



Самая обсуждаемая новость этой неделе – американский разработчик сверхзвукового частного самолета Aegion объявил о сворачивании деятельности. Компания получила заказы на \$11 млрд, но не смогла привлечь средства, необходимые для производства пассажирского джета под названием AS2, и оказалась вынуждена закрыться из-за недостатка финансирования. Все подробности в этом выпуске.

А тем временем Honda Aircraft представила новый бизнес-джет HondaJet Elite S. Среди его особенностей – увеличение максимального взлетного веса, усовершенствованная кабина экипажа, улучшение управление с носовым колесом и новые цвета окраски. Мы детально разобрались в особенностях обновленного бестселлера.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, всего в мае 2021 года было выполнено 330 000 рейсов самолетов гражданской авиации, при этом трафик деловой авиации занял долю более 20% от всех полетов, сократив разрыв по сравнению с маем 2019 года всего до 2%, и более чем вдвое превысил уровень мая прошлого года. Снижение активности деловой авиации с начала этого года по сравнению с 2019 составляет 8,7%, при этом по сравнению с 2020 годом количество полетов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов увеличилось более чем на треть. Глобальные грузовые авиаперевозки продолжают опережать активность как в 2020, так и в 2019 году, в то время как трафик регулярных авиакомпаний сокращается, увеличившись в три раза по сравнению с маем прошлого года, но все же с начала года снизившись на 10% по сравнению с 2020 годом.



Трафик превышает уровень 2019 года

WINGX: Восстановление деловой авиации ускоряется относительно допандемийных тенденций, при этом рынок чартерных рейсов США играет ведущую роль. В Западной Европе из-за выборочно снятых ограничений спрос резко вырос

стр. 22



EUROCONTROL скорректировал прогноз

EUROCONTROL опубликовал новый прогноз, в котором рассматривается возможное развитие внутреннего и международного воздушного движения в Европе в ближайшие четыре года с учетом ожидаемого развития пандемии COVID-19.

стр. 24



Honda Aircraft представляет HondaJet Elite S

Honda Aircraft представила новый HondaJet Elite S, который получил увеличение максимального взлетного веса, усовершенствованную кабина экипажа, улучшение управление с носовым колесом и новые цвета окраски

стр. 25



Путешествие в Штанс за новым PC-12 NGX

В мае 2021 года компания Nesterov Aviation передала российским клиентам два самолета Pilatus PC-12, один из которых – новейший PC-12 NGX. BizavNews побывал на приемке турбопропа и выполнил тестовый полет перед передачей заказчику

стр. 26


Gulfstream™



EASA готово разрешить летающим такси перевозить пассажиров с 2024 года

Представители Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) выразили готовность разрешить коммерческую эксплуатацию подобной техники с 2024 года.

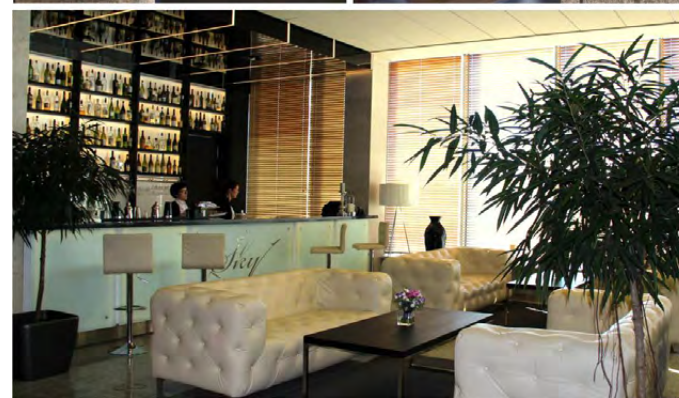
Соответствующее заявление сделал Патрик Кы (Patrick Ky), глава EASA. По его словам, коммерческая эксплуатация eVTOL может начаться в регионе уже в 2024 или 2025 году. К концу десятилетия рынок подобных услуг достигнет ежегодного оборота в 4,2 млрд евро, как считают регуляторы, а Европа на

мировом рынке займет не менее 31%, при этом количество новых рабочих мест достигнет 90 000.

В Европе базируются не менее шести компаний, разрабатывающих летательные аппараты, пригодные для пассажирских перевозок в черте города или доставки грузов в беспилотном режиме.

Некоторые разработки уже проходят процесс сертификации EASA, к 2024 году первые летательные аппараты уже могут быть допущены к коммерческой эксплуатации в Европе. Немецкая компания Volocopter, например, рассчитывает продемонстрировать свои летающие такси к началу Олимпийских игр в Париже в 2024 году. Речь пока идет об эксплуатации управляемых пилотами летательных аппаратов, которые будут перемещаться по согласованным маршрутам в черте городов. Доставка грузов по воздуху может осуществляться беспилотными аппаратами, а пассажирские беспилотники будут допущены к эксплуатации лишь годы спустя.

Опросы общественного мнения среди жителей шести крупных городов Европы показали, что до 71 % респондентов заинтересованы в возможности использования eVTOL в качестве такси, а 41 % опрошенных жителей Европы добавили, что такие летательные аппараты уместно было бы использовать для срочной доставки пациентов в медицинские учреждения. Общественность также выражает озабоченность влиянием шума, создаваемого летательными аппаратами, на жизнь птиц и насекомых, обитающих в городах. Безопасность полетов, включая информационную, также вызывает серьезную обеспокоенность потенциальных клиентов летающих такси.



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

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

Shell Aircraft первым получил сертификат IS-BAO PS3

Летное подразделение нефтяного гиганта Shell первым получило новый сертификат IS-BAO PS3 (Progressive Stage 3). Shell Aircraft считается старейшим корпоративным авиаперевозчиком, а первые рейсы компания выполнила в 1927 году. В 2004 году компания получила сертификат IA-BAO Stage I, а в 2007 – IS-BAO Stage III.

Международный совет деловой авиации (IBAC) продолжает развивать программы управления безопасностью полетов (SMS) своего Международного стандарта для операторов деловой авиации (IS-BAO) с внедрением нового уровня Progressive Stage 3 (PS3). IS-BAO PS3 позволил операторам улучшить свою систему безопасности Stage 3, обмениваться данными, наставлять и делиться передовым опытом с другими компаниями.

«Инициатива PS3 демонстрирует, что операторы деловых самолетов могут выйти за рамки простого внедрения SMS», - сказал генеральный директор IBAC Курт Эдвардс. «Они могут делать упор на постоянном совершенствовании, развивать зрелую культуру безопасности и делиться знаниями и опытом в области безопасности с коллегами и теми, кто ранее был на пути к SMS».

PS3, разработанная для обеспечения дополнительных путей постоянного совершенствования, включает однодневный продвинутый процесс аудита от сертифицированного аудитора, находящегося в регионе оператора. Участники имеют доступ к эксклюзивной базе данных по безопасности IS-BAO с обезличенными данными PS3. Управляет базой данных Baldwin Safety & Compliance.




FBO MINSK



Полный спектр услуг по наземному обслуживанию
 воздушных судов, пассажиров и экипажей
 рейсов бизнес-авиации

ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ ВАШЕ ВРЕМЯ

fbo-minsk.aero

Волваздел и Сблв 2009 лалалел горсавлн ларелн комалн Волваздел лс лмле десернн структур лблваздел лс. Все права зашлелн.



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

Airbus H160 сертифицирован в Японии

Japan Civil Aviation Bureau (JCAB) выдало сертификат типа новейшему Airbus H160, что позволяет в ближайшее время начать эксплуатацию вертолета в стране.

«Это достижение отражает твердую приверженность и сотрудничество между командами Airbus Helicopters во Франции и Японии, работающими в тандеме с JCAB для обеспечения тщательной оценки в соответствии с высочайшими стандартами безопасности. Мы ценим доверие и поддержку агентства по летной годности в сертификации вертолета в рекордно короткие сроки, особенно на фоне пандемии COVID-19. Мы с нетерпением ждем поставки первого H160 в Японию», - комментирует Гийом Лепринс, управляющий директор Airbus Helicopters в Японии.

Ранее компания All Nippon Helicopter (ANH) выполнила свои первые летные испытания H160 –

95-минутный полет в аэропорту Марсель Прованс. Успешный полет открыл путь к вводу вертолета в эксплуатацию в Японии. ANH использует парк вертолетов, состоящий из шести AS365 и пяти H135 в качестве «летающей телевизионной станции» для японских телеканалов. H160 заменит один из AS365. После поставки вертолета будет произведена установка и настройка специального оборудования на предприятии Airbus Helicopters в Кобе.

«Для нас большая честь иметь ANH в качестве первого клиента H160 в Японии, поскольку они обновляют свой флот. Успешный первый полет имеет особое значение в это беспрецедентное для отрасли время. Мы благодарим наших клиентов и все команды за то, что они приложили максимум усилий для этого достижения. Мы продолжим оказывать максимальную поддержку и обеспечивать бесперебойную доставку в ANH», - резюмирует Гийом Лепринс.



Operate smoothly in
Corsica and French
Riviera with

G-OPS
GROUND SERVICE SUPPORT



executive@g-ops.com



+33 1 34 04 80 00

Новая жизнь Embraer ERJ 145

Компания Embraer анонсирует новую модификацию региональных самолетов ERJ 145, которые были приобретены клиентами на вторичном рынке и планируются для использования в качестве бизнес-шаттлов. 50-местный самолет ERJ 145 теперь может быть сконфигурирован в версию от 16 до 28 мест премиум-класса. Среди других особенностей самолета – плоский пол и удаление верхних полок, что увеличивает личное пространство пассажиров.

Полный процесс преобразования может быть выполнен в сервисных центрах Embraer. Сейчас Embraer работает над получением дополнительного сертификата типа (STC). Представители производителя утверждают, что ERJ 145 станет отличным решением для вторичного рынка.

«Embraer постоянно оценивает потребности клиентов, чтобы предлагать инновационные решения и поддерживать новые требования рынка, поэтому мы разработали новый вариант для крупных компаний, которые предпочитают собственный авиапарк, и операторов деловой авиации», - сказала Марша Вэльбер, руководитель службы поддержки клиентов и послепродажного обслуживания самолетов представительского класса Embraer Service & Support. «Мы воспользовались этой возможностью, учитывая растущее число самолетов с «частично частным интерьером», количество которых за два года увеличилось вдвое, с 21 в 2019 году до более 40 в 2021 году. Мы полагаем, что с учетом пандемии это число еще больше увеличится».



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Flight Consulting Group интегрирует свою систему управления полетами FCG ATOM с системой Leon Software

Flight Consulting Group оптимизирует процесс планирования и обеспечения полетов путем синхронизации собственной IT платформы FCG ATOM с системой Leon Software, которой пользуются многие авиакомпании.

Благодаря этому компании, использующие Leon, смогут отслеживать статус подготовки рейса в реальном времени в привычном интерфейсе, не используя дополнительные системы.

Автоматический обмен данными между FCG ATOM и Leon значительно упростит коммуникацию всех участников процесса планирования рейсов. Системы будут обмениваться информацией о расписании рейса, составе экипажа и списке пассажиров, време-

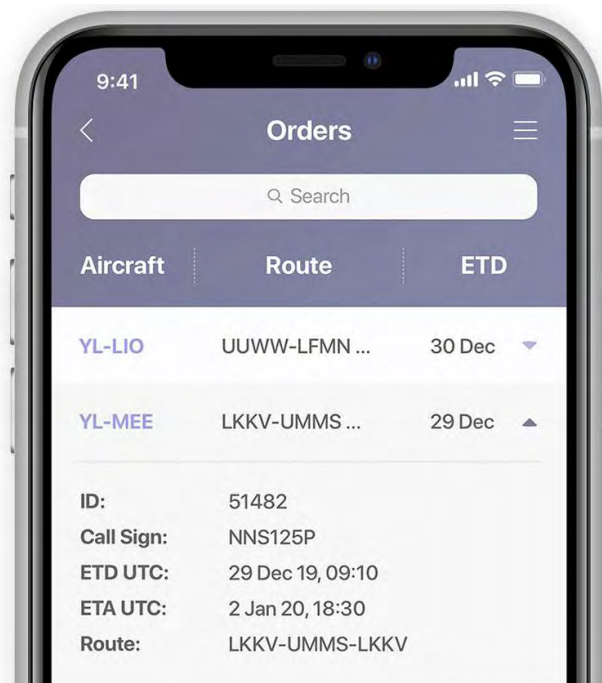
ни вылета и посадки, CFMU слотах, а также о статусе каждого заказанного сервиса.

Интеграция платформ по API исключит дублирующие действия, сократит объем ручных операций и телефонных звонков, а также уменьшит риск ошибок при вводе данных. Это не первая реализованная интеграция – платформа FCG ATOM уже синхронизирована с несколькими клиентскими системами.

«Возможность онлайн-мониторинга каждого этапа подготовки рейса позволяет нашим клиентам держать руку на пульсе и своевременно вносить изменения, – отметили в Flight Consulting Group. – Понимая это, несколько лет назад мы разработали клиентский портал FCG ATOM, который позволил дать клиентам прямой доступ в систему в удобном интуитивно понятном интерфейсе. Синхронизация FCG ATOM с системой Leon – это следующий шаг, направленный на оптимизацию этой работы. Используя лучшие мировые практики автоматизации и интеграции платформ, мы стремимся сделать процесс планирования рейсов еще более простым, быстрым и прозрачным для всех участников».

FCG ATOM – это уникальная онлайн-система, объединяющая функции ERP, CRM, управления полетами и бизнес-аналитики. Продукт успешно используется Flight Consulting Group и клиентами холдинга. Функционал системы постоянно обновляется, исходя из потребностей и тенденций рынка.

Leon Software – это облачное программное обеспечение, предназначенное для составления полетных расписаний и управления рейсами. Решение включает высокотехнологичные инструменты для работы с расписанием, управления экипажем, обеспечения полетов и технического обслуживания.



Диспетчерский центр 24/7
Планирование полетов



Полный спектр услуг
Наземное обслуживание

www.fcg.aero

В первом квартале Daher поставил 10 самолетов

В первом квартале текущего года французский производитель Daher передал заказчикам 10 новых самолетов. Речь идет о семи ТВМ940 и трех Kodiak 100. Суммарная стоимость новых машин оценена в \$45,2 млн.

Daher ожидает, что в этом году поставки самолетов вырастут более чем на 40%. Об этом ранее сообщил старший вице-президент подразделения самолетов Daher и генеральный директор Kodiak Aircraft Николас Шабберт. По прогнозу топ-менеджера компании, в текущем году Daher поставит заказчикам 75 самолетов – 50 ТВМ и 25 Kodiak 100 – «и, возможно, даже больше». В 2020 году Daher передала 53 самолета, в том числе 42 ТВМ и 11.

По словам Шабберта, спрос как на новые ТВМ, так и на вторичном рынке, превышает предложение. «На вторичной рынке ТВМ мало, а проблемы с цепочкой поставок, вызванные пандемией, также снижают

темпы производства новых самолетов. Цепочка поставок перегружена, и нам приходится заказывать комплектующие со сроком доставки через шесть месяцев – мы никогда не видели такого раньше. И это, вероятно, продлится еще, как минимум 18 месяцев».

В этом году компания активно продвигает на рынок Kodiak 100 Series III, который, по словам Шабберта был встречен очень хорошо.

«Благодаря этим последним обновлениям и качественным улучшениям самый современный, прочный и надежный самолет в своем классе стал еще лучше, получив обозначение Kodiak 100 Series III. Эта последняя версия подчеркивает стремление Daher к постоянному совершенствованию своего семейства самолетов и еще больше выравнивает характеристики Kodiak с характеристиками нашего скоростного турбовинтового самолета ТВМ».



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

Airbus Corporate Helicopters занимает 70% «яхтенного сегмента» с АСН135 и АСН145

«АСН работает с непростым, но устойчивым рынком», - такими словами начал свое выступление на EBACE Connect Фредерик Лемос, глава Airbus Corporate Helicopters (АСН).

Во время глобальной пандемии в 2020 году Airbus Corporate Helicopters удалось «поддерживать хороший уровень заказов», заключив 62 контракта, что всего на 10% меньше, чем годом ранее. По мнению компании, даже при снижении спроса это означает, что «мы отбираем долю рынка у конкурентов».

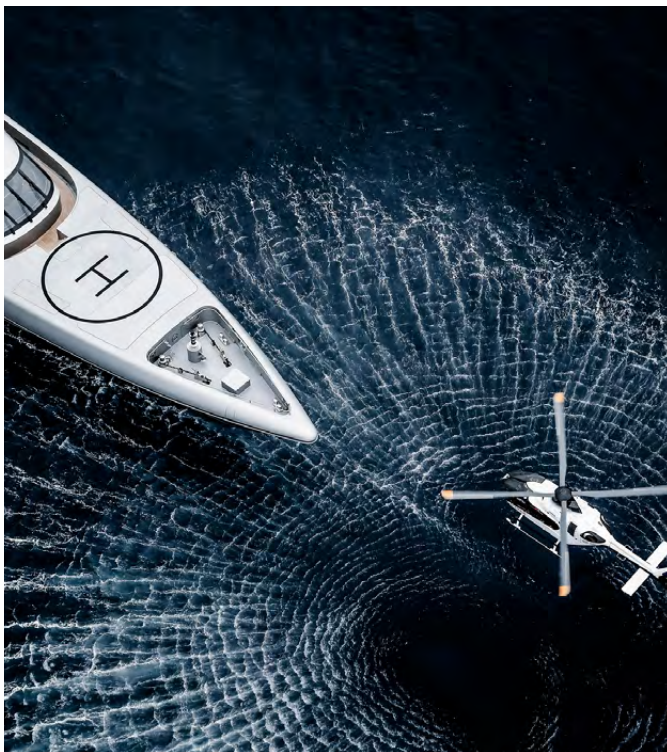
Хотя пандемия помешала многим личным встречам с клиентами из-за ограничений на поездки, сектор

деловой авиации «продемонстрировал большую устойчивость». Имея 28 клиентских центров Airbus Helicopters по всему миру, «мы смогли поддерживать определенный уровень контактов с нашими клиентами и по-прежнему продолжаем активно общаться с теми, кто хочет приобрести вертолет».

Лемос отметил, что компания заняла 70% долю в «яхтенном сегменте» с моделями АСН135 и АСН145, которые идут эту нишу в первую очередь. По его словам, спрос на этом рынке должен оставаться высоким, поскольку в стадии разработки находятся 78 проектов яхт с вертолетными площадками. «Яхтенный досуг в целом также оказался довольно устойчивым», - добавил он. «Клиенты все больше и больше стремятся изолироваться на своих яхтах и, вероятно, они будут делать это текущим летом, стараясь иметь больше уединения и безопасность».

По его словам, АСН считается «надежным консультантом» на рынке яхт, репутация которой сформировалась благодаря взаимодействию на ранней стадии строительства яхты с дизайнерами, производителями и клиентами.

Лемос также кратко рассказал о программе АСН160. Airbus Helicopters в ближайшее время ожидает одобрения от Федерального авиационного управления США (FAA) флагманского Н160. Первая поставка нового вертолета как раз запланирована клиенту из США. Новая машина будет базироваться в Нью-Йорке. «Однако ограничения на поездки из-за пандемии Covid-19 не позволили персоналу FAA посетить штаб-квартиру Airbus в Мариньяне. А пилоты не могут в настоящий момент приехать в Мариньян, где установлен симулятор Н160. Поэтому Airbus разработал программу дистанционного обучения, причем она также должна быть сертифицирована».





**EUROPEAN
ROTORS** | THE VTOL
SHOW AND
SAFETY
CONFERENCE

IF YOU ARE
ROTORS
WE GOT IT!

Nov 16 - 18

Cologne | Germany

www.europeanrotors.eu

BE PART OF IT

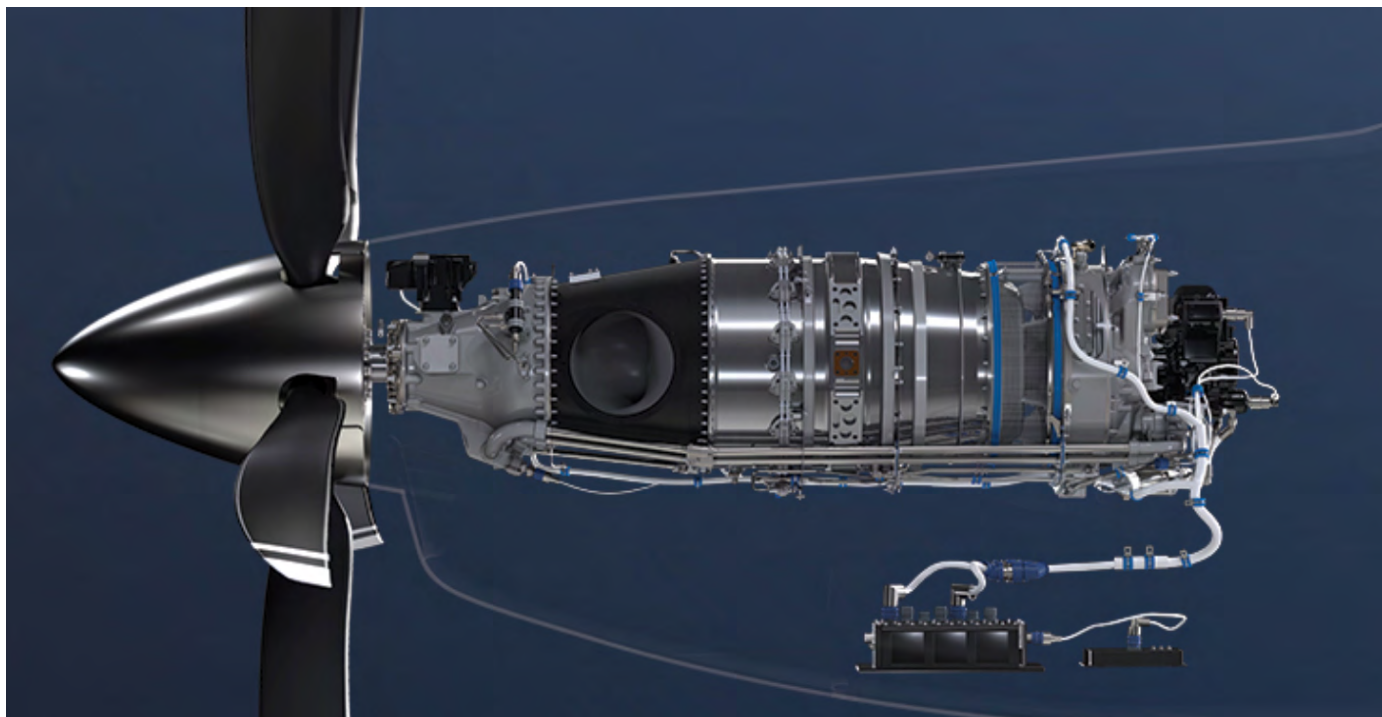
Pratt & Whitney Canada выпустила сотый PT6 E-Series

Компания Pratt & Whitney Canada сообщает о выпуске сотого двигателя PT6 E-Series, который устанавливается на турбовинтовой самолет Pilatus PC-12NGX.

Как отмечают в Pratt & Whitney Canada, PT6 E-Series – первый турбовинтовой двигатель в АОН с двухканальной электронно-цифровой системой управления двигателем и винтом. Новый двигатель позволяет самолету взлетать с более коротких полос. Кроме этого, впервые на одномоторном турбопропе установлена система FADEC (автомат тяги), вследствие чего увеличилась скорость полета, а также есть возможность перевода режима работы винта в low speed (снижение количества оборотов, снижение шума в кабине). «Мы

рассматривали это как повышение планки в работе систем управления двигателем, интеллектуального анализа данных, сервисных решений, объединив все воедино», - говорит Ник Канеллиас, вице-президент Pratt & Whitney Canada по маркетингу в АОН, чья команда курирует программу PT6 E-Series со стороны обслуживания клиентов и основной инженерной поддержки.

В декабре прошлого года компания Pratt & Whitney, подразделение Raytheon Technologies Corp., сообщила о выпуске 50-тысячного турбовинтового двигателя PT6 (в настоящее время поставляется под брендом Pratt & Whitney Canada), что стало выдающимся достижением в авиации общего назначения.



**СЕРТИФИЦИРОВАН
В РОССИИ!**

**PILATUS
PC-24**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России

www.nesterovavia.aero

Jet Catering стала еще лучше!

Ведущий авиационный кейтеринг, компания Jet Catering, усовершенствовала и расширила ассортимент своего меню. Изменения коснулись и дизайна.

К наступающему летнему (и лётному) сезону компания готовилась еще с зимы, как только разработала весеннее и постное меню. И готовилась, надо сказать, основательно – повара Jet Catering проходили повышение квалификации у лучших шеф-поваров столицы, экспериментировали с сочетаниями вкусов, подачей.

«В результате всего этого мы увеличили количество нового, вкусного, яркого!», - рассказывает коммерческий директор компании Катя Сучкова. «Основной



акцент сделали на необычных закусках и горячих блюдах. Сейчас самая топовая закуска – камчатский краб в угольных сливках на полушке из мятного геля с соусом из желтых помидоров. Добавили новый суп, из тыквы на кокосовом молоке, со страчателлой. И когда вы его попробуете, вы согласитесь, что это лучший суп из тыквы, который вы пробовали. Заменяли традиционную утиную ножку Конфи на филе утки, которое подаем с трюфельным картофельным пюре и посыпаем разноцветным пармезаном. К классическому каре ягненка добавили еще блюдо из баранины – это баранья лопатка (вес её, кстати, почти 300 грамм, поэтому порцию можно разделить на двоих) с припущенным шпинатом. Осьминог с совершенно классным гарниром – пастой птитим. Для всех, кто за ЗОЖ есть новый зеленый боул с обожженным авокадо – уже сейчас хит среди наших клиентов. Не забыли и про пасту – появилась новая с камчатским крабом и красной икрой».

Из весеннего меню остался салат с осьминогом, салат с белыми грибами и вишней, батат с соусом блючиз и, конечно, панакоты – на миндальном и соевом молоке.

«Мы уже месяц презентуем новинки и получаем только хорошие отзывы. Экипаж, который сервирует новинки на борту очень рад, что появилось много новых соусов, украшений для блюд. Мы ведь делаем пудру из шпината и свеклы, сами красим пармезан в красный и черный цвета и это абсолютно что-то новое для подачи блюд на борту», - говорит Катя.

Планы на сезон у команды большие, ведь как показал опыт предыдущего года, бизнес-авиация только набирает обороты. Безусловно, создать вкусный полёт по всем правилам смогут только профессионалы. Jet Catering – это они.


JET CATERING
 Искусство вкусных полётов

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

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

GARMIN выбрал «СИТИКОПТЕР»

ООО «СИТИКОПТЕР», вертолетный сервисный центр группы HELIATICA, и GARMIN (Europe) Ltd. подписали партнерское соглашение, в рамках которого «СИТИКОПТЕР» стал официальным дистрибьютором авиационных изделий GARMIN в России.

Группа HELIATICA и ее сервисное подразделение «СИТИКОПТЕР» известны на российском рынке проектами по модернизации вертолетов Airbus Helicopters H125 (AS350) и H130 (EC130) путем установки интегрированных пилотажно-навигационных комплексов на базе решений фирмы Garmin. Компании получали одобрения EASA на индивидуальные решения, разработанные под технические задания клиентов, с последующей валидацией установочной документации в Федеральном агентстве воздушного транспорта.

Авиационное подразделение GARMIN выбрало ООО «СИТИКОПТЕР» в качестве дистрибьютера и провайдера услуг по интеграции оборудования GARMIN для российских заказчиков.

ООО «СИТИКОПТЕР» - это расположенный в Московской области центр по техническому обслуживанию и ремонту вертолетов с большим опытом работы с вертолетами типа Robinson R44 и R66, Airbus H125, H130 и H145, Bell 407, Leonardo AW119, AW109 и AW139.

Компания «СИТИКОПТЕР» – единственная российская компания-дистрибьютер продукции Safran Helicopter Engines на территории России и стран СНГ, а также авторизованный сервисный центр Robinson Helicopter.



20-25 ИЮЛЯ
ЖУКОВСКИЙ

MAKS 2021

www.aviasalon.com

Beechcraft King Air 360/360ER и 260 в шаге от сертификации EASA

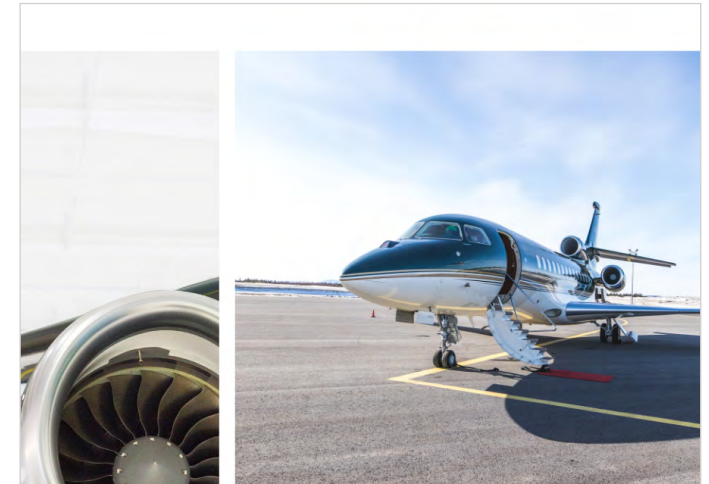
Компания Textron Aviation планирует получить сертификаты типа для своих модернизированных турбопропеллеров Beechcraft King Air 360/360ER и 260 до конца июня 2021 года, рассказал журналистам вице-президент Textron Aviation по продажам в Европе Том Перри. King Air 260 получил сертификат FAA в марте 2021 года, а 360 был сертифицирован в октябре прошлого года.

В декабре прошлого года американский производитель Textron Aviation представил обновленную турбовинтовую Beechcraft King Air 260 – новейшую модель King Air, получившую почти все те же новые функции, что и King Air 360, который компания из Уичито анонсировала в августе 2020 года. «Мы внедряем новейшие технологические достижения в кабину King Air 260, которые не только упрощают работу пилотов, но и открывают новую эру полетов для этого прославленного самолета», – сказал Роберт

Шолль, старший вице-президент Textron Aviation по продажам и летным операциям.

Как и у 360, кокпит 260 оснащен автоматом тяги ThrustSense от Innovative Solutions & Support (IS&S), цифровым контроллером наддува и метеорологическим радаром Multi-Scan RTA-4112 от Collins Aerospace. «Эта система считается одной из лучших доступных метеорологических радиолокационных систем», – сказал Шолль. Сиденья новой конструкции, изначально созданные для модели 360 с помощью процесса картирования давления, обеспечивающего более комфортные ощущения при длительных полетах, дополняют модернизацию модели 260.

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



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



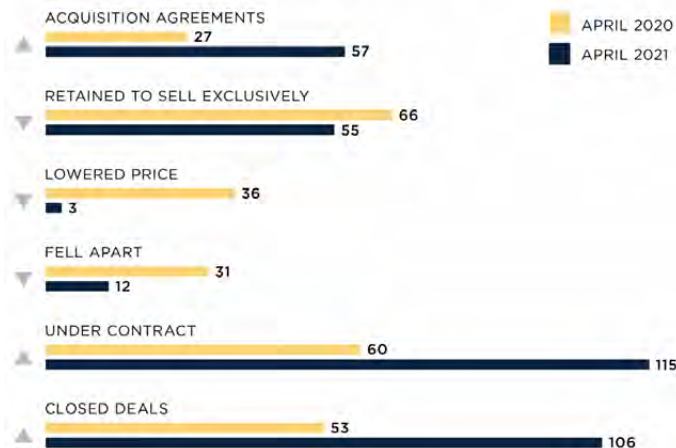
Сделки на вторичном рынке удвоились

Сигнализируя о возвращении к нормальной ситуации, в апреле этого года ведущие мировые дилеры бизнес-джетов вдвое увеличили свои продажи по сравнению с апрелем 2020 года, когда пандемия принесла хаос на вторичный рынок. В апреле текущего года дилеры, аккредитованные Международной ассоциацией дилеров воздушных судов (IADA), заключили 106 сделок по сравнению с 53 в предыдущем году, когда экономические последствия пандемии только начинали ощущаться.

Воодушевленная надежными перспективами увеличения продаж на вторичном рынке в остальной части года, IADA заблаговременно взяла на себя обязательство сделать на выставке деловой авиации NBAA 2021 года (NBAA-BACE), которая пройдет 12-14 октября в Лас-Вегасе, экспозицию для поддержки своих членов.

Высокие показатели продаж дилеров IADA в апреле последовали за хорошим первым кварталом, когда

IADA ACCREDITED DEALER
TRANSACTION ACTIVITY



члены IADA зарегистрировали значительное количество сделок с 211 самолетом, что ознаменовало возвращение к доковидному уровню. Ассоциация закрыла квартал еще с 246 самолетами в стадии контрактов.

«Дилеры IADA, которые с большим отрывом занимают лидирующие позиции в сделках с самолетами, показали значительный рост в наиболее значимых категориях», - сказал исполнительный директор Уэйн Старлинг. «Количество закрытых сделок увеличилось вдвое, как и количество соглашений о приобретении, и у нашей ассоциации было больше самолетов в стадии контракта, с меньшим количеством снижения цен или сделок, которые разорвались по той или иной причине».

Объем сделок дилеров-членов ассоциации отражает общее состояние рынка поддержанных самолетов, поскольку дилеры, аккредитованные IADA, покупают и продают больше самолетов в долларовом выражении, чем все вместе взятые дилеры в остальном мире.

В апреле 2020 года IADA начала ежемесячно отслеживать показатели продаж деловых самолетов из-за нестабильных рыночных условий, вызванных пандемией. Показатели дилеров IADA при сравнении апреля 2020 года с апрелем 2021 года:

- Количество закрытых сделок увеличилось с 53 до 106;
- Договоров о приобретении выросло с 27 до 57;
- Количество самолетов в стадии контракта увеличилось с 60 до 115;
- Количество сорвавшихся сделок сократилось с 31 до 12;
- Количество сделок со снижением цен упало с 36 до 3.



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Embraer поставил 600-й Phenom 300

Embraer поставил 600-й бизнес-джет Phenom 300, который получила компания Superior Capital Holdings, базирующаяся в Фейетвилле, штат Арканзас.

«Для нас большая честь достичь этой вехи, поскольку популярность и постоянный успех Phenom 300 является прямым отражением нашей приверженности обеспечению максимального качества обслуживания клиентов в бизнес-авиации», - сказал Майкл Амальфитано, президент и генеральный директор Embraer Executive Jets. «Этот лучший в своем классе самолет по-прежнему лидер в сегменте легких реактивных самолетов благодаря своей скорости, дальности полета, комфорту и технологиям, которые укрепляют позицию глобального лидера Phenom 300 в отрасли».

Компания Superior Capital Holdings, LLC ранее использовала одномоторный турбовинтовой самолет, но после полета на Phenom 300 решила, что этот

бизнес-джет – лучший выбор для их бизнеса. Заказчик, впервые покупающий реактивный самолет, получил оптимальное решение, исходя из потребности в повышенном комфорте салона, повышенной скорости и исключительной безопасности, поскольку многие полеты компании проходят по маршрутам протяженностью более 1000 морских миль.

Phenom 300 был передан стартовому клиенту в 2005 году и эксплуатируется более чем в 35 странах с суммарным налетом более 1,2 миллиона часов. Последняя модификация популярной серии – Phenom 300E. Обновленный джет получил два новых турбовентиляторных двигателя Pratt & Whitney Canada PW535E1 с тягой 3478 фунтов каждый, которые оснащены FADEC. Самолет немного прибавил по дальности, теперь одна составляет 3724 км (2010 морских миль против 1971 морской мили). Джет теперь имеет максимальную скорость 0,80 Маха против 0,78 Маха на предыдущем Phenom 300.



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Инспекция горячей части

С 30 апреля по 13 мая 2021 г. специалистами авиакомпании «АэроГео» проводилась инспекция горячей части двигателя (HSI) на самолете Cessna 208B Grand Caravan с бортовым номером JU – 7777, принадлежащем авиакомпании SKY JET LLC (Монголия). Работы выполнены качественно и в срок. Это был первый опыт взаимодействия с заказчиком из Монголии. Компании договорились о дальнейшем сотрудничестве в сфере технического обслуживания воздушных судов.

Ранее «АэроГео» прошла согласование и получила возможность осуществлять техническое обслуживание монгольских воздушных судов. В конце марта авиапредприятие прошло процедуру аудита организации по техническому обслуживанию воздушных судов со стороны управления гражданской авиации Монголии МСАА.

«Нами получен сертификат Aircraft Maintenance Organization MCAA PART-145. Отныне «АэроГео» может выполнять техническое обслуживание на воздушных судах монгольской регистрации. В апреле 2021 года уже ожидается приход первого монгольского самолета Cessna 208B на техническое обслуживание», - комментируют в компании.

Для операторов Cessna-208/208B доступны следующие услуги:

Оперативное ТО:

- предполетный осмотр
- послеполетный осмотр

Периодическое ТО:

- работы через 100, 200, 400, 800, 1600 часов
- работы через 1, 2, 4, 5, 6, 12 лет
- дополнительные работы
- инспекция горячей части двигателя

Luxaviation будет выполнять коммерческие рейсы eVTOL для Lilium

Немецкий стартап Lilium начал сотрудничество с оператором бизнес-авиации Luxaviation, чтобы с 2024 года обеспечивать в Европе коммерческие операции на своем семиместном eVTOL Lilium Jet.

Согласно условиям контракта, объявленного на прошлой неделе, Luxaviation возьмет на себя ответственность за получение необходимых разрешений регулирующих органов и управление пилотами, которые будут обучаться в соответствии с утвержденной EASA концепцией типового рейтинга, разработанного партнером Lilium – компанией Lufthansa Aviation Training.

Lilium заявила, что выбрала люксембургскую группу из-за ее большого опыта в эксплуатации бизнес-джетов и вертолетов. Luxaviation управляет сотнями самолетов под десятью сертификатами эксплуатанта

(АОС) по всей Европе, что обеспечивает операционную гибкость. Компания первой получила в EASA новый сертификат АОС на эксплуатацию бизнес-джетов, который действует во всех 27 странах-членах ЕС.

На одной полной зарядке электрический Lilium Jet будет иметь дальность полета до 155 миль и летать со скоростью 175 миль в час. В его крыле и переднем горизонтальном оперении установлено 36 отклоняемых канальных вентиляторов.

Lilium описывает свои услуги как «авиаперевозки по расписанию». Компания также объявила о планах по запуску услуг во Флориде, и планирует при необходимости сотрудничать с другими местными операторами. Компания также намеревается запустить сети в Германии в рамках партнерства с аэропортами Мюнхена, Нюрнберга, Дюссельдорфа и Кельна/Бонна.



EBT – будущее, которое уже наступило

В отеле «Аэростар» 6 апреля 2021 года состоялся практический семинар «Безопасность полетов. Безопасность топливообеспечения». Семинар проходил под эгидой Объединенной национальной ассоциации деловой авиации и Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта.

Программа семинара состояла из трех сессий - подготовка кадров, расследование и предотвращение

авиационных происшествий, SAF – биологически устойчивое авиационное топливо.

Первыми выступили с совместной презентацией Иван Лаврентьев, руководитель летной службы АО «Авиакомпания «Меридиан» и Павел Третьяков, КВС-инструктор, ПАО «Аэрофлот», в которой отразили одну из самых актуальных практик подготовки летного состава «EBT – Evidence-based Training».



Презентация основана на практическом опыте реализации новой концепции, которая нацелена на повышение надежности экипажа, как элемента транспортной системы через рост компетенций его членов.

Высокая компетенция пилота призвана развить способность распознавать отклонения, принимать соответствующие меры для их устранения и адаптироваться к любым незапланированным изменениям и сбоям при решении профессиональных задач на основе практического опыта, умений и знаний.

В рамках доклада, с которым можно ознакомиться по ссылке, представлены виды компетенций, а также предложен поэтапный план внедрения проекта в авиакомпанию, включая возможные инструменты и методы контроля уровня развития персонала.

«Подготовка авиационного персонала является критически важным элементом в системе управления безопасностью полетов. Наша задача, как эксплуатанта с безупречным safety record, быть постоянно «на острие» в сфере обучения наших кадров. Уже более года действует стандарт ИКАО о применении компетентностного подхода в подготовке персонала – Evidence-based training.

Мы одни из первых авиакомпаний в РФ, находящихся в процессе реализации программы EBT. К сожалению, на сегодня в России, не существует методических рекомендаций в этой области, поэтому мы решили поделиться своим опытом и практикой, что вызвало высокий интерес представителей АЭВТ и участников семинара» - прокомментировал свое выступление Иван Лаврентьев, директор летной службы АО «Авиакомпания «Меридиан».

Вертолету Bell 407 – 25 лет

Знаменитый своей универсальностью и надежностью вертолет Bell 407 вот уже более 25 лет играет ключевую роль при выполнении задач исключительной важности. Беспримерная надежность и эксплуатационные качества машины при высоких температурах, на большой высоте и на море делают этот вертолет образцом для одномоторных летательных аппаратов.

Имея самые низкие прямые эксплуатационные расходы среди производимых на сегодняшний день вертолетов, способных летать по ППП, вертолет Bell 407GXi, новейший вариант серии Bell 407, открывает новые возможности для мировых операторов, заинтересованных в экономической системе, отвечающей ППП. Этот вертолет не только обеспечивает пилотам поддержку в условиях плохой видимости, но и облегчает их работу благодаря панели авионики Garmin G1000H NXi, а также сигнализирует о своем присутствии птицам и приближающемуся воздушному транспорту посредством системы Pulselite от Precise Flight.

Этот вертолет доказал свои превосходные качества, выполняя такие разнообразные задачи, как спасательные операции среди скал, перевозка тяжело травмированных людей к местам оказания неотложной помощи и прогулочные полеты с пассажирами среди живописных гор на протяжении всех 6 миллионов часов своей летной эксплуатации. Клиенты Bell не прекращают восхищаться этой экономической и разносторонней машиной, отмечая ее несравненную надежность и качество:

«407-ой – превосходный вертолет. Очень простой в пилотировании. Очень надежный.» У этого подразделения правоохранительных органов всегда есть в распоряжении по крайней мере один готовый к вылету Bell 407. «Крайне редко бывает, что у нас нет наготове

вертолета. Таких случаев за последние 25 лет, наверное, было по пальцам пересчитать». – Грег Брукс (Greg Brooks), старший пилот Департамента шерифа Округа Волуши.

«Швейцария считается мировым центром производства эксклюзивных, высококачественных и высокоточных часов. Швейцарские заказчики ожидают того же уровня качества от своих вертолетов. Bell 407 GXi превосходит эти ожидания». – Даниэль Борер (Daniel Borer), генеральный директор и владелец компании Centaurium Aviation

«Попросту говоря, Bell 407 – самый рентабельный санитарный вертолет на рынке. Наши расходы на техническое обслуживание и эксплуатацию минимальны при великолепной надежности техники. А если учесть комплекс авионики G1000, то вертолет оказывается просто вне конкуренции. Благодаря усовершенствованному двигателю GXi с двухканаль-

ной системой ЭСУД, проблемы с системой управления остались в прошлом. Не думаю, что найдется более надежная одномоторная система, позволяющая одному пилоту выполнять полеты по ППП». – Том Классен (Tom Klassen), исполнительный директор компании HALO-Flight.

Мы с интересом следим за тем, какие новые комплексы задач наши заказчики будут решать при помощи этих вертолетов, определяя будущее данной системы. «Bell 407 GXi – невероятно многофункциональный летательный аппарат, представляющий интерес для широкого круга заказчиков благодаря своей способности с легкостью переключаться с одного комплекса задач на другой,» – сказал Майкл Нолт (Michael Nault), директор Отдела коммерческих программ в компании Bell. «GXi – революционное усовершенствование этого всемирно известного вертолета, которое повысит его летные качества как для нынешних, так и для будущих заказчиков компании».



В России появился первый вертолет H135 с системой Helionix

Первый H135 с системой Helionix начал эксплуатироваться в России. Машина приобретена частным клиентом взамен H135 предыдущей версии.

«На сегодняшний день H135 – самый доступный на рынке двухдвигательный вертолет, допущенный для полетов по приборам. 4-канальный автопилот в сочетании с комплексом авионики Helionix® существенно снижает нагрузку на пилота. Благодаря своей надежности, простоте технического обслуживания, а также отсутствию необходимости в эксплуатанте H135 идеально подходит частным владельцам, предпочитающим двухдвигательную технику», – отметил

Дмитрий Перепелкин, директор вертолетного подразделения Airbus в России.

По состоянию на май 2021 года в России зарегистрировано 18 машин этого типа. До конца этого года Airbus планирует поставить на российский рынок еще два новых H135, одна поставка законтрактована на 2022 год.

H135 – признанный лидер в сегменте легких многоцелевых двухдвигательных вертолетов. Он отличается надежностью, низким уровнем шума, универсальностью и самыми низкими расходами

на эксплуатацию и сервисное обслуживание в своем классе. Максимальная снаряженная масса вертолета – 2 980 кг. В прошлом году Европейское агентство по авиабезопасности (EASA – European Aviation Safety Agency) одобрило увеличение альтернативного gross-веса H135 до 3100 кг, что предоставит клиентам дополнительные 120 кг нагрузки. Ожидается, что в России аналогичная сертификация будет получена до конца 2021 года.

Сегодня более 1400 вертолетов H135 эксплуатируются 296 операторами в 65 странах мира. Они используются для пассажирских перевозок в частной и деловой авиации, для задач санитарной авиации и в нефтегазовом секторе.

Система Helionix – это усовершенствованный комплекс авионики, который обеспечивает непревзойденную поддержку пилоту и представляет собой интуитивно понятный интерфейс «человек-машина». Использование авионики Helionix позволяет повысить безопасность полетов за счет снижения нагрузки на пилота и защиты от выхода за границы области допустимых полетных режимов.

Helionix обеспечивает высокий уровень резервирования управления благодаря четырем многофункциональными дисплеями. Модуль предлагает инновационную систему оповещения, расширенные функции контроля, функцию мониторинга состояния вертолета, а также разработанный компанией Airbus двойной дуплексный 4-осевой автопилот (AFCS). Для повышения ситуационной осведомленности в модуль Helionix интегрированы такие функции, как цифровая карта высокого разрешения, вертолетная система предупреждения об опасном сближении с наземным препятствием (HTAWS), система искусственного зрения и многое другое.



В ВСАА ставят клиентов на первое место

За последний год в Реестр воздушных судов Бермудских островов, принадлежащий Управлению гражданской авиации Бермудских островов (ВСАА) и управляемый им, были внесены важные изменения, призванные повысить качество обслуживания клиентов.

Когда пандемия начала влиять на отрасль в марте 2020 года, ВСАА провел тщательную внутреннюю проверку, включая цены и процедуры. Кроме того, внесли свой вклад в постоянные усилия по улучшению взаимодействия с клиентами набор новых сотрудников в отдел развития бизнеса и других отделов, увеличение внутреннего персонала в отделах эксплуатации и лицензирования, а также обновленный веб-сайт.

В 2020 году Реестр воздушных судов Бермудских островов снизил сборы за сертификат летной годности (CofA) для самолетов корпоративной авиации и авиации общего назначения. За счет упрощения и снижения комиссий клиенты экономят примерно 40%. Пересмотренная пошлина теперь будет составлять \$100 за 500 кг MTOW (максимальная взлетная масса), по сравнению с \$190 за 500 кг MTOW ранее, и \$170 за 500 кг MTOW в большинстве других реестров. Кроме того, не будет взиматься плата за эксплуатационные и САМО разрешения для частных самолетов.

«Хотя снижение наших пошлин не является прямым результатом COVID-19, мы надеемся, что это поможет нашим клиентам в эти сложные времена. Наша команда была сосредоточена на внесении корректив, чтобы наилучшим образом поддерживать авиационную отрасль, сохраняя при этом наши высокие стандарты контроля за безопасностью полетов и эксплуатацией», - комментируют в ВСАА.

Бермудские острова – заморские территории Соединенного Королевства, и, хотя они регулируются Министерством транспорта Великобритании, система надзора за безопасностью там отличная от британской и основывается на требованиях Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Бермудский реестр воздушных судов достаточно объемный и занимает 10-е место по размеру из 192 государств-членов Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Текущий реестр включает в себя как частные (110), так и коммерческие самолеты (708), регулируемые Соглашением на основе Статьи ИКАО 83 bis. ВСАА включает в себя воздушные судна, расположенные по всему миру, но самое большое число самолетов его регистра принадлежит авиакомпаниям Российской Федерации (692). У Бермудских островов также есть Соглашения на основе Статьи 83 bis с Азербайджаном и Узбекистаном, которые имеют в реестре 12 и 4 самолетов соответственно. В поддержку лизинговых компаний ВСАА также разрешает воздушным судам оставаться в реестре на хранение при переходе воздушного судна от одного арендатора к другому.

Как рассказал BizavNews директор Bermuda Civil Aviation Authority (ВСАА) Томас Дунстан, начиная с 1 января 2018 года Кейптаунская конвенция и относящийся к ней Протокол (Конвенции) вступил в силу для воздушных судов Бермудского Реестра. Конвенция дает право заинтересованным сторонам защищать и возвращать свои подвижные активы с большей уверенностью и простотой благодаря созданию международного реестра. ВСАА в настоящее время внедряет возможность совершения платежей в режиме онлайн для оптимизации нашей системы выставления счетов и обзора/внесения поправок в

наши нормативные процессы, чтобы мы могли улучшить обслуживание клиентов.

«Существует много причин, почему Регистр Бермудских островов выбирают операторы, большинство из которых уже были упомянуты ранее. У ВСАА превосходная репутация из-за честности, всеохватности, ориентированности на потребности клиента, устойчивости и компетентности. Несмотря на то, что существует огромное количество реестров воздушных судов, ВСАА – это Реестр, который выбирает Российская Федерация. Как уже упоминалось ранее, с офисом, расположенным в Москве, ВСАА может предоставлять услуги надзора российским операторам тогда, когда им удобно. ВСАА имеет репутацию ответственного, надежного и легко приспосабливаемого управления», - резюмирует г-н Дунстан.

ВСАА также недавно пересмотрел свою политику и процедуры осмотра воздушного судна, чтобы они соответствовали самым высоким стандартам, чтобы гарантировать полную защиту репутации всех владельцев и операторов, внесенных в реестр Бермудских островов.

В европейском головном офисе, расположенном в аэропорту Фарнборо, работает команда из четырех инспекторов по летной годности, которые отвечают за регионы Европы, Ближнего Востока, Азии и Африки с помощью других уполномоченных инспекторов по летной годности, расположенных по всей континентальной Европе и Азии.

«Терминал аэропорта предоставляет дополнительное преимущество: осмотр самолетов в короткие сроки и сертификаты летной годности, выдаваемые во время перелета или стоянки».

Сверхзвуковой мыльный пузырь

Американский разработчик сверхзвукового частного самолета Aerion объявил о сворачивании деятельности. Компания получила заказы на \$11 млрд, но не смогла привлечь средства, необходимые для производства пассажирского джета под названием AS2, и оказалась вынуждена закрыться из-за недостатка финансирования.

«Программа сверхзвукового бизнес-джета соответствует всем рыночным, техническим, правовым и экологическим нормам, и рынок для нового сверхзвукового сегмента гражданской авиации оценивается в \$11,2 млрд», - говорится в заявлении компании. «Однако в современных финансовых условиях оказалось крайне трудно приблизиться к запланированным и высоким новым требованиям, чтобы довести до конца этап перехода AS2 к производству. Принимая во внимание эти условия, Aerion Corporation предпринимает соответствующие шаги в текущих финансовых обстоятельствах».

Компания признала, что привлечение инвестиций на фоне пандемии коронавируса и закрытия границ стало для нее «чрезвычайно трудной» задачей. Производители авиационной техники столкнулись с трудностями, поскольку число перелетов снизилось в разы, а перевозчики перестали активно закупать самолеты.

Aerion планировал вывести AS2 на рынок в конце этого десятилетия, заявляя еще в апреле, что планы по запуску производства в Aerion Park в Мельбурне, Флорида, остаются в силе (до 2023 года после завершения испытаний в аэродинамической трубе в конце прошлого года). В конце прошлого года Aerion Supersonic начала масштабное строительство в международном аэропорту Мельбурна, штат Флорида (MLB). Именно здесь должен был быть построен

новый завод компании, инвестиции в который оценены в \$300 млн. Aerion Park, именно так компания назвала свой будущий проект, должен был иметь площадь 23,4 гектара. Здесь помимо завода должны были расположена и новая штаб-квартира Aerion Supersonic. Согласно опубликованному плану, в Aerion Park планировалось строительство и современный исследовательский центр, и испытательная база.

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

За год до начала пандемии о готовности оказать «значительную» поддержку Aerion сообщали в

Boeing. Однако на фоне жесткого кризиса в отрасли и миллиардных убытков авиапроизводитель урезал финансирование футуристических разработок и распустил свое инвестиционное подразделение Boeing NeXt.

Помимо Boeing, с Aeron сотрудничали еще несколько фирм, в том числе BAE Systems, Collins, GKN, Honeywell, Safran, Spirit AeroSystems и Universal Avionics. Американская корпорация General Electric договорилась с Aeron о совместной работе над двигателями. Речь идет о заказах на \$11,2 млрд. Закупить по 20 самолетов планировали компании Flexjet и NetJets (подразделение инвестхолдинга Berkshire Hathaway Уоррена Баффетта).

Aerion занималась разработкой пассажирского самолета с 2014 года. Задумывалось, что AS2 сможет перевозить до 12 пассажиров, а его скорость над водой будет в 1,4 раза превышать скорость звука (около 1600 км/ч). Потенциальная стоимость готового джета оценивалась в \$120 млн.



Женщина – самолет – перегон

Немецкий пилот Маргрит Вальц, пожалуй, одна из самых известных женщин в авиации, чья профессия вызывает зависть многих мужчин. Маргрит – перегонщик самолетов. В начале мая она выполнила свой 900-й перегон, а общий стаж в авиации составляет 45 лет.

«Юбилейным» самолетом стал Daher TBM 940, который был доставлен заказчику из США с завода во французском Тарбе. Это знаменательное путешествие было завершено за 15 часов и 38 минут летного времени. По пути самолет совершил посадки для дозаправки в Великобритании, Исландии и Канаде. По прибытии в аэропорт округа Делавэр Маргрит встретил персонал Muncie Aviation – одного из старей-

ших авторизованных дистрибьюторов TBM, который обслуживает штаты Иллинойс, Индиана, Кентукки, Мичиган, Огайо и Висконсин.

В 1991 году Маргрит была одним из первых пилотов, который перегнал самолет семейства TBM через Атлантический океан. С тех пор она доставила более 200 самолетов TBM на североамериканский континент, а также в Африку, Азию и Австралию.

«Весьма символично, что Маргрит совершила свое знаменательное путешествие на TBM 940, поскольку ее перегоны в интересах Daher в течение последних трех десятилетий способствовали успеху программы TBM», - заявил Николас Шабберт, старший вице-

президент авиационного подразделения Daher. «Ее карьера, которая началась еще до того, как GPS стал сервисом доступным для использования в авиации, и до многих достижений в авионике, которые сегодня мы считаем само собой разумеющимися, отражает ценности, которые сделали наш быстрый турбовинтовой самолет лидером в своей категории».

Вспоминая свой опыт работы с TBM, Маргрит Вальц отметила: «Это была любовь с первого взгляда, поскольку TBM был на голову выше самолета, на котором я летала в то время. Сегодня он по-прежнему один из моих любимых. Я хочу поблагодарить Daher за доверие в течение последних 30 лет, а также невероятную поддержку со стороны завода в Тарбе, а также сообщества владельцев и операторов TBM».



Активность бизнес-авиации превышает уровень 2019 года

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, всего в мае 2021 года было выполнено 330 000 рейсов самолетов гражданской авиации, при этом трафик деловой авиации занял долю более 20% от всех полетов, сократив разрыв по сравнению с маем 2019 года всего до 2%, и более чем вдвое превысил уровень мая прошлого года.

Снижение активности деловой авиации с начала этого года по сравнению с 2019 составляет 8,7%, при этом по сравнению с 2020 годом количество полетов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов увеличилось более чем на треть.

Глобальные грузовые авиаперевозки продолжают опережать активность как в 2020, так и в 2019 году, в то время как трафик регулярных авиакомпаний сокращается, увеличившись в три раза по сравнению с маем прошлого года, но все же с начала года снизившись на 10% по сравнению с 2020 годом, и немного сократив разрыв по сравнению с 2019 годом, оставаясь на 44% ниже.

Северная Америка

В Северной Америке наблюдается несколько более сильное восстановление активности коммерческих авиакомпаний, которые отстают в этом месяце от мая 2019 года на 39%, при этом восстановление деловой авиации значительно продвинулось вперед. Количество рейсов сократилось всего на 3,5% по сравнению с маем 2019 года, при этом с начала года снижение уменьшилось до 9% по сравнению с 2019 годом.

Большая часть этой активности наблюдается в Соединенных Штатах: в этом году было выполнено 1,2 млн полетов бизнес-джетов и винтовых самолетов, что на 40% больше, чем в прошлом году, и на 7% меньше, чем в сопоставимом периоде 2019 года. Канада вернулась к восстановлению, увеличившись на 13% по сравнению с прошлым годом, но все еще отставая на 15% от тенденций 2019 года.

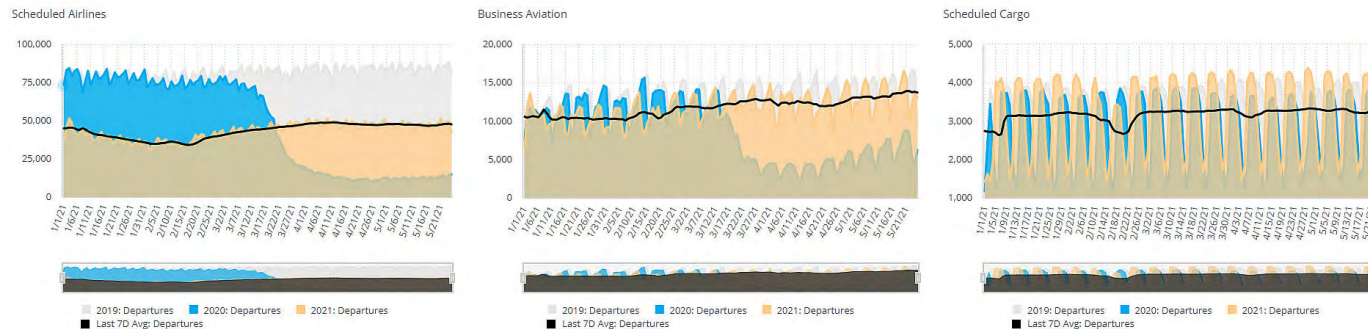
Мексика также находится далеко от состояния, предшествующего пандемии. Некоторые страны Ка-

рибского бассейна, в том числе Синт-Мартен и Сен-Бартелеми, по-прежнему процветают, хотя они начали восстанавливаться уже в прошлом году. Другим направлениям Карибов в этом году удалось побить рекорды: количество рейсов в Доминиканскую Республику, Теркс и Кайкос и Виргинские острова США значительно выросло по сравнению с 2019 годом.

Флорида расширила свое доминирование как самый загруженный штат в Северной Америке, с 177 000 рейсами деловой авиации в этом году, что на 62% больше, чем в прошлом году и на впечатляющие 22% по сравнению с тем же периодом 2019 года. Ни Техас, ни Калифорния, занявшие следующие места, не восстановились до предпандемических тенденции, несмотря на то что они выросли на 40% по сравнению с прошлым годом. В то же время Колорадо неизменно популярен во время карантина, сохранил небольшой рост по сравнению с доковидными уровнями. Спрос в Аризоне также вырос: число рейсов увеличилось на 12% по сравнению с аналогичным показателем 2019 года.

Нью-Йорк быстро восстанавливается, количество рейсов в этом году увеличилось на 56% по сравнению с прошлым, а по сравнению с 2019 годом дефицит составляет всего на 1%. В Нью-Джерси, напротив, активность по-прежнему на треть меньше, чем до пандемии. Другие штаты с большим объемом трафика в этом году, чем в 2019 году, включают Южную Каролину и, за исключением других провинций Канады, Британскую Колумбию.

Основная часть восстановления трафика деловой авиации в США приходится на сегмент легких бизнес-джетов, при этом рост составил 52% по сравнению с прошлым годом и 3% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. Активность легких



Market Sector	Departures 2021 YTD	% of total	2021 vs 2020: growth (Departures)	2021 vs 2019: growth (Departures)
Business Aviation	1,716,009	20.4%	37.3%	-7.9%
Cargo	451,631	5.4%	13.0%	7.2%
Scheduled Operation	6,243,850	74.2%	-8.0%	-46.3%

джетов увеличилась по сравнению с 2019 годом в семи из 10 лучших штатов США. Чартеры на легких джетах на 21% опережают тенденции 2019 года, и почти на 50% предпандемийный уровень во Флориде, Южной Каролине и Аризоне.

Столь же сильная история восстановления и в сегменте суперсредних джетов: количество чартерных рейсов на этих самолетах выросло на 50% по сравнению с прошлым годом, и на 14% по сравнению с 2019. Трафик суперсредних самолетов в долевом владении вырос на 61% по сравнению с прошлым годом, и на 21% - с 2019. Самые загруженные маршруты, по которыми летают долевые операторы в этом месяце, находятся между Флоридой и Нью-Йорком – Палм-Бич, Уайт-Плейнс и Тетерборо. Даллас тоже выделяется, особенно в направлении с Денвером, Скоттсдейлом и Остином.

Европа

В Европе наблюдается гораздо более сильное улучшение: трафик бизнес-авиации в этом месяце упал всего на 8% по сравнению с маем 2019 года, и на 144% выше, чем в заблокированном мае 2020 года. В отличие от этого полеты регулярных авиакомпаний в Европе отстают на 70% от активности в мае 2019 года.

По сравнению с первыми пятью месяцами прошлого года трафик деловой авиации в Европе вырос на 26%, но на 20% ниже уровня 2019 года. В Западной Европе наблюдается самый слабый региональный подъем, а Великобритания все еще отстает на 19% от прошлого года, и почти на 50% - от 2019. В мае активность деловой авиации в Великобритании выросла на 30%, при этом рейсы из Фарнборо и Биггин-Хилл в Париж и на юг Франции показали некоторый рост.

Поскольку Португалия – одно из немногих направлений, попавших в зеленый список Великобритании, количество рейсов деловой авиации здесь значительно выросло, на 30% по сравнению с маем 2019 года.

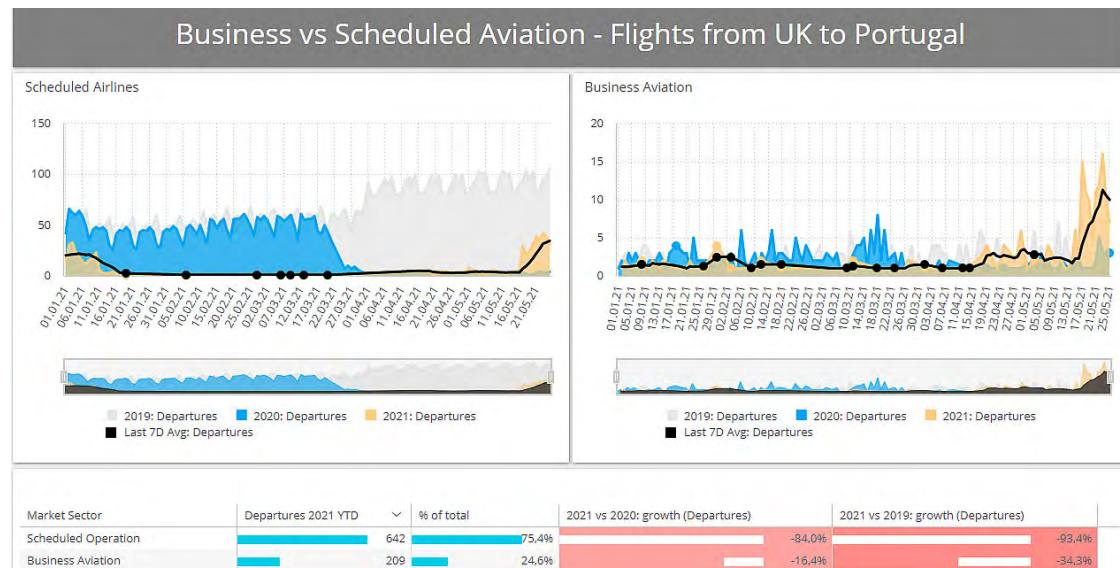
Остальной мир

Спрос на бизнес-авиацию в России продолжает расти: количество полетов в этом году увеличилось на 62% по сравнению с прошлым годом, а с января по май – на 22% относительно 2019 года. Аналогичным образом, уровень трафика с начала 2021 года побил все рекорды в Восточной Европе, включая Венгрию, Румынию, Сербию, а также Украину, Кипр и Хорватию. Путешествие бизнес-джетами в Азии, Африке и Южной Америке также превышает уровни 2019 и 2020 годов.

Выдающийся рост наблюдается в Бразилии, Австралии, Китае, ОАЭ, Индии, Нигерии. Саудовская Аравия, Марокко и Япония – одни из немногих стран,

которые все еще отстают от тенденций 2019 года. В значительной степени восстановление происходит на внутренних, а не международных рейсах, при этом ОАЭ – Индия является основным трансграничным направлением за пределами США и Европы. Преобладание более коротких рейсов отражается в использовании сверхдальних самолетов, трафик которых все еще на 10% ниже, чем до пандемии.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Во многих местах восстановление деловой авиации ускоряется относительно прошлых допандемийных тенденций, при этом рынок чартерных рейсов США играет ведущую роль, а Флорида является центром трафика. В Западной Европе в результате выборочно снятых ограничений на поездки спрос резко вырос. Трафик из Восточной Европы в Россию и на Ближний Восток стал активнее, чем когда-либо прежде. В целом, этим летом рынок чартерных рейсов бизнес-авиации, похоже, будет себя чувствовать хорошо».



EUROCONTROL скорректировал прогноз по трафику

EUROCONTROL опубликовал новый прогноз, в котором рассматривается возможное развитие внутреннего и международного воздушного движения в Европе в ближайшие четыре года с учетом ожидаемого развития пандемии COVID-19. Ключевой вывод отчета заключается в том, что трафик достигнет уровня 2019 года не раньше 2024 года.

Имонн Бреннан, генеральный директор EUROCONTROL, комментирует: «Ситуация для европейской авиации остается очень сложной. Мы приближаемся к лету 2021 года, и большинство ограничений все еще в силе, несмотря на обнадеживающий прогресс в области вакцинации. Таким образом, хотя мы ожидаем роста пассажиропотока в летний период, наш наиболее вероятный среднесрочный сценарий предусматривает скоординированное снятие ограничений между регионами к первому кварталу 2022

года, что облегчит трансконтинентальные поездки. У нас, вероятно, будет около 50% трафика 2019 года в текущем году (5,5 миллиона рейсов). К концу следующего года трафик восстановится только до 72% от уровня 2019 года и вернется к стабильным показателям ближе к 2025 году».

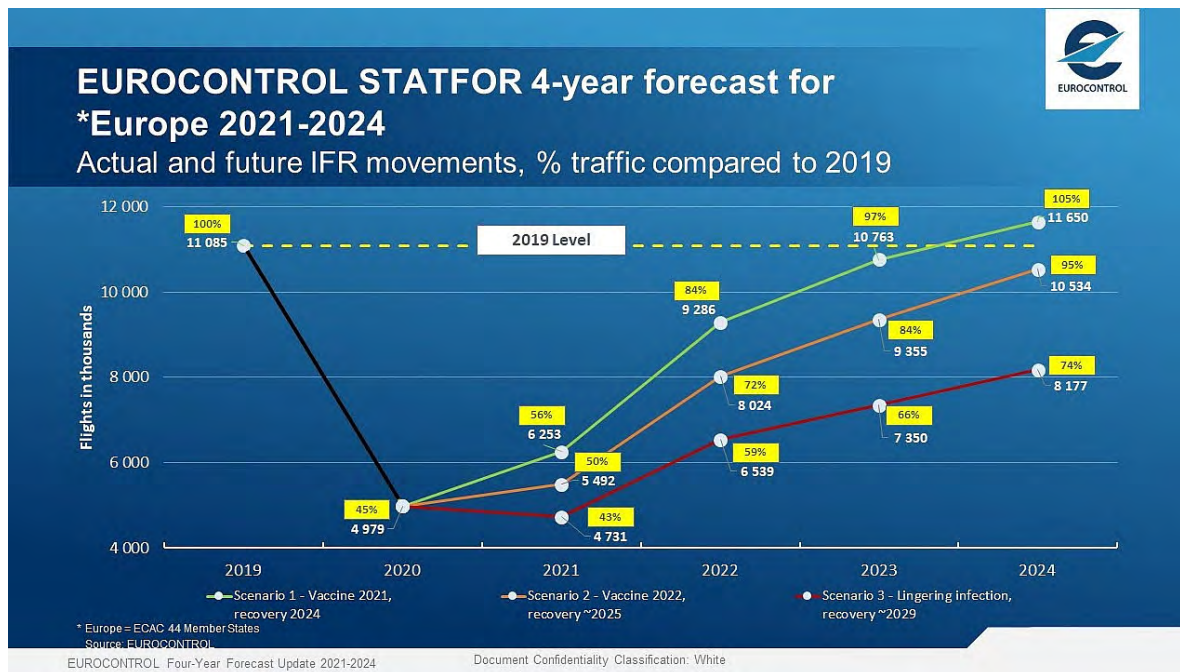
Первый сценарий предусматривает возврат к уровням 2019 года в 2024 году при условии широкого распространения вакцинации во всей европейской сети к лету 2021 года в сочетании со скоординированным ослаблением ограничений на поездки и возобновлением нескольких потоков на дальние расстояния. Этот сценарий соответствует планам авиакомпаний на летние месяцы, основанным на эффекте отложенного спроса, особенно на рынке VFR (Visiting Friends and Relatives – посещение друзей и родственников). Однако первый сценарий считается оптимистичным,

учитывая текущее состояние процесса вакцинации, при этом скоординированный подход во всех странах с меньшей вероятностью будет достигнут в ближайшие месяцы.

Второй сценарий остается наиболее вероятным, согласно которому объем перевозок в 2024 году восстановится до 95% от показателя 2019 года с учетом повсеместного распространения вакцинации в Европе и скоординированного ослабления ограничений на поездки между регионами мира, которые будут достигнуты к первому кварталу 2022 года, при этом потоки дальних перевозок начнут расти.

Третий, наиболее пессимистичный сценарий предполагает, что трафик в 2024 году достигнет только 74% от показателя 2019 года, а полное восстановление произойдет не раньше 2029 года. Этот сценарий предусматривает постоянные ограничения в ближайшие годы из-за неоднородного распространения вакцины и/или возобновления вспышек новых вирусов, что отрицательно скажется на желании пассажиров летать.

«Темпы восстановления будут определяться прогрессом в области вакцинации и принятием государствами последовательных мер для поддержки авиационной отрасли и обеспечения того, чтобы при полетах пассажиры снова чувствовали себя в безопасности. В связи с этим существует острая необходимость в общепринятом подходе, таком как предлагаемый ЕС «Цифровой зеленый сертификат», который может дать пассажирам, авиакомпаниям и аэропортам уверенность в том, что им можно безопасно путешествовать», - добавил Имонн Бреннан.



[EUROCONTROL Forecast Update 2021-2024](#)

Honda Aircraft представляет HondaJet Elite S

В среду, 26 мая, на виртуальной церемонии президент и генеральный директор Honda Aircraft Мичимаса Фуджино представил новый бизнес-джет HondaJet Elite S. Среди его особенностей – увеличение максимального взлетного веса, усовершенствованная кабина экипажа, улучшение управление с носовым колесом и новые цвета окраски. Elite S будет доступен с июня по базовой цене \$5,4 млн (базовая цена Elite, когда он был представлен в 2018 году составляла \$5,25 млн).

Взлетный вес HondaJet Elite S вырос на 200 фунтов по сравнению с моделью Elite, что позволяет перевозить дополнительного пассажира или пролетать с одним пилотом и пятью пассажирами на 120 морских миль дальше. По словам Honda Aircraft, дополнительная возможность увеличенной максимальной взлетной массы является результатом «дополнительного анализа, наземных и летных испытаний, а

также дополнительных сертификационных испытаний для подтверждения характеристик самолета и его конструктивных возможностей».

В кабине экипажа появились новые функции, в том числе радиосвязь Com 3 и система FAA Data Comm, а также бортовая система связи «запрос-ответ» (ACARS), добавленные в комплект авионики Garmin G3000. Data Comm позволяет пилотам использовать сообщения в текстовом режиме через контроллеры сенсорных экранов G3000 для запроса разрешения на вылет и обслуживания на маршруте, если это доступно в США. ACARS предназначена для получения информации о терминалах и погоде, включая разрешения на вылет из поддерживаемых аэропортов, а также для связи с операционными центрами для загрузки планов полета, обмена сообщениями, прогноза погоды и автоматического определения местоположения, а также статуса выхода/выключения/

запуска/прибытия. Радиомодуль Com 3 также можно использовать в качестве радиомодуля УКВ, отключив в нем канал передачи данных.

Эти функции, по словам Фуджино, «предназначены для снижения нагрузки на пилотов, а также повышения безопасности и эффективности».

По словам Honda Aircraft, новая усовершенствованная система усиления управления носовым колесом (ASAS) «помогает снизить нагрузку на пилота во время посадки, расширяет эксплуатационные ограничения и повышает безопасность полетов в определенных погодных условиях».

В настоящее время не предусмотрено пакета обновлений для модернизации моделей HondaJet Elite до конфигурации Elite S, но компания планирует получить мнение клиентов о желательности такой опции.



Для Elite S доступны три новые схемы окраски: оружейный металл, роскошное золото и глубокий морской (gunmetal, luxe gold и deep sea blue). Elite S, показанный во время виртуальной презентации, имел высокотехнологичную схему камуфляжа, что, по словам Фуджино, является «уникальной схемой окраски, отражающей дух компании Honda Aircraft, поскольку мы продолжаем наши исследования и разработки передовых технологий и расширяем горизонты бизнес-джета».

Представляя новую модель, Фуджино сказал: «Мы твердо верим, что никогда нельзя стоять на месте, и [мы] всегда стремимся раздвинуть границы и развивать наш дизайн. Эта философия непрерывного совершенствования привела к появлению HondaJet Elite, а теперь и Elite S, следующей версии HondaJet для расширения эксплуатационных возможностей».

Путешествие в Штанс и интервью с первым русским пилотом PC-12 NGX

В мае 2021 года компания Nesterov Aviation, авторизованный центр продаж и сервисного обслуживания Pilatus в России и СНГ, передала российским клиентам два самолета Pilatus PC-12, один из которых – новейший PC-12 NGX. BizavNews побывал на приемке турбопропа и выполнил тестовый полет перед передачей заказчику.

BizavNews удалось детально познакомиться с новым самолетом. Начнем с кабины пилотов. Огромное количество новшеств коснулись 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 биз-

нес-джеты, ночной режим карт, режим экстренного снижения и не только. Так, впервые в истории турбовинтовых самолетов на PC-12 NGX можно установить систему TCAS второго поколения! Это огромный шаг в безопасности полетов.

Но самая объективная оценка нового самолета – это мнение пилота, который будет на нем летать. После полета мы пообщались с Алексеем Усовым и вот его небольшой рассказ.

«На PC-12 я летаю уже 5 лет. Перелетал на всех его модификациях – начиная с 45-ой серии и заканчивая NG. А сейчас судьба подарила шанс поработать на самой новой его модели – NGX. По опыту полетов на других однодвигательных турбопропах, а летал я и на Piper M500/600 и ТВМ 910/940, могу с уверен-

ностью сказать, что Pilatus – просто вершина совершенства. Вместимость, грузоподъемность, дальность полета, комфорт в пассажирской кабине, простота пилотирования, надежность, неприхотливость, качество установленной на борту авионики – все это просто не с чем сравнивать. Долгое время я думал, что совершенней, чем Pilatus PC-12 NG, ничего сделать просто невозможно. Но с моделью PC-12 NGX компания Pilatus Aircraft превзошла себя.

Прошу за мной на борт! Начнем с пассажирской кабины. Во-первых, она стала больше. Теперь здесь установлены новые пассажирские кресла. Они тоньше, чем прежние, что добавило пространства в салоне. Вместе с тем они стали комфортней. Кресло теперь выше и спина не так устает при длительном перелете. А главное, они могут полностью раскладываться в горизонтальное положение и превращаться почти что в полноценную кровать. Во-вторых, полностью поменялась система вентиляции и кондиционирования. Ушел в прошлое шум, который производил главный вентилятор системы. Теперь это просто негромкий шелест, над каждым креслом появилась индивидуальная воздушная форсунка. А изменение компоновки воздуховодов под потолком, позволило его слегка приподнять посередине, таким образом увеличилось пространство над головами пассажиров. В-третьих, изменились иллюминаторы. Теперь это не маленькие овальчики, а большие прямоугольники. Поэтому в салоне теперь много света, отчего он кажется больше, чем есть на самом деле. В-четвертых – тишина. Когда я летел не в кабине, а пассажиром в салоне, меня просто поразило на сколько там стало тише. Теперь во время полета можно говорить вполголоса и не напрягаясь слышать своего собеседника. Разумеется, это добавляет комфорта при длительных полетах.



А теперь перейдем к основным системам самолета. Ну, что тут можно сказать? Если PC-12 NG и раньше вызывал у меня восторг, то теперь инженерам Pilatus я готов аплодировать стоя.

Первое — это абсолютно новая система электронного контроля двигателя и пропеллера (EPECS). Теперь, не считая кнопки запуска, в кабине всего лишь один рычаг управления двигателем и все, больше ничего. Все остальное система выполняет самостоятельно. С ней невозможно спалить двигатель, да и просто

каким-либо образом выйти за эксплуатационные ограничения. Система постоянно мониторит все параметры и при забросе температуры турбины, например, во время запуска, немедленно прервет процедуру. Точно также она следит за двигателем и в полете, реагируя на изменение плотности и температуры воздуха на входе в турбину.

Второе, на NGX наконец-то появился автомат тяги. По своему опыту полетов на TBM 940, где такая система тоже установлена, могу сказать, что она зна-

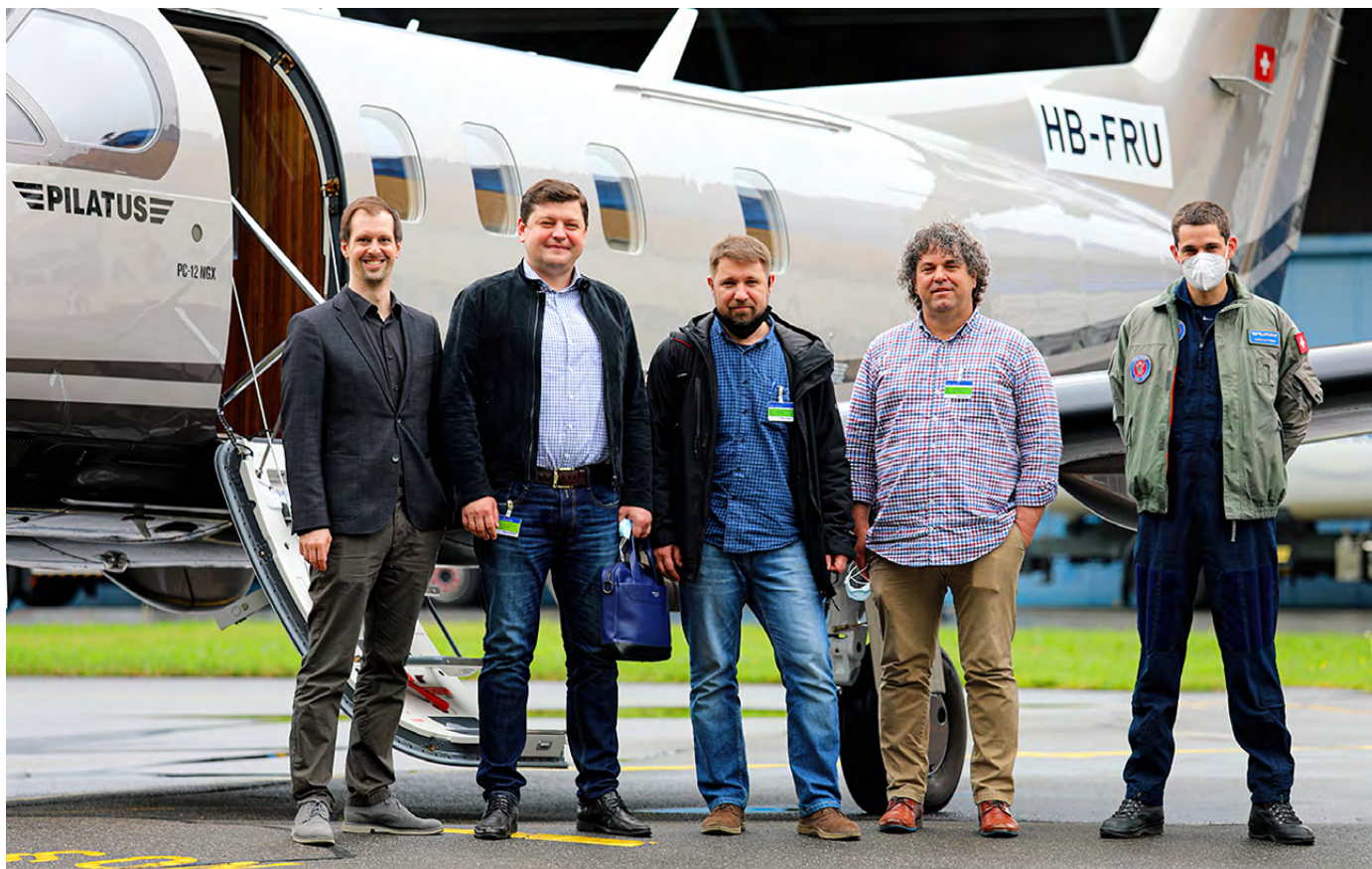
чительно повышает безопасность полетов, снижая нагрузку на летчика. Особенно, если полеты выполняются в загруженном воздушном пространстве Москвы или любого другого крупного аэроузла, особенно когда экипаж состоит только из одного пилота.

Появилась система Low Speed Prop. Когда я впервые услышал о ней, признаться честно, я отнесся к этому с недоверием. Ну, не может быть, чтоб воздушный винт вращался медленней, а тяга оставалась прежней. Оказывается может. Если задействовать эту систему скорость вращения воздушного винта снижается с 1700 до 1550 оборотов. При этом уровень шума в кабине пилотов, по моим ощущениям, снижается процентов на 30, а в салоне пассажиров — и того больше.

Это достойный наследник Pilatus PC-12 NG — надежный, как швейцарские часы, очень приятный в пилотировании и неприхотливый в эксплуатации, но с увеличенной дальностью, комфортом пассажиров и рядом существенных и очень важных дополнений к электронике самолета.

С Алексеем сложно не согласиться. От себя добавим, что на самолете полностью переосмыслили дизайн салона: концептуально салон стал похож на PC-24. О том, что это турбопроп напоминает только пропеллер.

Еще одно преимущество NGX — снижение эксплуатационных расходов. С новым PC-12 NGX интервалы планового технического обслуживания были увеличены до 600 летных часов, а межремонтный период — с 4000 до 5000 часов. Эти изменения еще больше снижают стоимость эксплуатации PC-12 NGX. Можно смело утверждать, что в своем классе PC-12 NGX оставил конкурентов далеко позади.



Самолет недели

Оператор/владелец: *Avcon Jet Malta*

Тип: *Bombardier Global 6000*

Год выпуска: *2015 г.*

Место съемки: *май 2021 года, Moscow Sheremetyevo – UUEE, Russia*



Фото: *Дмитрий Петроченко*