планеров, сверхлегких самолетов и автожиров до вертолетов и легких самолетов с поршневыми или пропеллерными двигателями турбинами, а также бизнес-джетов. Новые силовые установки, современная авионика, а также услуги и аксессуары для пилотов – дальнейшие приоритеты выставки. Обсуждение трендов и вывозов современной авиации будут затронуты на конференциях AERO, что сделает крупнейшее в Европе мероприятие в области авиации общего назначения важной платформой для обмена знаниями и повышения квалификации. Проводимая ежегодно в Фридрихсхафене, Германия, выставка Aero Friedrichshafen привлекает 35000 посетителей из 60 стран и более 700 экспонентов.

«Larchenkov.ru» - формируем культуру безопасных условий труда

Вопросы охраны труда и обеспечения безопасных условий на рабочих местах работников проходят «красной нитью» во многих нормативных документах, от Трудового кодекса Российской Федерации до Федеральных авиационных правил, регламентирующих деятельность авиационных предприятий.

Авиационный сегмент постоянно находится под влиянием факторов опасности, несущих риски как производственного травматизма, так и причинения вреда жизни и здоровью пассажиров, вследствие чего, соблюдение требований в области охраны труда является серьезной задачей для каждого руководителя.

**Руководитель проекта «Larchenkov.ru»
Юрий Ларченков:**

«Работая в организациях, мы часто сталкиваемся с типичной картиной. При общении со специалистами по охране труда мы видим, что нередко их функции сводятся к проведению вводных инструктажей с новыми работниками, организации обучения, проведению СОУТ, сдаче годовой отчетности в Росавиацию или ее территориальные органы.

Формирование и, главное, своевременная и качественная реализация планов мероприятий по охране труда, проведение регулярных аудитов на рабочих местах, инспекционные осмотры воздушных судов, проверки поставщиков продукции, реальное участие в построении и развитии системы непрерывной подготовки авиационного персонала, оценка профессиональных рисков – эти и многие другие функции часто остаются «за бортом». При анализе таких ситуаций мы видим, что специалист по охране труда не привлекается ни к разработке локальных нормативных документов, регламентирующих операционную

деятельность предприятия, ни к участию в формировании должностных инструкций работников, существуя отдельно от реальной жизни организации.

Другая большая проблема авиапредприятий – на должности специалистов по охране труда нередко привлекается персонал, не имеющий опыта работы в авиационной отрасли, не погруженный в ее специфику.

Охрана труда – это одна из самых важных систем менеджмента, и она требует постоянного и пристального внимания со стороны руководителей авиационных организаций. Согласно Трудовому кодексу, работодатель несет ответственность за создание и функционирование системы управления охраной труда (СУОТ), и для ее разработки необходимо проведение целого комплекса мероприятий, далеко выходящих за привычные рамки проведения инструктажей и спецоценки условий труда.

В рамках нашего проекта мы разработали отдельное направление, целый комплекс услуг для авиационных организаций по разработке и внедрению СУОТ. Мы обладаем «кейсами» по созданию системы управления охраной труда, по ее интеграции с системами менеджмента качества, и, что наиболее важно для авиационного сегмента, с системами управления безопасностью полетов.

Провести аудит функционирования СУОТ, состояния охраны труда на предприятии, сформировать мероприятия по реализации первоочередных мер, разработать и внедрить систему управления, взять вопросы охраны труда на аутсорсинг, – все это лежит в орбите наших компетенций.

В декабре этого года мы заключили договорные

отношения с одним из лидеров на рынке обучения по охране труда – Клинским институтом охраны и условий труда. В номенклатуре наших услуг теперь большинство наиболее востребованных позиций по подготовке персонала – это и подготовка работников по охране труда, и пожарно-технический минимум, обучение по электробезопасности, оказание первой доврачебной помощи и многое другое. Всего почти сто программ подготовки. В совокупности с нашим опытом в вопросах обеспечения безопасных условий труда в авиационных организациях, могу сказать с уверенностью – у нас получился очень привлекательный и интересный продукт для авиапредприятий, способный принести реальную пользу от его внедрения».



Из бизнес-джета в бизнес-класс

Бизнес-авиация не прекращала полеты в пандемию, а крупнейший московский терминал Внуково-3 даже нарастил трафик по сравнению с прошлым годом. Но отложенный спрос перестает работать, и некоторые клиенты ради экономии пересаживаются в бизнес-класс регулярных рейсов. Пик полетов позади, несмотря на сезон на Мальдивах и в Дубае. Практически весь трафик бизнес-авиации приходится на Внуково-3 и терминал А в Шереметьево.

Внуково-3 — крупнейший терминал для бизнес-авиации в Москве. Как рассказал Forbes представитель Внуково, количество рейсов туда-обратно в октябре составило 2826, в ноябре — 2355. В первой половине декабря из Внуково-3 пассажиры совершили 1193 перелета. На долю международных направлений приходится 64% всех рейсов этого терминала, отметил представитель Внуково.

И хотя спрос месяц к месяцу снижается, он вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, когда границы были открыты. Количество рейсов из Внуково-3 выросло на 11% в октябре и в ноябре. В декабре прирост год к году — 2%.

Число обслуживаемых рейсов в терминале А в Шереметьево подскочило со 170 в июне до 600 в сентябре, но после снизилось ориентировочно до 450-500 в месяц, рассказал Forbes источник, знакомый с ситуацией в этом аэропорту. «Специфика терминала в том, что чартерный трафик и «джет-шеринг» занимает гораздо меньшую долю, чем во Внуково-3, а основная часть рейсов — это корпоративные полеты на бизнес-джетах, рейсы в интересах владельцев собственных самолетов и перелеты спортивных команд», — рассказывает собеседник Forbes. Из Шереметьево летают примерно поровну по России и за рубеж, добавил он. В центре деловой авиации Шереметьево от комментариев отказались, сославшись на конфиденциальность.

В отличие от регулярного пассажирского сообщения, бизнес-авиацию власти не ограничивали. Границы из-за пандемии были закрыты с конца марта по 1 августа, но бизнес-джеты в это время летали чаще, в июне количество рейсов удвоилось, пик наступил в сентябре. Такие рейсы выполняются как чартерные, и на каждый Росавиация выдает отдельное разрешение. В заявлениях на рейс обязательно указывалась цель поездки, например лечение, заявка должна быть одобрена Оперативным штабом по борьбе с коронавирусом. Для организации вывозных рейсов «Аэрофлоту», S7 и другим компаниям требовалось пройти гораздо более сложную процедуру: направить запрос с данными пассажиров через госуслуги и в Минкомсвязь, после чего списки поступали в МВД, МИД, Минтранс и Оперштаб.



В начале июня правительство ослабило требования для выезда за границу, разрешив поездки по учебе, работе или уходу за больным родственником. С частичным открытием границ в Турцию, Великобританию и Танзанию в августе и в Египет, Мальдивы, ОАЭ в начале осени бизнес-авиация удовлетворяла отложенный спрос.

Но уже в октябре этот эффект, по данным статистики, стал сходиться на нет.

Что влияет на спрос

Стоимость аренды джетов в 2020 году осталась примерно на уровне 2019 года, но количество доступных направлений сократилось. Летом этого года пассажиры в основном летали из Москвы или регионов в Европу и стоимость таких перелетов в одну сторону составила около €20 000–30 000, говорит директор по продажам Flight Way Эдуард Симонов. Некоторые воспользовались возможностью арендовать самолеты классом ниже, что снизило стоимость летного часа, и лететь на средние расстояния. На Мальдивы, к примеру, цены на аренду самолета выше, в том числе из-за необходимости использовать дальнемагистральные самолеты, — от €50 000 до €250 000 в одну сторону в зависимости от типа самолета.

Перелет в Дубай обойдется примерно в €40 000 в одну сторону. «Разлетаться» с такими ценами не выходит, говорит Симонов. Некоторые клиенты выбирают рейсы в бизнес-классе «Аэрофлота», «такая своеобразная экономия», добавляет эксперт.

Спрос может вырасти ближе к концу новогодних праздников, надеется Симонов. По его словам, на Мальдивах, например, в двух терминалах уже «до-

статочно плотно» ставят временные слоты на прилет самолетов с 20 декабря по 10 января.

Куда летят на джетах

Как рассказали в Forbes во Внуково, наиболее популярные направления для полетов — Дубай, Рига, Ницца, Лондон и Ларнака. Как рассказал собеседник, знакомый с ситуацией в Шереметьево, наиболее популярные внутренние направления — Санкт-Петербург и Сочи, а заграничные — Вена, Ницца, Женева, Дубай и Лондон.

Популярность этих направлений подтверждает и глава представительства ФТС Владимир Шевцов в России (занимается управлением и продажей бизнес-джетов). По его словам, чаще всего клиенты выбирают маршруты в Дубай, Лондон, Женеvu и Мальдивы. Праздники почти не изменили маршруты, которые клиенты бизнес-авиации выбирали летом. Как писал в июне РБК, чаще всего бизнес-джеты летали в Великобританию, Швейцарию, Францию, а также в Вену и Берлин.

Источник: Forbes.ru



В 2021 году бизнес-авиацию ожидает рост

Консалтинговая компания Argus полагает, что возвращение к «нормальному» уровню летной активности деловой авиации в Северной Америке еще не наступило, и в следующие несколько месяцев ожидается снижение трафика по сравнению с прошлым годом. Но после этого по мере распространения вакцинации против COVID-19 ожидаются улучшения.

«Хотя до возврата к «нормальному» режиму может пройти еще несколько месяцев, мы начинаем видеть свет в конце туннеля и постоянные признаки, которые будут способствовать дальнейшей стабилизации

нашей отрасли», - говорится в прогнозе Argus на 2021 год, озаглавленном «Восстановление деловой авиации». «По мере того как страны начинают распространять вакцину, ожидается, что запреты на международные поездки будут сняты, а также текущие запреты на корпоративные поездки, действующие по всему миру».

Argus прогнозирует, что в Северной Америке будет тихий декабрь и сезон отпусков с активностью деловой авиации на 18,4% ниже, чем в декабре 2019 года. Ожидается, что трафик по Part 135 станет самым

сильным в этом месяце, с сокращением операций на 12,6%. Однако предполагается, что в ближайшие несколько месяцев объемы перевозок крупноразмерных бизнес-джетов – во всех эксплуатационных категориях – останутся ниже более чем на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Также ожидается, что в январе общий объем операций снизится на 12,3%, а в феврале – на 14,8%. Активность останется высокой в некоторых штатах, включая Аризону и Флориду, но будет компенсирована слабостью в Калифорнии и Нью-Йорке.

Однако март «начнет приносить нашей отрасли некоторые интересные цифры», - добавляют эксперты, учитывая, что в этом месяце в 2020 году началось падение трафика. Argus прогнозирует в марте 2021 года прирост на 21,6% по сравнению с предыдущим годом. Также прогнозируется постепенное улучшение на рынке Part 91, который боролся с корпоративными запретами на поездки.

В апреле последует ожидаемый рост, «невиданный в нашей отрасли в современную эпоху», говорит Argus, с ростом трафика на 194% по сравнению с апрелем 2020 года. Однако апрель 2020 года стал дном для операций деловой авиации, снизившись примерно на 71% по сравнению с предыдущим годом.

Ожидается, что обеспечит этот прирост сегмент деловых самолетов, с прогнозируемым ростом на 323% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, при этом сегмента Part 91 вырастет на 189%, а активности Part 135 – на 173%.

Argus сообщает, что с этого момента трафик должен перейти в напряженный летний сезон.



Авиационный family office в бизнес-авиации России

В преддверии новогодних праздников редакция BizavNews традиционно подводит итоги ушедшего года со своими старинными партнерами и друзьями. Сегодня у нас в гостях Генеральный директор авиакомпании «Меридиан» Владимир Латинский. Владимир Александрович подробно расскажет о том, как компания провела этот не простой год и что помогло «Меридиан» адаптироваться к новым условиям работы на рынке.

Владимир Александрович, учитывая нынешние обстоятельства, первый вопрос будет довольно банальным – как компания пережила этот непростой год?

Я бы сказал так – собранно и очень результативно. Мы, как и все наши коллеги, столкнулись с огромным количеством новых, нетривиальных и очень срочных задач. Как обезопасить наших пассажиров

и самих себя от вируса? Как поддерживать летную годность ВС в условиях, когда вся отрасль практически «закрылась»? Как организовать поддержание квалификации персонала в ситуации, когда связи между странами разрываются? Как эффективно организовать удаленную работу офиса? И многое, и многое другое.

В очередной раз сам приятно удивлен тому, как наш коллектив решал эти совсем непростые задачи. В условиях неопределенности и отсутствия времени на оценку ситуации со всех сторон, коллектив предлагал совершенно нестандартные решения, которые на проверку оказывались правильными и эффективными. Например, не понимая до конца механизм распространения вируса – передается ли он через контакт с предметами или нет – мои коллеги предложили на время отказаться от бортового питания на борту ВС. Мы вышли с этим предложением к нашим главным пассажирам и получили от них не только согласие на такую практику, но и высокую оценку такого заботливого подхода.

В кратчайшие сроки, не взирая на существенные дополнительные расходы, разработали и внедрили практику проведения тотального тестирования на наличие вируса, в том числе с применением только-только появившихся тест систем по выявлению антител к вирусу.

А вместе с решением этих новых для нас задач, мы, не сбавляя темп, двигались вперед. Судите сами.

Наш парк пополнился еще одним самолетом Gulfstream G450. Сколь непростая это была задача в условиях действовавших в мире ограничений объяснять, думаю, не стоит.



Мы стали лауреатами очень для нас значимой и почетной Премии Российского союза промышленников и предпринимателей, победив во всероссийском конкурсе «Лидеры российского бизнеса: динамика, ответственность, устойчивость – 2019». Вручение премии, кстати, состоялось в соответствии с современными тенденциями (улыбается) – дистанционно.

Еще одна наша награда в этом году – Премия Ассоциации «Транспортная безопасность» в номинации «Лучший СТИ (субъект транспортной инфраструктуры) или перевозчик воздушного транспорта, реализовавший требования в области обеспечения

транспортной безопасности». Эта премия – еще один штрих, подтверждающий наше самое серьезное отношение ко всем без исключения аспектам безопасности наших пассажиров.

Согласитесь, отличный результат для года, большая часть которого прошла, если так можно сказать, в «окопах».

Плюс вы обновили свой сайт...

Да, это еще одна решенная задача в этом году. Мы также подвергли корректировке наш фирменный

стиль, но не настолько, чтобы он стал неузнаваемым. Мы так и ставили задачу разработчикам – сделать фирменный стиль более современным, свежим, легким, но так, чтобы не возникало сомнений в его преемственности. В нашем далеком и близком прошлом очень много побед, которыми мы гордимся, и мы не видим смысла в создании совсем нового образа компании.

Обратили внимание, что на вашем сайте вы продвигаете услугу family office. Раньше мы в среде бизнес-авиации такого термина не встречали. Что это?

Если говорить об общепринятой терминологии, то family office – это организация, которая управляет семейными активами своих клиентов.

Работая над новым сайтом и пытаясь описать все те услуги, которые мы оказываем, мы посмотрели на себя как бы со стороны и увидели, что мы не просто авиакомпания, которая обеспечивает летную и техническую эксплуатацию самолета. На самом деле мы делаем значительно больше, чем просто перевозку пассажира из одной точки в другую. Перевозка – это как вершина айсберга, видимый результат работы. Но сколько еще нашей работы остается скрытой, незаметной, в том числе и для собственников самолетов! Попытаюсь объяснить, что я имею в виду.

Мы всегда в работе следуем негласному принципу – делать больше большего и лучше лучшего. Даже тогда, когда от нас этого никто не просит и тогда, когда о наших «трудовых подвигах» никто не узнает. Зачастую даже сами не осознавая этого. Просто потому, что привыкли так работать и по-другому не умеем, и не хотим.



Применять такие подходы в работе невозможно не обладая необходимым уровнем знаний, умений и опыта. Нельзя управлять столь сложным, дорогим и специфичным активом, как самолет, без крепкого и профессионального коллектива. Всеми этими составляющими мы обладаем.

И что же получается в результате такого подхода к работе?

Результат такой работы – это когда при прилете в иностранный центр технического обслуживания к нашему самолету подходят инженеры и говорят, что они никогда не видели самолет такого возраста в таком отличном состоянии.

Результат такой работы – это когда в иностранном

центре технического обслуживания тебя называют самым требовательным клиентом из всех, кого они когда-нибудь видели, но при этом признают, что все наши требования профессиональны и обоснованы и работать с нами поэтому комфортно.

Результат такой работы – это когда случается удивительное – один из мировых лидеров среди страховых брокеров выделяет нам грант на дальнейшее развитие нашей интегрированной системы менеджмента, уровень развития которой так вдохновил его.

Результат такой работы – это когда авиакомпания является единственной на постсоветском пространстве, обладающей международным сертификатом соответствия стандартам деловой авиации IS-BAO наивысшего уровня.

Результат такой работы – это когда несмотря на то, что при приеме на работу кандидат проходит многодневный и многоступенчатый отбор, включающий беседу с авиационным психологом и психофизиологическое исследование полиграфологом, к нам стоит очередь из желающих попасть на работу, что дает нам возможность отобрать лучших из лучших.

Результат такой работы – это когда собственник выставляет на продажу самолет, находившийся в эксплуатации в нашей авиакомпании, а покупатель, при наличии других предложений на рынке, принимает все же решение о покупке именно этого самолета и, если так можно сказать, не торгуясь.

Вот из таких и подобных им результатов складывается общая картина нашего отношения и к собственнику самолета и к самому самолету, как самому ценному в нашей работе. И получается, что понятие family office, или точнее – aviation family office – более точно описывает то, что мы делаем для нашего клиента – проявляем комплексную заботу о нем и о его активе.

И делаем это с момента начала обсуждения какой тип ВС и какой конкретный экземпляр приобретать и весь период владения, вплоть до момента замены этого самолета на другой. Направленность такой заботы, помимо всего прочего – обеспечение сохранения ликвидности бизнес-джета нашего клиента как актива максимально продолжительное время. Я уверен в том, что family office – эта та услуга, которая абсолютно необходима владельцу бизнес-джета. И мы готовы ее оказать на самом высоком профессиональном уровне.

Что помогло вам адаптироваться к стремительным изменениям этого года?



Отвечу так – широкое использование онлайн-процедур в нашей повседневной работе. Причем, начали мы движение в этом направлении тогда, когда про COVID еще никто и не слышал – в 2019 году мы приняли стратегический план цифровизации производственных процессов на 2020 год. И получилось так, что к тому моменту, когда многие поняли, что без подобных инструментов не прожить, у нас уже был готовый инструмент для полноценной дистанционной работы офиса. В нашем случае – это платформа Granatum. С ее помощью мы в состоянии успешно

выполнять значимую часть процедур, не появляясь в офисе. Используя этот сервис, у нас проходят совещания руководящего состава, разборы в подразделениях, общение коллег. Но это не просто сервис для проведения видеоконференций. С использованием сервиса Granatum в компании проходят практически все процессы, связанные с обучением персонала – на платформе размещены учебные материалы (документы, аудио- и видеоконтент) и на ней же проводятся контрольные опросы. Здесь расположены все необходимые для работы справочные материалы и

нормативные документы авиакомпании. С использованием сервиса Granatum у нас происходит адаптация новых сотрудников, что позволяет сделать процесс, с одной стороны, более контролируемым, а с другой – более спокойным для нового члена коллектива. А еще использование платформы Granatum позволяет нам минимизировать личные контакты сотрудников, что, согласитесь, в условиях продолжающейся пандемии – очень важный фактор в аспекте безопасности.

Вот такой он – наш помощник Granatum. Но любой инструмент без умелых рук мастера, а в нашем случае – коллектива, всего лишь инструмент. И язык не поворачивается сказать, что это случайность, что пандемия случилась в тот момент, когда компания полноценно и успешно перешла на работу с таким инструментом, как Granatum. Нет, пандемия, может, и дело случая, но вот стратегические планы по использованию современных методов управления – точно не случайность. Это все вписывается в концепцию, которую мы сейчас активно используем в работе – «предвидеть непредвидимое».

Владимир Александрович, спасибо за очень интересный разговор. В завершение, что Вы пожелаете нашим читателям в канун Нового Года?

Все того, что обычно мы все хотим в обычной и в профессиональной жизни – здоровья, счастья, удачи, успехов!

А если говорить на популярном в этом году языке медицины – желаю, чтобы те трудности, с которыми мы все столкнулись, скорее привели к появлению стойкого иммунитета к ним!



Мама, а я в летчицы хочу

История очаровательной Джессики Венн не уникальна, но весьма интересна и по-своему трогательна. На ее примере можно наглядно увидеть, насколько стремление к своей цели мобилизует человека, а помощь близких людей добавляет уверенности. Джессика Венн стала пилотом после первоначальной подготовки в качестве бортпроводника. В своей новой роли она теперь летает на PC-12 и PC-24 бизнес-рейсами своей компании по всей Северной Америке. По секрету скажем, что она работает пилотом в AIM Aviation, которая управляет самолетами American Iron & Metal.

Джессика, ты всегда хотела быть пилотом?

Я помню, как сказала родителям, что хочу стать пилотом, когда мне было 17 лет, прямо после школы. В то время, будучи из маленького сельского городка, я не знала, как и с чего начать. Однажды утром мама подошла ко мне с объявлением в газете о вакансии стюардессы. «Как насчет того, чтобы начать с этого, - сказала она, - и посмотреть, понравится ли тебе это». Итак, я пошла на собеседование, получила работу и вернулась домой после второго полета. Тогда я ска-

зала родителям: «Мне это нравится, но я хочу быть в кабине – и однажды я буду пилотом!»

А где ты проходила летную подготовку?

Я получила свою частную лицензию пилота, когда мне было 19 лет, в Сент-Юбер, Квебек. Уже через год я провела неделю тренировок по высшему пилотажу в Чешской Республике. После этого я сделала перерыв в обучении, чтобы сосредоточиться на карьере бортпроводника, а параллельно копила деньги, чтобы получить лицензию коммерческого пилота. Я всегда продолжала летать, когда могла, и никогда не упускала из виду свою цель. Я наконец закончила Multi-IFR в 2018 году в Калгари, Альберта и еще больше влюбилась в штурвал.

Как ты попала на свою нынешнюю работу?

Когда я впервые начала подготовку по лицензии частного пилота, я хотела стать «асом высшего пилотажа». В школе, в которой я тренировался, был класс Super Decathlon и прекрасные преподаватели. Спустя восемь лет я столкнулся со своим старым инструктором по высшему пилотажу и сказал ему, что у меня скоро будет лицензия коммерческого пилота. По воле случая или совпадения, сегодня он является летным директором в моей нынешней корпоративной компании. Он показал мне их флот, объяснил специфику работы и дал мне первый шанс: собеседование и летный экзамен. Через месяц он предложил мне работу над их Pilatus PC-12. Я бесконечно благодарна за предоставленную возможность и за его веру в меня.

Сегодня ты летаешь на PC-24 и PC-12. Расскажи нам о своем опыте обучения на этих самолетах?



Я прошла обучение в FlightSafety International в Денвере. Это была отличная тренировочная программа. И во время обучения в Колорадо я также посетила новый Центр комплектации Pilatus в Брумфилде. Это был «Pilatus Paradise» для фаната самолетов. Свидетельство качества и презентации их продукции из первых рук только добавило мне впечатлений и восхищения Pilatus.

Джессика, что тебе больше всего нравится в PC-12?

Я должна сказать, что это был мой первый серьезный самолет, и я сразу оценила — это потрясающая,

удобная для пилотов кабина. Синтетическое зрение и стеклянная кабина действительно помогли мне преодолеть все ситуации IFR, с которыми мы столкнулись во время полетов. Это очень цельный и удобный дизайн. Я также постоянно впечатлена возможностями и надежностью PC-12, особенно в условиях различных погодных условий в Канаде. А какие у нас зимы в Канаде...

А что вам нравится в PC-24?

С чего мне начать? Возможность взлететь (и приземлиться) на небольшой удаленной полосе в Северном Квебеке, а затем беспосадочно лететь в Майами,

штат Флорида, — это довольно удивительно. Дизайн просто сумасшедший. Я бы сказала, что это один из самых сексуальных самолетов, которые я когда-либо видела. Добавьте к этому его характеристики и возможности, и получится действительно полный пакет, поэтому это мой любимый самолет.

Сложно ли переключаться между PC-12 и PC-24?

Мне было немного страшно летать на своем первом реактивном самолете, но переход прошел без проблем. Тот факт, что они имеют почти идентичную кабину, позволил мне сосредоточиться на обучении адаптации к характеристикам реактивного самолета, при этом я могла полагаться на знания о кабине, которые я уже получила в период пилотирования PC-12. То, что казалось большой горой познания, на самом деле было похоже на увлекательную прогулку благодаря общему сходству и удивительной конструкции систем обоих самолетов, удобной для пилотов. Я не могла и желать лучшего и легкого перехода на самолет.

Что делает твою работу особенной?

Наша команда из девяти пилотов чувствует себя семьей. Эта работа также позволяет мне использовать то, что я узнала из своего опыта работы бортпроводником, заботиться о наших гостях на борту и следить за тем, чтобы они получали удовольствие от полета и у них было все необходимое. Вы знакомитесь со своими пассажирами и налаживаете связи, что делает рабочую среду еще более увлекательной и комфортной. И как дополнительный бонус, эта работа также позволила мне пилотировать первый канадский PC-24!



Ты очень активна в социальных сетях - расскажи нам, как ты используешь их в своей работе, и чтобы оставаться на связи в мире авиации?

Я очень люблю свою работу, и возможность поделиться ею с семьей, друзьями и коллегами-авиаторами заставляет меня очень гордиться. Это также позволяет мне оставаться на связи с другими женщинами-пилотами и делиться опытом. 99's и FAST - отличные сообщества для любой женщины в авиации, и мы остаемся на связи через социальные сети.

Были ли у тебя какие-нибудь интересные, уникальные или особенно запоминающиеся полеты на самолете Pilatus?

С PC-12 у нас есть возможность приземлиться в аэро-

порту Билли Бишоп Торонто Сити. Это забавный аэропорт, расположенный прямо на воде, в центре Торонто. Подход красивый и временами сложный из-за конфигурации аэропорта и близости как к воде, так и к небоскреbam города. Из-за ограничений по шуму он имеет уникальные схемы подхода, аналогичные центру Лондона. Нам посчастливилось летать туда регулярно, только на PC-12, поскольку в аэропорту не разрешается приземляться реактивным самолетам.

Чем бы ты хотела заниматься через десять лет?

Эта работа - абсолютная мечта для меня, поэтому через десять лет я хотела бы по-прежнему работать в AIM Aviation, помогая им управлять их флотом и обучая новых пилотов на наших самолетах Pilatus.

Ты летаешь вне работы ради развлечения?

Раньше я занималась высшим пилотажем ради развлечения и сделала перерыв, когда сосредоточилась на лицензии коммерческого пилота. Я надеюсь, начать вновь летать «по-сумасшедшему» снова в следующем году. Если бы я могла раздобыть PC-9 M, было бы еще лучше!

Чем тебе нравится заниматься в свободное время?

Я очень общительный человек и люблю поесть. Итак, мое свободное время обычно состоит из встреч с друзьями, путешествий и открытия новых блюд и ресторанов.

Есть ли у тебя какие-нибудь интересные истории из жизни в качестве пилота, которыми ты хотели бы поделиться?

Я все еще работала бортпроводником, когда начал летать на AIM, и совмещала оба расписания. Однажды я уволилась с работы бортпроводника, в тот же день я надела форму пилота и пошла к своему новому самолету. Когда мы выруливали на PC-12, то остановились рядом с Boeing 737 компании Westjet, на котором я сегодня выполнила свой последний рейс. Мы ждали каждый своего разрешения на вылет, и по радио я поздоровалась с пилотами Westjet. Они помахали мне из кабины и не могли поверить, что их стюардесса, которая два часа назад обслуживала пассажиров, теперь летела на PC-12, но уже в качестве пилота!

Джессика, большое спасибо за уделенное время! Еще много приятных полетов на Pilatus!



Самолет недели

Оператор/владелец: *MSC Aviation S.A*

Тип: *Dassault Falcon 2000S*

Год выпуска: *2014 г.*

Место съемки: *ноябрь 2019 года, Geneva Int'l - LSGG, Switzerland*



Фото: *Дмитрий Петрович*