



Первая летняя неделя выдалась богатой на прогнозы. Ведущие мировые брокеры отмечают традиционный всплеск интереса к перелетам, и не только на отдых. Так согласно данным Air Charter Service (ACS), количество бронирований деловых поездок на частных самолетах в первом квартале 2021 года достигло 76% от уровня 2019 года, что превышает первоначальный прогноз.

Это говорит о том, что восстановление объема деловых перелетов существенно прогрессирует, и в итоге количество бронирований может превысить прогнозы ACS, и вернуться к 85% от допандемийного уровня уже в этом году. Аналогичные прогнозы делают аналитики из США и Азии.

Да и сам трафик показывает позитивную динамику. Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в первые 10 дней июня 2021 года активность деловой авиации в мире выросла на 49% по сравнению с тем же периодом 2020 года, но оставалась на 5,3% ниже 2019 года. Напротив, за последнюю неделю активность регулярных авиакомпаний снизилась на 49% по сравнению с 2019 годом.

С начала года трафик бизнес-джетов и винтовых самолетов составил чуть менее двух миллионов рейсов, и вырос на 40% по сравнению с прошлым годом, отставая от аналогичного периода 2019 года на 7%. Регулярные авиакомпании в этом году были на 2% менее активны, чем в прошлом, и на 46% – чем в 2019 году. Глобальные грузовые авиаперевозки выросли на 13% по сравнению с прошлым годом, и на 7% относительно 2019 года.



## Новые высоты трафика в США

WINGX: С возвращением деловых поездок ожидается, что в 2021 году продолжится V-образное восстановление, хотя и с большим разбросом по регионам

**стр. 23**



## Операторы неоднозначно оценивают Brexit

Обычно генеральный секретарь ЕВАА Атар Хусейн Хан дипломатичен и тщательно взвешивает свои слова. Но когда его спросили, был ли Brexit таким разрушительным, как некоторые предсказывали, он ответил недвусмысленно и прямолинейно

**стр. 25**



## DreamJet: оптимизм против кризиса

Сегодня BizavNews в гостях у компании DreamJet, которая в эти дни отмечает первую годовщину со дня основания. Управляющий партнер Николай Якубенко пригласил нас пообщаться непосредственно на борту Embraer Legacy 600

**стр. 27**



## Courchevel Altiport – через всю Европу на PC-12

Courchevel Altiport расположен в самом сердце французских Альп. Аэродром находится на высоте 6585 футов, здесь находится самая крутая в мире взлетно-посадочная полоса с твердым покрытием и с уклоном 18,60%

**стр. 31**

  
Gulfstream™



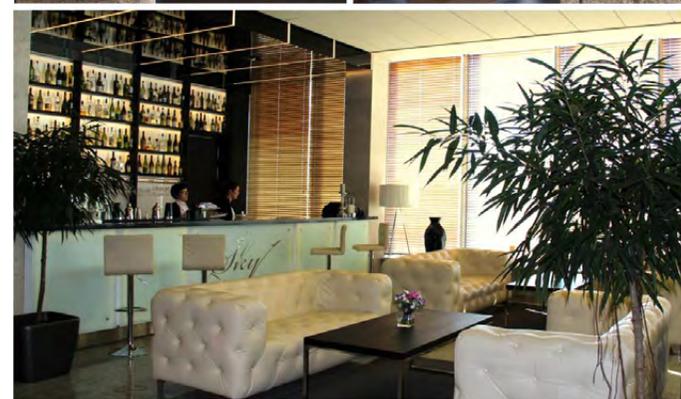
## В период проведения ПМЭФ 2021 в ЦБА «Пулково-3» было обслужено 262 воздушных судна

Компания «ДжетПорт СПб» (управляет Санкт-Петербургским Центром Бизнес-Авиации «Пулково-3») в период с 1 по 6 июня 2021 г. в ЦБА «Пулково-3» обслужила 262 воздушных судна и 1535 пассажиров, которые принимали участие в ПМЭФ 2021 (Петербургский Международный Экономический Форум).

Ежегодно ЦБА «Пулково-3» обслуживает 4000 рейсов бизнес-авиации и 24000 пассажиров. По этим показателям крупнейший российский FBO занимает лидирующие позиции в Восточной Европе, а также постоянно попадает в ведущие отраслевые рейтинги. Чтобы подтвердить свой международный рейтинг «ДжетПорт СПб» сертифицировала FBO «Пулково-3» по стандарту IS-BAH Stage I (Standard

for Business Aircraft Handling), учрежденного Международным Советом деловой авиации (IBAC).

Общая площадь территории ЦБА составляет 100 000 кв.м., на которой расположены перрон №6 с более чем 30 местами стоянок, здание пассажирского терминала и прочие объекты инфраструктуры. При этом три так называемые «парадные/первые» стоянки позволяют разместиться самолетам (например, Boeing Business Jet или Bombardier Global 7500) в нескольких метрах от входа в терминал. Пассажирский терминал Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» оснащен всем необходимым и позволяет максимально удовлетворить потребности клиентов, предоставляя услуги на высочайшем уровне. Общая площадь терминала составляет более 4500 кв. м., а пропускная способность до 1500 пассажиров в сутки.



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

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

## Air Charter Service: восстановление объема деловых перелетов существенно прогрессирует

Согласно данным Air Charter Service (ACS), количество бронирований деловых поездок на частных самолетах в первом квартале 2021 года достигло 76% от уровня 2019 года, что превышает первоначальный прогноз. Это говорит о том, что восстановление объема деловых перелетов существенно прогрессирует, и в итоге количество бронирований может превы-



сить прогнозы ACS, и вернуться к 85% от допандемийного уровня уже в этом году.

После разрушительного прошлого года для индустрии туризма из-за Covid-19, этот прогноз является позитивом для отрасли. В то время как в начале 2020 года количество бронирований для деловых поездок было самым высоким за всю историю компании, очевидно, что в период с апреля по июнь количество бронирований резко упало. В разгар пандемии в апреле 2020 года количество бронирований упало до 27% от «нормального» уровня 2019 года, но с тех пор ситуация резко улучшилась.

Энди Кристи, директор Group Private Jets в Air Charter Service, комментирует: «В начале этого года мы прогнозировали, что цифры вернутся примерно к 85% от уровня бронирования деловых поездок, который мы наблюдали в «нормальное время» в 2019 году. Однако, глядя на данные за первый квартал, становится ясно, что мы действительно находимся на пути к превышению этого прогноза. «Усталость от Zoom» — это реальность, и клиенты понимают, что Zoom — это не то же самое, что личные деловые встречи. Мы ожидаем, что несущественные встречи будут проводиться не так часто, как раньше, но деловые поездки продолжают улучшаться в 2021 году, как только ограничения будут ослаблены и вакцины будут распространяться более широко».

«Что касается туристических поездок, то количество бронирований на апрель 2021 года фактически увеличилось на 25% по сравнению с уровнем 2019 года. По мере ослабления глобальных ограничений на поездки это увеличение свидетельствует о том, насколько много людей хотят заказывать поездки за границу».

  
**FBO MINSK**

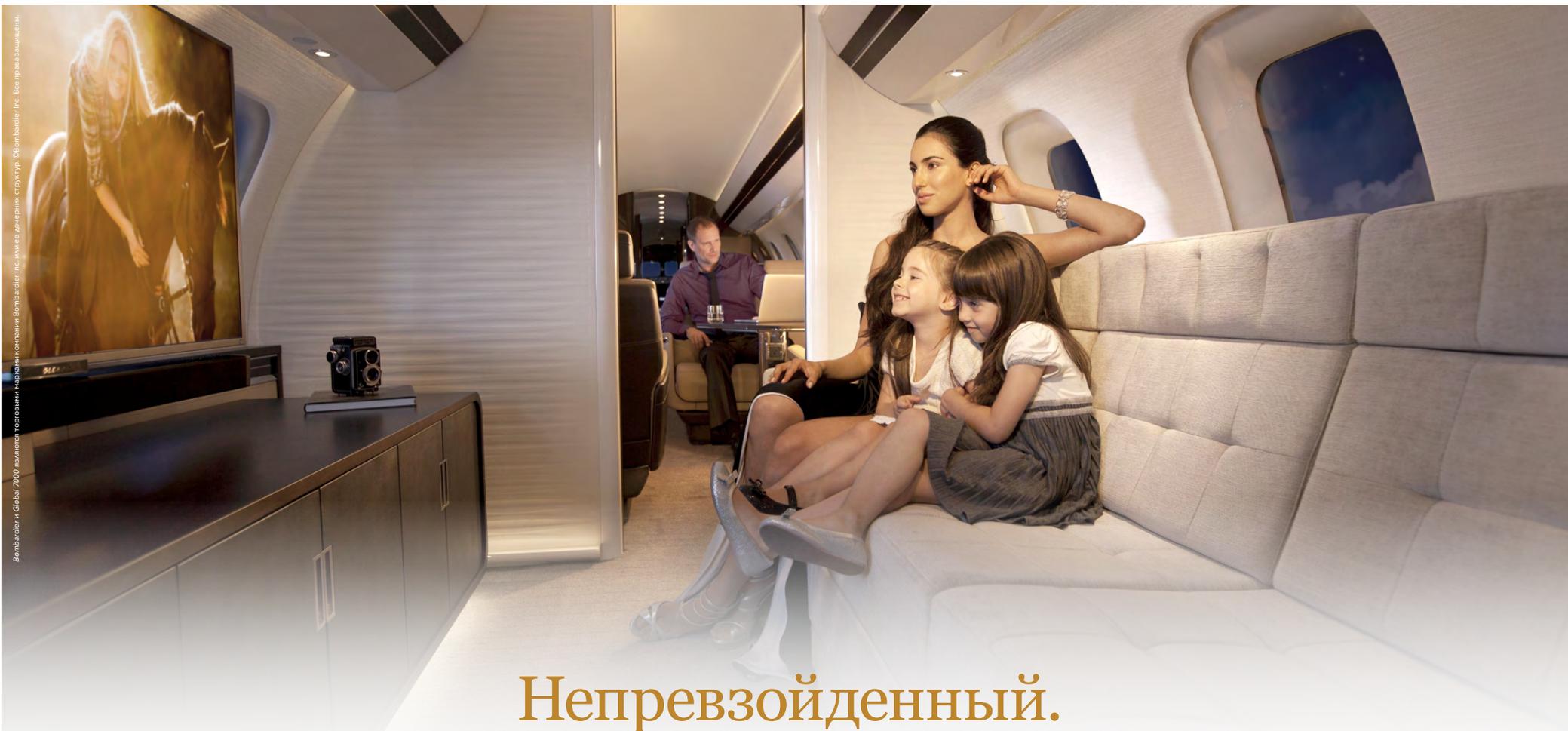


Полный спектр услуг по наземному обслуживанию  
 воздушных судов, пассажиров и экипажей  
 рейсов бизнес-авиации

ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ  
 ВАШЕ ВРЕМЯ

[fbo-minsk.aero](http://fbo-minsk.aero)

Волваздел и Сблв 2009 лалалелл горсвалл марелл комалл Волваздел лс. лмле десерлн струлур лБолваздел лс. Все права защлленл.



# 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](http://businessaircraft.bombardier.com)

**BOMBARDIER**

## UTG Private Aviation: новая жизнь центра деловой авиации в аэропорту Домодедово

UTG Private Aviation, оператор центра деловой авиации в аэропорту Домодедово, приступил к первому этапу полномасштабной реконструкции действующего терминала бизнес-авиации и готовит к реализации проект строительства нового аэровокзального комплекса. Реновация существующего терминала будет завершена к середине 2022 года.

После реконструкции в Центре UTG PA появятся переговорные комнаты, уютный зал ожидания, ресторан с видом на перрон, комната отдыха и предполётной подготовки экипажей.

На базе инфраструктуры ЦДА планируется реализовать проект запуска полноценного центра бизнес-авиации, оказывающего полный комплекс услуг по организации и обеспечению рейсов деловой авиации, ангарного хранения бизнес-джетов, технического обслуживания и ремонта воздушных судов.



Дизайн нового терминала деловой авиации будет современным, лаконичным, приближенным к функциональному и сдержанному минимализму. Основным акцентом будет сделан на удобстве и технологичности. Отдельным преимуществом будут являться раздельные, а не последовательные таможенный и пограничный посты, которые позволят одновременно обслуживать внутренние и международные рейсы.

Основная задача нового терминала – организовать максимально быстрое обслуживание и комфортное пребывание с учетом потребностей клиентов, а также обеспечить высокий уровень приватности.

«Наш приоритет – развить имеющийся потенциал и создать полноценный комплекс услуг деловой авиации, при этом формируя уникальный продукт и предоставляя наивысший уровень сервиса по доступным ценам. Именно поэтому так важно инвестировать в инфраструктуру и видеть в этом будущее», – комментирует исполнительный директор UTG PA Елена Жданова.

Группа компаний UTG работает в трех крупнейших аэропортах страны: Внуково, Домодедово и Пулково, оказывая услуги по регистрации пассажиров и багажа, наземному обслуживанию воздушных судов, работе с экипажами, представительства авиакомпаний, техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов, включая форму C-Check. Имеет более 1000 единиц техники для осуществления полного спектра хэндлинговых и сервисных услуг, включая противообледенительную обработку воздушных судов. Обслуживает более 25 российских и иностранных авиаперевозчиков. Оперирует Центром деловой авиации UTG PA и бизнес-залом Shostakovich Premier Lounge в аэропорту Домодедово.

# Flying to Morocco



**G-OPS**  
GROUND SERVICE SUPPORT

At your  
service  
in Africa

✉ executive@g-ops.com

☎ +33 1 34 04 80 00

## «Русские Вертолетные Системы» провели первую эвакуацию пациента МЕДСИ

Авиакомпания «Русские Вертолетные Системы» успешно провели первую эвакуацию в рамках договора, заключенного с АО «Группа компания «МЕДСИ».

Эвакуация пациентки из Норильска была проведена в ночь с 02 на 03 июня 2021 года. Специальный медицинский самолет Sukhoi SuperJet, оборудованный медицинским блоком, приземлился в Норильске около 20.00 по местному времени и менее чем через два часа вылетел обратно в Москву (аэропорт «Жуковский»), где совершил посадку 3 июня 2021 г. в 01.51 по московскому времени.



Пациентку погрузили на реанимобиль и в кратчайшие сроки доставили в Клиническую больницу №1 МЕДСИ в Отрадном (Красногорский район, Московская область).

«Возможности быстрой и безопасной транспортировки, безусловно, очень важны для оказания экстренной медицинской помощи. Пациент был доставлен в кратчайшие сроки, вовремя госпитализирован, дополнительных экстренных мер не потребовалось. Транспортировка была проведена максимально безопасно с учетом всех необходимых мероприятий для поддержания стабильного состояния. Пациенту оказана высокотехнологичная медицинская помощь», - сообщила Татьяна Шаповаленко, медицинский директор ГК МЕДСИ.

Договор об обеспечении медицинской эвакуации пациентов ведущей федеральной сети частных клиник России АО «Группа компаний «МЕДСИ» одним из лидирующих операторов российской санитарной авиации - авиакомпанией «Русские Вертолетные Системы» был подписан во время проведения Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2021, проходившей с 20 по 22 мая 2021 года в Москве.

Услуги санитарной авиации для пациентов МЕДСИ представлены в структуре Департамента централизованной службы помощи на дому МЕДСИ, который объединяет широкий спектр услуг, начиная от вызова врача-терапевта или педиатра на дом, взятия анализов до организации постоянного медицинского сопровождения в рамках госпиталя на дому. Возможности санавиации задействуют также в доставке медицинского персонала МЕДСИ к пациентам, находящимся в других регионах РФ.

НАМ ДОВЕРЯЮТ

**SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

## ЕхесуJet открыл FBO в Тель-Авиве

ЕхесуJet открыл FBO в Тель-Авиве (Ben Gurion Airport). Проект был реализован совместно с компанией Flyeast, а новый FBO будет частью частного VIP терминала Fattal.

Предлагаемые услуги будут включать обслуживание VIP-пассажиров, техническую поддержку воздушных судов, услуги консьержа, организацию полетов и чартерные решения, комментируют в компании.

Майк Берри, президент по авиационным услугам и вице-президент ЕхесуJet на Ближнем Востоке, отметил, что наряду с проектом FBO, ЕхесуJet работает с Flyeast над созданием чартерного бизнес-подразделения в Тель-Авиве, которое, по словам Берри, «будет рассматриваться, как расширение нашей глобальной чартерной сети и обеспечивать полеты для Группы и местного бизнеса».

«Несмотря на проблемы, с которыми сталкивается глобальная авиационная отрасль, в ЕхесуJet мы продолжаем концентрироваться на инновациях и расширении наших услуг, как Ближнем Востоке, так и во всем мире», - говорит Майк Берри.

В конце марта компания сообщила, что увеличила парк бизнес-джетов на Ближнем Востоке, приступив к эксплуатации двух новых самолетов: Global 6000 и Global 7500. Bombardier Global 6000 будет эксплуатироваться в интересах частного клиента из Турции и базироваться в стамбульском Ataturk International Airport. Новый Global 7500, который вошел в состав флота в декабре 2020 года и стал первым самолетом Global 7500 на Ближнем Востоке и третьим самолетом такого типа в группе, базируется в дубайском аэропорту Al Maktoum International Airport и также эксплуатируется в интересах частного клиента.



Диспетчерский центр 24/7  
Планирование полетов



Полный спектр услуг  
Наземное обслуживание

[www.fcg.aero](http://www.fcg.aero)

## Авиация Великобритании – лидер по выбросам CO<sub>2</sub> из-за частных самолетов

Согласно новому исследованию, Великобритания была признана главной виновницей загрязнения воздуха частными авиаперевозками в Европе. Об этом сообщает EURONEWS6.

Отчет Европейской федерации транспорта и окружающей среды Transport & Environment (T&E) показывает, что в период с 2005 по 2019 годы выбросы CO<sub>2</sub> в Европе увеличились почти на треть. На рейсы самолетов в Великобританию и из нее приходилась почти пятая часть этих выбросов, что сделало ее страной с наибольшим уровнем загрязнения по версии T&E.

Полученные данные оказались крайне актуальными для дискуссии в ЕС о возможности введения в рам-

ках Европейского зеленого курса налога для много летающих пассажиров.

В течение 14-летнего периода исследований было замечено, что выбросы от частных самолетов росли быстрее, чем выбросы коммерческой авиации. Исследование показало, что частные самолеты в среднем в 10 раз более углеродоемкие, чем авиалайнеры, и в 50 раз сильнее загрязняют окружающую среду, чем поезда.

T&E также исследовали использование частных самолетов в 2020 году, когда большинство жителей планеты находилось в условиях ограничений, введенных государством. Выяснилось, что к августу 2020 года популярность частных самолетов фактически вернулась к уровню, существовавшему до пандемии, поскольку люди, привыкшие часто летать, «взяли вопрос перелетов в свои руки».

Согласно отчету, шесть самых «грязных» маршрутов частной авиации прибывают и отправляются из аэропортов Лондона.

Наряду с Великобританией Франция также заняла высокое место в рейтинге использования частных самолетов: на эти страны в совокупности приходится почти 40% выбросов в Европе.

Возможно, одним из самых шокирующих выводов отчета является то, что 78% полетов в Великобритании – это «короткие перелеты внутри Европы». Несмотря на начавшееся в последние годы гонение на самолеты, возглавляемое несовершеннолетней климатической активисткой Гретой Тунберг, туристы не перестают пользоваться услугами авиации, особенно в дни летних каникул.



### 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](http://www.absjets.ru)

[pavel.hrdlicka@absjets.com](mailto:pavel.hrdlicka@absjets.com)

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

## JET MS «приземлила» самолет в офисном здании

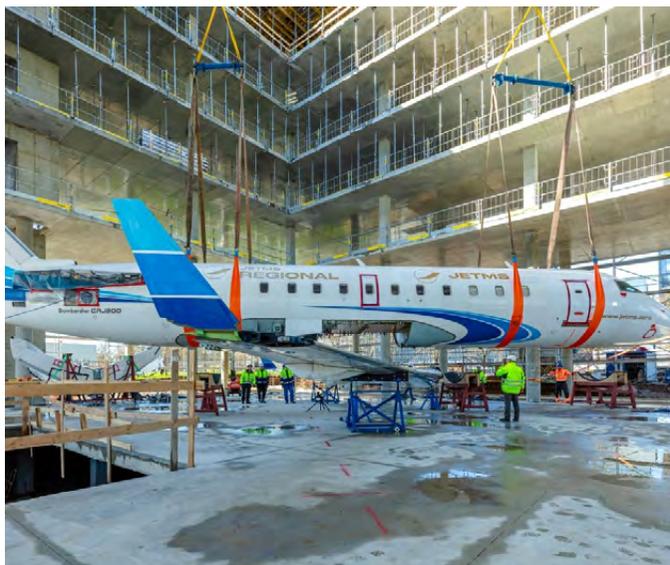
Время от времени, литовский провайдер ТОиР JET MS сталкивается с уникальными проблемами или принимает участие в невиданных ранее проектах. Вместе со своей материнской компанией Avia Solutions Group, JET MS «приземлила» самолет в офисном здании.

В течение нескольких месяцев команды инженеров и механиков JET MS готовили самолет Bombardier CRJ200 к новой жизни в качестве захватывающего дух украшения. Такой демонтаж самолета требует глубоких знаний и точности – ценные детали, которые еще можно использовать повторно, демонтировали, оставив лишь фюзеляж, которому суждено «приземлиться» в здании Avia Solutions Group. Как только обозначенная зона была подготовлена, JET MS подготовил самолет к безопасной транспортировке.

Уникальный архитектурный выбор фюзеляжа само-

лета в новом здании является символом приверженности Avia Solutions Group авиационной отрасли, а также демонстрирует приверженность группы принципам устойчивого развития.

«Я очень рад, что мы смогли принять участие в таком уникальном проекте. Офисное здание Avia Solutions Group – первое в своем роде здание, в котором находится настоящий самолет. Несмотря на сложность, проект доказал, что команды JET MS чрезвычайно профессиональны, целеустремлены и преданы делу предоставления лучших услуг, обеспечивая успешный результат проекта на каждом этапе его пути. Кроме того, этот проект показывает возможности устойчивого развития в секторе ТОиР. Мы рады достичь почти 100%-ного уровня переработки и привести отрасль к более устойчивым и экологически чистым операциям», - прокомментировал главный исполнительный директор JET MS Витис Залимас.



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**

## Albinati Aeronautics добавляет два «коммерческих» Pilatus PC-12

Швейцарский бизнес-оператор Albinati Aeronautics ввел в эксплуатацию на правах управления два новых турбовинтовых самолета Pilatus PC-12, которые будут доступны для выполнения чартерных рейсов. Ранее парк компании пополнил новый Pilatus PC-24, который уже введен в эксплуатацию и выполняет чартерные перелеты. Оба новых PC-12 внесены в швейцарский сертификат эксплуатанта Albinati Aeronautics.

«Интеграция двух Pilatus PC-12 и нового PC-24 знаменует нашу готовность расширить наше предложение в сегменте легких и универсальных самолетов. Мы полны решимости привести в этот сегмент наши признанные и неоспоримые стандарты качества, приобретенные за два десятилетия деятель-

ности на рынке. Как швейцарская компания бизнес-авиации, мы гордимся тем, что стали эталонным оператором Pilatus, поскольку мы определенно разделяем с ними те же ценности качества, что и «сделано в Швейцарии», - комментируют в компании.

Напомним, что 2021 год стал юбилейным для Albinati Aeronautics, которая начинает отмечать свое двадцатилетие. В течение последних двух десятилетий компания была в авангарде преданности делу и энтузиазма в индустрии деловой авиации, получив признание за свой сервис, личное внимание и безопасность.

Сейчас парк компании состоит из более чем 25 самолетов, включая три новых Global 7500, Falcon 7X и 8X, а также Citation Latitude.



**СЕРТИФИЦИРОВАН  
В РОССИИ!**

**PILATUS  
PC-24**

**NESTEROV**  
AVIATION

Авторизованный центр  
Pilatus в России

[www.nesterovavia.aero](http://www.nesterovavia.aero)

## Тулпар Эйр увеличивает парк

Компания Тулпар Эйр (входит в группу компаний «Тулпар») ввела в эксплуатацию два новых бизнес-джета: Bombardier Challenger 350 и Bombardier Challenger 850. Самолеты будут базироваться в Международном аэропорту «Казань» и московском «Внуково-3» соответственно.

Техническим обслуживанием бизнес-джетов займется Тулпар Техник (авторизованный сервисный центр Bombardier в России и СНГ). В ближайшее время самолеты будут доступны для выполнения чартерных перелетов.

В прошлом году компания увеличила объем авиаперевозок на 5,1% или на 37,062 млн рублей. Они и принесли основную прибыль компании в прошлом году — 99,95% от общего объема. В 2018 и 2019 годах доля выручки от авиаперевозок составлял 99,4% и 99,7%.

«У нас выросло количество заказов, работы стало больше, так как увеличилась потребность в чартерных рейсах. Это очень просто объясняется: маршруты полетов и количество рейсов авиакомпаний, летающих на регулярных рейсах, значительно уменьшилось. Плюс риск заболевания в людных местах также подталкивает людей заказать чартер. Использовать любой кризис как возможность — черта группы компаний «Тулпар». У нас серьезные планы по наращиванию чартерных перевозок. И если до кризиса мы в основном специализировались на корпоративном обслуживании, то сейчас вышли на рынок и активно летаем. Увеличили даже штат, взяли двух новых пилотов и планируем увеличить парк самолетов в этом году», - сообщил председатель совета директоров ООО «Авиакомпания «Тулпар Эйр» Азат Хаким.



**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

## Bell 505 NXi с автопилотом сертифицирован в Великобритании

Компания Bell Textron получила сертификат авиационного регулятора Великобритании (United Kingdom's Civil Aviation Authority) на улучшенный комплекс бортового оборудования Garmin G1000H NXi и автопилот Genesys Aerosystems HeliSAS для модели Bell 505.

«Мы рады тому, что Великобритания присоединилась к рынкам, которые сертифицировали новейший комплекс бортового оборудования для вертолета Bell 505», — отметил Дункан Ван Де Велде, управляющий директор компании по Европе и России. «Новое модернизированное авиационное оборудование позволяет обеспечить наилучшие для этого класса вертолетов условия работы и ситуационную осведомленность пилотов благодаря более высоким вычислительным мощностям и четким дисплеям, на которых отображается информация о полете, сведения о воздушном судне, трафике и местности в удобном для восприятия формате».

Автопилот HeliSAS доступен для Bell 505 в конфигурациях контроля двух или трех осей: двухосевая версия включает управление тангажем (удержание высоты, удержание приборной скорости) и управление креном (удержание заданного курса, навигация, режим вертикальной навигации), а трехосевая версия также имеет контроль направления.

Кроме того, система имеет:

- Систему повышения устойчивости для автоматического восстановления воздушного судна в положение близкое к горизонтальному полету на всех скоростях в случае неблагоприятного крена или тангажа;
- Обеспечение устойчивости на всех этапах полета;
- Защиту от превышения и снижения скорости.

Владельцы могут заказать систему для новых Bell 505 или установить на существующие вертолеты через дилера, одобренного Genesys Aerosystems.



**20-25 ИЮЛЯ**  
**ЖУКОВСКИЙ**

**МАКС 2021**

[www.aviasalon.com](http://www.aviasalon.com)

## Air Hamburg ввел в эксплуатацию 21-й Embraer Legacy

Немецкий бизнес-оператор Air Hamburg продолжает увеличивать парк самолетов Embraer. На этой неделе оператор сообщил о вводе в эксплуатацию 21-го бизнес-джета Embraer семейства Legacy 600, рассчитанного на перевозку тринадцати пассажиров. Речь идет о воздушном судне Legacy 650 (D-AVOS, 2012 года выпуска).

Сейчас общий парк Air Hamburg состоит из тридцати девяти самолетов: двадцать один Legacy 600/650, десять Citation XLS+, один Citation CJ2, пять Phenom 300/300E, один Legacy 450 и один Falcon 7X.

«Бразильский бизнес-джет отвечает всем современным требованиям бизнес-авиации. Простор и комфорт обеспечены самой большой длиной пассажир-

ского салона в своем классе, салон имеет ширину 2,1 м. и высоту 1,83 м, что позволяет пассажирам во время полета передвигаться по нему в полный рост. Салон имеет три секции для размещения пассажиров, просторную кухню, санузел, каждая пара кресел, расположенных напротив, трансформируется в полноценное спальное место. Основные преимущества Legacy 600: дальность полета, высокая степень безопасности, просторный и комфортабельный пассажирский салон, а также оптимальная стоимость эксплуатации. Благодаря использованию композитных материалов, делающих конструкцию самолета более легкой и прочной, авиаконструкторам удалось добиться существенной экономии топлива при повышении надежности и летных характеристик», - комментируют в компании.



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

Rethink Convention. **EMBRAER**  
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

## Signature Aviation перешла в новое владение

На прошлой неделе была завершена продажа британской компании Signature Aviation за \$4,7 млрд консорциуму частных инвестиционных компаний. Группы Blackstone, Global Infrastructure Partners и Cascade Investments объединились для создания совместной компании и подали успешную заявку, которая была одобрена акционерами Signature Aviation в конце марта. Покупка была официально санкционирована британским судом 27 мая.

В заявлении Signature Aviation говорится, что она не ожидает «никаких изменений в повседневных операциях, и по-прежнему будем сосредоточена на предоставлении всех услуг клиентам и заинтересованным сторонам».

В январе Global Infrastructure Partners подала заявку на приобретение Signature, которая управляет

крупнейшей в мире сетью FBO, насчитывающей более 200 офисов по всему миру, за \$4,6 млрд. Это вызвало позитивную реакцию инвестфонда Cascade, который управляет большей частью личного состояния соучредителя Microsoft Билла Гейтса и владеет почти 20-процентной долей в Signature, а также группы прямых инвестиций Blackstone Infrastructure Advisors и Blackstone Core Equity Management Associates, которые ранее выпустили собственное предложение на \$4 млрд, чтобы объединить силы для покупки Signature.

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.



**FBOEXPERIENCE.COM**  
PROMOTING FBO EXCELLENCE

## Ми-171А2 сможет перевозить больше пассажиров

Холдинг «Вертолеты России» получил от Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) одобрение на установку 24 пассажирских кресел в салоне Ми-171А2. Увеличение количества мест с 20 до 24 даст дополнительные преимущества эксплуатантам при выполнении пассажирских перевозок.

«В соответствии с требованиями авиационных правил пассажирский салон оборудован энергопоглощающими креслами с четырехточечными ремнями безопасности, что обеспечивает высокий уровень безопасности при перевозке пассажиров», - отметил управляющий директор Улан-Удэнского авиационного завода Леонид Белых.

Вертолет Ми-171А2 имеет возможность оперативной конвертации. Грузовая кабина может быть за короткое время переоборудована в грузовой, поисково-спасательный или пассажирский вариант. Транспортные возможности вертолета позволяют транспортировать до 4 тонн груза внутри грузовой кабины или до 5 тонн на внешней подвеске.

Для повышения комфорта и безопасности полета вертолет Ми-171А2 также оснащается кислородным оборудованием, системой кондиционирования и обогрева воздуха, гардеробным и багажным отделением. Для экстренного покидания вертолета пассажирами могут быть использованы 8 точек эвакуации.



IF YOU ARE  
ROTORS  
WE GOT IT!

Nov 16 - 18  
Cologne | Germany

[www.europeanrotors.eu](http://www.europeanrotors.eu)

BE PART OF IT

## Biggin Hill работает с красным списком | GEMINI WINGS представляет инновационное решение

После получения одобрения правительства Великобритании в качестве национального пункта въезда в страну, London Biggin Hill теперь принимает международные рейсы из стран, занесенных в красный список.

Пассажиры, прибывающие в London Biggin Hill из стран, внесенных в красный список, должны быть гражданами Великобритании и Ирландии или иметь право на проживание в Великобритании.

По прибытии в London Biggin Hill пассажиры должны пройти карантин в назначенных правительством отелях в течение десяти дней в соответствии с текущими ограничениями по Covid-19.

С апреля London Biggin Hill Airport начал принимать рейсы АОН, после снятия ограничений на полеты авиации общего назначения, введенных во время недавнего национального локдауна Великобритании.

Бен Спирс, руководитель отдела безопасности и нормативно-правового соответствия в London Biggin Hill Airport, отметил: «После месяцев неопределенности для авиационного сообщества приятно видеть, как авиация общего назначения возвращает небо. London Biggin Hill Airport оставался открытым на протяжении всей пандемии только для полетов по специальному разрешению, и теперь мы с нетерпением ждем возможности приветствовать всех наших постоянных пилотов АОН, частных путешественников и других желающих посетить аэропорт в ближайшие недели и месяцы».

Владение частным самолетом – это высший символ статуса для состоятельных людей, а также идеальный инструмент для решения деловых задач корпоративных клиентов. Оно открывает гламурную сторону авиаперелетов, но все это обходится дорого. Владельцам, чьи самолеты проводят больше времени в ангаре, чем в воздухе, до сегодняшнего дня было трудно монетизировать их активы.

GEMINI WINGS, инновационный авиационный стартап, инициированный консультативной группой компании Charter Adventure из Праги, сформировал международный альянс, состоящий из частных самолетов небольших европейских операторов и частных лиц. GEMINI WINGS действует как торговый агент, фрахтуя рейсы, а владельцы просто сдают свои самолеты в аренду.

«Мир сильно изменился за последний год, и одна из вещей, которая стала яснее, – это то, насколько ценно сотрудничество. В GEMINI WINGS мы хотим



Мартин Феч, генеральный директор GEMINI WINGS

развивать дух сотрудничества, а не соревнования, чтобы выиграла все стороны», – рассказывает Мартин Феч, генеральный директор GEMINI WINGS и соучредитель компании Charter Adventure. «Самолеты созданы, чтобы летать, а не стоять в ангаре. Они приносят доход, когда находятся в воздухе. Давайте заставим их летать вместе, используя эффект масштаба для снижения цен, для привлечения новых клиентов, сохраняя при этом старых, чтобы стать более сильной и прибыльной отраслью».

Для владельцев частных самолетов – это привлекательное предложение. Их самолеты находятся в воздухе, принося доход, который снижает их высокие эксплуатационные расходы и дает экипажу больший налет. В то же время GEMINI WINGS гарантирует, что безопасность и качество будут находиться на высоком уровне, а чартерные рейсы будут продаваться через сеть по конкурентоспособным ценам, ориентированным на различные профили пассажиров.

«Мы ищем владельцев самолетов, которые летают до 200 часов в год, и мы можем увеличить коэффициент использования их самолетов до 350 часов или даже больше», – добавил Феч. «Мы настоятельно призываем всех, кто соответствует этому профилю, связаться с нами, поскольку мы можем помочь вам использовать самолет более эффективно, снизив при этом ваши общие эксплуатационные расходы».

GEMINI WINGS также предлагает дополнительные консультационные услуги членам своего альянса, предлагая профессиональный опыт ведения переговоров при покупке самолетов. Больше всего владельцы самолетов выиграют от того, что они будут частью более крупной группы, а также от эффекта масштаба, связанного с этим.

## «АэроГео» наращивает авиаработы

Авиакомпания «АэроГео» закончила монтаж оборудования на вертолеты AS350B3 для выполнения работ по аэрогеофизической съемке. На базе пгт Чульман, Нерюнгринский район, будет проводиться вид исследования магнитного поля Земли: магнитометрия и гамма-спектрометрия. Для этого один из вертолетов оборудован «стингером».

Эта система собирает и обрабатывает данные с чувствительных элементов измерительных систем:

- Магнитометр CS-3 High CS Magnetometer Sensor канадского производителя Scintrex - исследование магнитного поля Земли.
- Гамма-спектрометрическая система RS-500 канадского производителя Radiation Solutions Inc. - обнаружение и измерение источников радиоактивного излучения природного и техногенного происхождения (радиационный фон Земли).
- Носовая штанга («стингер») Geological Survey Nose Boom канадского производителя Lake Central Air Services - является контейнером для датчиков магнитометра, радиовысотомера, спутниковой навигационной системы GPS.

На базе рабочего поселка Мама будет проводиться более широкий вид исследования магнитного поля Земли, включающий в себя дополнительно «электроразведку».

При таком исследовании используется оборудование, такое же, как и в первом случае:

- Магнитометр CS-3 High CS Magnetometer Sensor канадского производителя Scintrex.
- Гамма-спектрометрическая система RS-500 канадского производителя Radiation Solutions Inc.
- В силу специфики данного измерения, чувствительный элемент располагается не в штанге, а на тросовой системе внешней подвески вертолета.

## JetClub – новый мальтийский оператор

Долевой оператор JetClub (европейская дочка американской компании Jet It) получил сертификат эксплуатанта Мальты, выданный Управлением гражданской авиации Мальты (TM-CAD) и теперь может начать выполнять чартерные пассажирские рейсы. Как отметил генеральный директор и основатель JetClub Вишал Хайремаат, процесс сертификации занял 12 месяцев.

Чарльз Пейс, генеральный директор по гражданской авиации в Transport Malta CAD, отметил: «Чтобы получить сертификат АОС, оператор должен соответствовать высоким нормативным требованиям, стандартам безопасности и эксплуатации. Кандидаты проходят строгий процесс, чтобы продемонстрировать, что они смогут выполнять безопасные полеты. Мы гордимся тем, что JetClub является частью мальтийской и европейской авиационной экосисте-

мы. Мальта высоко ценится как страна со строгими стандартами безопасности, профессиональным транспортным агентством и компетентным персоналом с дружественной авиационной средой».

JetClub и его материнская компания в США Jet It являются крупнейшими в мире операторами HondaJet. Компания начала свою деятельность в Европе после двух лет стремительного роста в США. JetClub стремится удовлетворить потребности компаний и частных лиц, которые ищут более эффективный, недорогой и прозрачный подход к владению самолетом.

Успешно развиваясь в США и Европе, JetClub планирует дальнейшее расширение, поскольку компания стремится предлагать такой же уровень доступности и превосходное обслуживание во всем мире.



## Garmin Autoland получил премию Collier Trophy

Компания Garmin была отмечена премией Collier Trophy за свою инновационную систему Garmin Autoland. Collier Trophy ежегодно присуждается «за величайшие достижения в области авионавтики в Америке за повышение производительности, эффективности и безопасности воздушных или космических аппаратов, ценность которых была полностью продемонстрирована фактическим использованием в течение предыдущего года».

В Национальной ассоциации авионавтики (NAA), которая присуждает премии в разных номинациях, отметили, что хотя несчастные случаи с потерей трудоспособности пилотов и другие подобные им редки, они почти всегда заканчиваются смертельным исходом. Президент и генеральный директор NAA Грег Принципато отметил, что Garmin Autoland «по-настоящему изменит правила игры», что внесет важный вклад в повышение безопасности полетов авиации общего назначения.

Эта технология была номинирована президентом и генеральным директором NBAA Эдом Боленом после демонстрации Autoland на борту самолета в прошлом году. Болен комментирует: «После того, как я лично нажал кнопку на высоте 10 000 футов над Канзасом и полностью остановился на ВПП аэропорта округа Джонсон без участия человека, я понял, что только что испытал на себе одну из величайших технологий безопасности в истории авиации».

Сейчас система доступна на трех типах воздушных судов: Piper M600 SLS, Daher TBМ 940 и Cirrus Vision Jet.

Garmin Autoland способна с учетом факторов погоды, запаса топлива, характера поверхности и длины ВПП определить оптимальное место для посадки и

выполнить посадку. Кроме того, она предупредит об аварийной ситуации службу воздушного движения, сообщит о местонахождении самолета и своих намерениях. В Garmin уточняет, что система Autoland предназначена для использования только в чрезвычайных ситуациях, когда пилот самостоятельно не способен посадить самолет.

Autoland направляет воздушное судно в подходящий аэропорт для посадки на основании различных условий, включая погоду, рельеф местности, взлетно-посадочную полосу и состояние воздушного судна.

Список аэропортов в случае активации Autoland состоит из подходящих в радиусе 200 морских миль, также тех, которые самолет прошел с момента взлета, в пределах 200 морских миль, и аэропорта назначения. Для самолетов, которые пролетают над отдаленными районами или над большими водоемами, Autoland может не иметь возможности приземлить самолет из-за отсутствия подходящих аэропортов. Кроме того, Autoland может не функционировать, если у самолета возникают механические неисправности или нехватка топлива. Autoland также требует, чтобы для посадки самолета работала система AFCS.



## Вертолет Airbus H145 впервые совершил полет на экологически чистом топливе

Спасательный вертолет впервые совершил полет на экологически чистом авиатопливе, открыв новую страницу в развитии мировой авиации. Вертолет H145 немецкой некоммерческой спасательной службы ADAC Luftrettung был заправлен биотопливом (вид экологичного авиационного топлива, SAF) на авиационно-спасательной станции в мюнхенской клинике Харлахинг в присутствии совета директоров фонда ADAC, руководства ADAC Luftrettung, представителей компании-производителя двигателей Safran Helicopter Engines, Airbus Helicopters и TotalEnergies. Вместе эти компании, разрабатывая альтернативы традиционному авиационному топливу, будут играть решающую роль в декарбонизации вертолетной отрасли.

Для полета H145 было использовано биотопливо второго поколения – экологически чистое топливо, наиболее предпочтительное в авиации. Оно позволяет снизить углеродосодержащие выбросы до 90% по сравнению с обычным авиакеросином, поскольку производится из отходов материалов экономики замкнутого цикла, таких как пищевые масла и жиры. Таким образом, процесс изготовления топлива не оказывает влияния на производство сельскохозяйственных продуктов питания.

Топливо, использованное для первого полета спасательного вертолета в Мюнхене, было произведено компанией Total Energies на заводе во Франции из переработанного пищевого масла без добавления

растительных масел первого отжима. С помощью этого биотоплива ADAC Luftrettung сократит выбросы CO<sub>2</sub> на 33%. В год организация проводит более 50 000 спасательных операций с общим налетом в 3,3 миллиона километров. Таким образом, использование экологически чистого топлива позволит сократить выбросы диоксида углерода на 6000 тонн.

ADAC Luftrettung, как и Safran Helicopter Engines, стремится внести свой вклад в развитие экологически чистого авиационного топлива. С этой целью компании запустили проект в Кёльне с использованием спасательного вертолета H145 ADAC для изучения всех аспектов применения биотоплива на этой машине. Летом 2021 года пройдут эксплуатационные испытания.

Управляющие директора ADAC Luftrettung и Safran Helicopter Engines Фредерик Брудер (Frédéric Bruder) и Франк Саудо (Franck Saudo) также подписали долгосрочное соглашение по экологически чистому топливу, которое предусматривает увеличение доли биотоплива в процессе заправки до 100% в ближайшие несколько лет и использование синтетического электротоплива, известного как Power-to-Liquid (PTL, превращение электроэнергии в жидкость). Оно считается еще одной альтернативой традиционному топливу. PTL представляет собой жидкое топливо, производимое с использованием электрической энергии из возобновляемых источников, которое позволит авиаиндустрии сократить воздействие на климат до нуля.

В настоящее время биотопливо сертифицировано и одобрено для заправки самолетов и вертолетов в пропорции 50/50 с обычным керосином типа JET-A1. Спасательный вертолет ADAC совершил полет на 40%-ной смеси.



## На шаг ближе

Международная компания деловой авиации Sirius Aero – самый крупный коммерческий оператор в Восточной Европе, занимающий более 50% рынка деловой авиации в России. За 22 года компания успешно зарекомендовала себя среди брокеров и пассажиров, в том числе и иностранных. Открытие офиса в Вене тому подтверждение.

Sirius Aero уверенно укрепляет свои позиции на европейском и мировом рынках деловой авиации. Без системного подхода к вопросам обеспечения безопасности полетов и качества это было бы невозможно. Еще в 2017 году компания успешно прошла аудит Международного совета деловой авиации (IBAC) и

получила сертификат IS-BAO stage I. В 2020 году – IS-BAO stage II и Civil Aviation Directorate Transport Malta. К концу 2021 года Sirius Aero планирует получение IS-BAO stage III. Наличие сертификатов – это добровольный шаг авиакомпании, связанный с повышением уровня профессионализма и безопасности работы. Он позволяет беспрепятственно работать в европейской части континента.

Открытие офиса в Вене позволило стать еще на один шаг ближе к европейскому клиенту, открыв для компании новые возможности. Если раньше перелеты для иностранных граждан ассоциировались с международными рейсами из России в Европу, то

уже сегодня компания заняла конкурентные позиции на европейском и мировом рынках деловой авиации.

Офис в Вене «Sirius Aero GmbH» расположен в самом ее сердце, в историческом центре по адресу Kärntnerstrasse 17/13. Уже сегодня туда могут прийти партнеры компании и пообщаться с квалифицированной командой менеджеров, задать любые вопросы и посмотреть информацию о воздушных судах. Обслуживание клиентов происходит на трех языках: русском, немецком и английском.

Сегодня у Sirius Aero под европейским AOC базируются шесть воздушных судов: Hawker, Challenger 850, Embraer. К концу 2021 года планируется увеличение флота под европейским AOC до 20 бортов. Это сделает полеты с авиакомпанией еще удобнее и позволит реализовать одно из ключевых правил – 3 часа с момента заказа воздушного судна до посадки на него.

Авиакомпания планирует расширять границы не только за счет увеличения количества бортов на базировке в Европе. В ближайшем будущем появятся дополнительные офисы в Швейцарии, Арабских Эмиратах, Кипре. Совсем недавно открылся офис и в Лондоне.

«Наша цель – сформировать образ бизнес-авиации, как доступной услуги с превосходным и гибким сервисом. С нами удобно все: начиная от работы с менеджером, заканчивая посадкой и перелетом. Пассажир может выбрать под себя время вылета или заказать Strawberries Arnaud в сопровождении с джазовым ансамблем. Для нас очень важно, чтобы клиент остался доволен всем. И мы по-прежнему превыше всего ставим безопасность нашего пассажира» - прокомментировала коммерческий директор «Sirius Aero» Елена Степнова.



## Новый оранжевый герой Jetex

Пассажиры роскошного VIP терминала Jetex в дубайском Al Maktoum International Airport сложно чем-либо удивить. Jetex постоянно экспонирует здесь последние модели ультрасовременных бизнес-джетов, уникальные коллекции часов и эксклюзивные спорткары. На прошлой неделе мы посетили наших друзей из Jetex и были просто удивлены новому «члену экспозиции». В главном фойе красовался уникальный Bugatti Type 35, а вернее переработанная версия «Vitesse».

Bugatti сделан из углеродного композита с «ключом скорости» в стиле Veuron/Chiron, который открывает режим максимальной скорости в 70 км/ч. Пассажиры и гости могут увидеть сияющий классический автомобиль, окрашенный в фирменный оранжевый цвет Jetex, и буквально потрогать его. Оттенок «Jetex Orange» был специально разработан для этого Baby II. Он также оснащен «Touring Pack», который добавляет мощные светодиодные фонари, стоп-сигналы, брызговики, передние крылья и обновленную проводку, а также пользовательские логотипы, напечатанные на 3D-принтере. Также Jetex заказал дорожный чемодан подобного цвета. Наверное, счастливицы могут и посидеть за рулем легендарного спорткара. Впрочем, мы не решились....

Оригинальный Bugatti Type 35 едва ли нуждается в длительном представлении. Дебютировав в далеком 1924 году, 750-килограммовая «сигара» с двухлитровой рядной «восьмеркой» на 100 сил принялась выигрывать все автомобильные соревнования без исключений. К моменту окончания производства в 1931-м на счету машины и ее модификаций было без малого две тысячи выигранных стартов, включая пять побед (подряд!) в легендарной Targa Florio.

Воодушевившись успехами своего детища, Этторе

Бугатти и его старший сын Жан в 1927 году решают построить уменьшенную копию Type 35 и презентовать ее младшему сыну Ролану на четырехлетие. Однако единственным экземпляром дело не ограничивается. Получив множество восторженных отзывов от посетителей штаб-квартиры фирмы, семья ставит производство Baby на поток. К 1936 году тираж малыша достигает пяти сотен.

Увы, время не щадит никого. Несмотря на высочайшую коллекционную ценность и жизнь в весьма обеспеченных (преимущественно) руках, за девять прошедших десятилетий популяция оригинальных Baby значительно сократилась: на сегодняшний день доподлинно известно лишь о полутора сотнях «жи-

вых» машинок. Но поскольку очередь из богачей, желающих обладать чем-то подобным, по-прежнему уходит за горизонт, ребята из британской компанией Little Car Company (в партнерстве с самой Bugatti) решили выпустить еще 500 экземпляров.

О возрождении уменьшенной копии легендарной Type 35 впервые объявили в прошлом году – на пышном праздновании 110-летия французской марки. Новый автомобиль, получивший закономерное имя Baby II, сделали заметно крупнее: длина растянулась до 2,7 метра (это 75% от оригинала), ширина достигла метра, а масса – 230 кг. В движение «торпеду» приводит 13,6-сильный электромотор, позволяющий достичь впечатляющих 70 км/ч.



## Angel Sky: самое ценное – это обратная связь

Доброго времени суток! Меня зовут Мария Филимонова, и уже более 10 лет я летаю стюардессой бизнес-авиации. Хочу поделиться своим опытом сотрудничества с Angel Sky – кейтеринговой компанией, специализирующейся на услугах подготовки бортового питания для бизнес-авиации Premium и VIP классов.

Я часто слышу такую фразу, что бизнес-джет – это не ресторан, а в первую очередь средство передвижения. Все верно, средство передвижения с высочайшим уровнем сервиса во время перелета, где гости ожидают подачу блюд именно как в лучшем ресторане – свежее, вкусное и эстетически красивое и все это на высоте 10.000 метров над землей.

Рабочая деятельность стюардессы начинается задолго до момента пребывания на борт самолета. Очень



часто взаимодействие с кейтерингами превращается в отдельную головную боль, менеджмент со стороны ресторана работает очень медленно, обратная связь занимает массу времени, а иногда и вовсе отсутствует, безынициативное обсуждение нюансов с последующей заменой запрашиваемого. Исходя из профессиональных установок, четких правил и требований к высшему уровню сервиса в бизнес-авиации, я выставляю высокую планку тем, с кем сотрудничаю в процессе подготовки к рейсу. В такой ситуации я, как заказчик, придирчива и требовательна!

С Angel Sky любая миссия становится выполнима: менеджер четко ведет каждый заказ от получения заявки до доставки питания на борт самолета. Моментальная обратная связь, обсуждение всех нюансов (а в бизнес-авиации они непредсказуемы), сплоченная работа шеф-повара и всей команды ресторана. В данном случае вопрос «чем можем заменить запрашиваемое?» меняется на фразу: «Мы найдем! Мы приготовим! Мы доставим!»

Гибкость и способность быстро и четко адаптироваться к сложившейся ситуации кейтеринга Angel Sky уже ни один раз мной проверена в работе.

Недавно был яркий тому пример. Предстоял утренний перелет Москва - Берлин, заказ питания был согласован и подтвержден, и как это часто бывает в бизнес-авиации, неожиданно за несколько часов до вылета прислали маленький нюанс по питанию - «постное меню» и это в 2 часа ночи!

Из постного в моем заказе были разве что овощной салат и фрукты, и все! Связавшись тут же с менеджером, быстро объяснив ситуацию, в ответ я услышала: «Не переживайте, мы все успеем!»

И они успели! Четко к нужному времени доставили полностью адаптированные блюда постного меню, используя овощные, бобовые и растительные ингредиенты. Все красиво оформили ягодами, цветами, сухофруктами и орехами, а постные десерты на растительном молоке от первоклассного кондитера вызвали полнейший восторг у пассажиров. Я помню этот рейс, вернее момент подготовки к нему, Angel Sky справились на все 100% за что им огромное спасибо!

К слову, у Angel Sky предлагаемое меню традиционно объединяет лучшие блюда из всех кухонь мира. Но всякий раз акцент ставится на потребности гостей воздушного судна. Создаются безглютеновые или веганские варианты самых изысканных угощений, в случаях особой диеты или аллергии, очень внимательно подбираются ингредиенты, обеспечивающие и вкус, и что очень важно – безопасность для здоровья.

А в проверке качества закупок продуктов для приготовления питания у Angel Sky можно не сомневаться, четко соблюдаются санитарные нормы, продукты питания всегда свежие и отличного качества, как вкусового, так и эстетического.

Как было сказано выше, в бизнес-авиации нюансы по питанию могут быть непредсказуемые. Вот, например, был у нас перелет, на который запросили грузинскую кухню, не просто любые блюда, а с четко указанными названиями: пхали, чахохбили, аджап-сандали, сациви, лобио, харчо, долма, бадриджани, хачапури, мцвади.

Многие кейтеринговые компании ответили бы: «у нас нет таких блюд в меню, мы можем заменить на.....». А Angel Sky сотворили нам настоящую Гру-

зию, и даже самые строгие ценители грузинской кухни остались очень довольны приготовленными блюдами!

У Angel Sky все продуманно! Хочу уделить особое внимание упаковке. Это не мелочь, а одна из важнейших деталей при заказе питания на борт самолета. Подача блюда гостю в первоначальном виде, после прохождения всех досмотров в аэропорту, невидимая, но на самом деле очень сложная задача. Здесь учитывается все: специальная упаковка, которая сохраняет первозданный вкус продуктов,

герметичные термостойкости, поддерживающие необходимую температуру для транспортировки супов и горячих блюд. Фиксация хрупких ингредиентов-украшений для десертов и других блюд.

Не каждый борт оборудован СВЧ или встроенной печкой, и в таком случае вся надежда на правильно упакованный кейтеринг. Более практичной и удобной упаковки бортового питания, чем у Angel Sky я честно не встречала. Учтены все вышеперечисленные нюансы, все компактно и бережно упаковано, с душой – и это заметно.

Я всегда говорю, что работа в авиации – это в первую очередь работа в команде. И, по моему мнению, важно ощущать поддержку в любых сложившихся ситуациях. Команда Angel Sky очень коммуникабельны, с ними легко и приятно общаться.

Персональные открытки и цветочные композиции для гостей бизнес-джета, а также приятные комплименты и десерты для экипажа – бесспорный плюс в деятельности данного кейтеринга. Как говорится мелочь, но приятно!



## Чартерные и долевые клиенты толкают США к новым высотам

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в первые 10 дней июня 2021 года активность деловой авиации в мире выросла на 49% по сравнению с тем же периодом 2020 года, но осталась на 5,3% ниже 2019 года. Напротив, за последнюю неделю активность регулярных авиакомпаний снизилась на 49% по сравнению с 2019 годом.

С начала года трафик бизнес-джетов и винтовых самолетов составил чуть менее двух миллионов рейсов, и вырос на 40% по сравнению с прошлым годом, отставая от аналогичного периода 2019 года на 7%. Регулярные авиакомпании в этом году были на 2% менее

активны, чем в прошлом, и на 46% – чем в 2019 году. Глобальные грузовые авиаперевозки выросли на 13% по сравнению с прошлым годом, и на 7% относительно 2019 года.

В связи с недавним запуском Dassault Falcon 10X и одновременным прекращением проекта сверхзвукового бизнес-джета Aerion, обращается внимание на восстановление сегмента самых больших и дальнемагистральных джетов, которые в последние 15 месяцев медленнее всего догоняли доковидную активность.

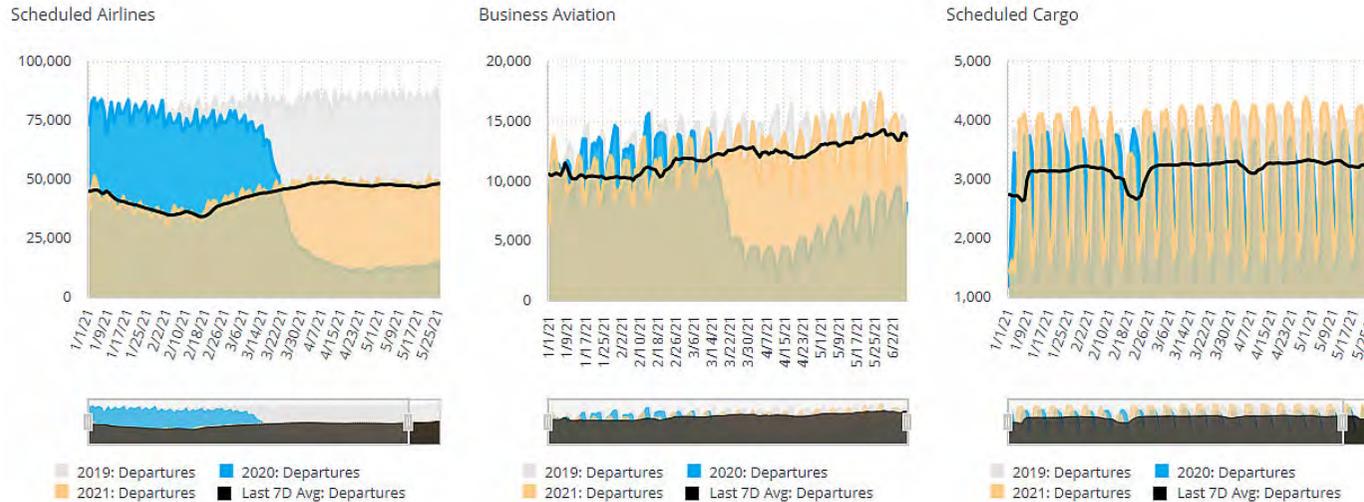
В частности, ультрадальние бизнес-джеты серьезно пострадали от глобальных ограничений во время пандемии 2020 года: в период с марта по декабрь прошлого года произошло падение на 40% в количестве полетов и на 50% – в налете. В текущем году этот сегмент восстановился, рейсы выросли на 30% по сравнению с 2020 годом, но все еще на 17% ниже, чем в сопоставимом периоде 2019 года. 57000 из 100000 полетов, выполненных ультрадальними самолетами в этом году, были в Соединенных Штатах, и эта активность отстает только 10% от 2019 года.

### Северная Америка

Если смотреть только на чартерные перевозки, то количество рейсов ультрадальних бизнес-джетов в США всего на 7% меньше, чем в 2019 году. А количество таких рейсов из Флориды выросло более чем на 50% по сравнению с 2019 годом.

Возрождение всей деловой авиации в США за последние шесть недель было удивительным. С начала года активность бизнес-джетов и винтовых самолетов выросла на 43% по сравнению с прошлым годом, и всего на 5% ниже по сравнению с 2019 годом. Рынок чартерных перевозок находится на подъеме: на 50% выше, чем в 2020 году и на 10% – по сравнению с 2019 годом.

В шести самых загруженных штатах США в этом году было зафиксировано больше чартерных рейсов, чем в 2019 году, при этом во Флориде рост составил 40% по сравнению с допандемийным периодом. После серьезного сокращения в 2020 году трафика бизнес-джетов в Нью-Йорке, в этом году рост составил 60%, а в июне активность на 4% выше уровня 2019 года. И Аризона, и Колорадо имеют двузначные показатели относительно трафика до пандемии. По-



| Market Sector       | Departures 2021 YTD | % of total | 2021 vs 2020: growth (Departures) |        | 2021 vs 2019: growth (Departures) |  |
|---------------------|---------------------|------------|-----------------------------------|--------|-----------------------------------|--|
| Business Aviation   | 1,911,287           | 18.8%      | 40.3%                             | -6.5%  |                                   |  |
| Cargo               | 495,079             | 4.9%       | 13.0%                             | 7.2%   |                                   |  |
| Other               | 800,249             | 7.9%       | 32.5%                             | -18.0% |                                   |  |
| Scheduled Operation | 6,341,943           | 58.4%      | -1.9%                             | -45.9% |                                   |  |

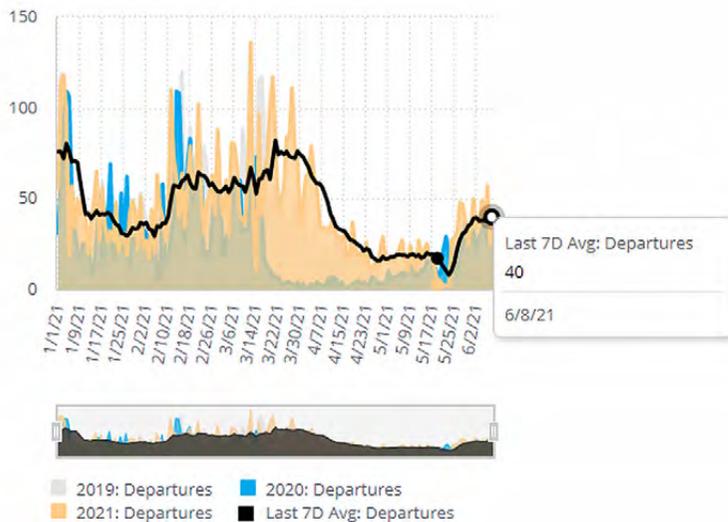
Трафик регулярных авиакомпаний, грузовой и деловой авиации до 8 июня 2021 г.

леты суперсредних самолетов выросли на 10% по сравнению с январем-июнем 2019 года.

## Европа

В Европе активность бизнес-джетов по-прежнему на 18% ниже, чем до пандемии, даже при том, что с начала года ожидается рост на 33% по сравнению с 2020 годом. Напротив, полеты регулярных авиакомпаний в Европе на 71% ниже доковидной активности и по-прежнему отстают от 2019 года на 37%.

В Европе наиболее устойчивым является сегмент турбовинтовых самолетов деловой авиации, который в настоящее время находится в пределах 8% от сопоставимой активности 2019 года. За последние шесть недель наблюдается возрождение в большинстве сегментов, причем активность турбо-



Прибытие рейсов деловой авиации в аэропорт Аспена в 2021 году по сравнению с 2020 и 2019 гг.

винтовых самолетов, суперлегких, сверхлегких и джетов начального уровня превышает доковидные уровни. Самолеты сверхбольшой дальности по-прежнему летают относительно немного, с начала мая налет сократился на 40% по сравнению с маем-июнем 2019 года. Звездой в Европе стал Citation Mustang, который удвоил количество рейсов с апреля по сравнению с теми же 6-ю неделями 2020 года и на 8% относительно того же периода 2019 года.

В Европе наблюдается восстановление деловой авиации в широком спектре, при этом сравнение 2019 года за май-июнь показывает стабильный рост рейсов в текущем году из/в Испанию, почти на 30% больше рейсов из Греции, но небольшой дефицит в Германии и Австрии, 13%-ный спад на наиболее загруженном рынке Франции, снижение более чем на 20% в Скандинавии и на 28% – в Великобритании.

Точно так же и на уровне аэропортов: в таких

солнечных местах, как Ибица, Майорка, Малага, наблюдается рекордная активность, в то время как трафик в ведущих аэропортах, таких как Ницца и Ле Бурже, по-прежнему на 20% ниже в сравнении с 2019 годом. Ранее самый загруженный аэропорт Великобритании – Лутон – теперь едва входит в десятку по вылетам и все еще на 50% ниже уровня, предшествующего пандемии. Напротив, рейсы из Внуково, который сейчас занимает 2-е место по загруженности в Европе, выросли на 40% по сравнению с 2019 годом.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «С наступлением лета ожидается, что везде, где отсутствуют ограничения на поездки, будет всплеск полетов на отдых. Эти показатели отмечаются в данных бронирования и уже очевидны в рекордном трафике в горячих точках от Мальдив до Аспена и Ибицы. С возвращением деловых поездок мы ожидаем, что в 2021 году продолжится V-образное восстановление, хотя и с большим разбросом по регионам».

| Departure Airport                                | Flights 2021 YTD | 2021 vs 2020: % growth (Flights) | 2021 vs 2019: % growth (Flights) |
|--|------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| LFPB, LBG, Paris-Le Bourget, Paris               | 7,124            | 18.7%                            | -32.6%                           |
| UUWW, VKO, Vnukovo Intl., Moscow                 | 6,091            | 78.9%                            | 24.6%                            |
| LSGG, GVA, Geneva Cointrin Intl., Geneva         | 4,934            | 19.1%                            | -25.9%                           |
| LFMN, NCE, Nice-Côte d'Azur, Nice                | 4,476            | 61.3%                            | -24.3%                           |
| LSZH, ZRH, Zurich, Zurich                        | 4,201            | 25.0%                            | -12.6%                           |
| EGLF, FAB, Farnborough, Farnborough              | 3,086            | -11.6%                           | -47.0%                           |
| LIML, LIN, Milano Linate, Milan                  | 3,028            | 77.1%                            | -22.0%                           |
| LEPA, PMI, Palma De Mallorca, Palma De Mallor... | 3,005            | 181.1%                           | 38.9%                            |
| LOWW, VIE, Vienna Intl., Vienna                  | 2,622            | 36.7%                            | -13.5%                           |
| LIRA, CIA, Ciampino-G. B. Pastine Intl., Rome    | 2,607            | 62.6%                            | -7.7%                            |

Топ-10 аэропортов деловой авиации в Европе в 2021 году по сравнению с 2020 и 2019 гг.

## Европейские операторы неоднозначно оценивают влияние Brexit

Обычно генеральный секретарь ЕВАА Атар Хусейн Хан очень дипломатичен, тщательно взвешивает свои слова при описании сложной ситуации. Но когда его спросили, был ли Brexit таким разрушительным, как некоторые предсказывали, он ответил недвусмысленно и нетипично прямолинейно.

«Да, это было довольно разрушительно, хотя и не попадало в заголовки газет каждый день. Мы в ЕВАА активно информировали наших членов, что приближается полный выход Великобритании из Европей-

ского Союза и EASA, и мы предупредили с помощью информационных сессий о том, где, по нашему мнению, существуют риски, например с регистрацией самолетов или лицензий пилотов».

Но он признал, что некоторые проблемы просто нельзя было предвидеть. Одна из них заключалась в различии в подходах Великобритании и ряда стран ЕС к предоставлению прав третьей и четвертой свободы и прав пятой свободы, охватывающих все аспекты. «Произошло расхождение, которое, откро-

венно говоря, нанесло ущерб всей нашей экосистеме. Операторы столкнулись с административным и юридическим кошмаром», - отметил Хусейн Хан.

Великобритания ввела так называемую схему «блок-разрешений», позволяющую авиакомпаниям ЕС выполнять любое количество специальных пассажирских и грузовых рейсов между Великобританией и государством ЕС, в котором этот оператор имеет лицензию. Этот механизм был разработан, чтобы исключить необходимость подачи заявки на получение единичных разрешений на рейс, и в нем будет предусмотрено автоматическое продление блок-разрешения через три месяца – начиная с 1 апреля – при условии, что соответствующая страна ЕС предоставит такое же решение операторам Великобритании.

Однако не все страны ЕС ответили взаимностью. «Это не всегда было результатом недоброжелательности», - отметил представитель ЕВАА. «Часто у национальных авиационных властей не было законодательной базы, чтобы предложить что-то эквивалентное».

Проблема могла обостриться в апреле, но, похоже, утихла. Около половины стран-членов ЕС, включая Данию, Францию, Германию, Грецию, Ирландию, Италию, Мальту, Португалию, Словакию, Испанию и Швецию, либо ввели процесс блок-разрешений, охватывающий операции третьей/четвертой степени свободы для британских авиакомпаний или ведет переговоры о таком соглашении с Министерством транспорта Великобритании. Некоторые двусторонние соглашения, такие как Великобритания – Мальта, также включают обмен пятой свободы на чартерные и грузовые рейсы.



Большинство операторов ЕС столкнулись с определенными сложностями или задержками из-за продления или отказа в выдаче новых разрешений, хотя на уровне Германии ситуация была быстро разрешена, заявил Зигфрид Акстманн, председатель и основатель Нюрнбергской группы FAI со штаб-квартирой в Германии. Компания, которая предлагает медицинские рейсы, чартеры на частных самолетах и услуги по управлению воздушными судами, не пострадала, сказал он, подчеркнув, что «наш бизнес по медицинской эвакуации продолжался, как и до Brexit».

В целом он не видит преимуществ или недостатков в Brexit для FAI. «Мы никогда много не летали в пределах Великобритании, поэтому потеря прав на каботаж в Великобритании не является для нас проблемой. Точно так же я не предвижу увеличения количества полетов внутри ЕС, потому что британские операторы потеряли право работать в пределах ЕС», - отметил Акстманн.

Зарегистрированные в Великобритании авиакомпании, которые до Brexit выполняли много полетов внутри ЕС, предвидели предстоящие ограничения и решили получить сертификат воздушного оператора ЕС (АОС) до окончания переходного периода, который закончился 1 января 2021 года. Например, независимая чартерная компания Air Charter Scotland в прошлом году решила внести два из 10 бизнес-джетов в мальтийский реестр, чтобы иметь возможность продолжать полеты между 27 странами ЕС. У компании из Глазго теперь есть Cessna Citation CJ3+, базирующаяся на Мальте, и Bombardier Challenger 350 в Ницце на юге Франции. Она также наняла трех членов экипажа, проживающих в ЕС, для обслу-

живания самолетов, которые ранее базировались в Великобритании.

Развод между Великобританией и ЕС ставил под сомнение статус-кво открытого неба, «но на практике ограничения на поездки, связанные с Covid-19, почти подавили некоторые из более серьезных последствий Brexit», - заявил Джеймс Фостер, главный операционный директор Vertis Aviation, чартерного брокера со штаб-квартирой в Швейцарии и офисами в Ирландии, Швейцарии и Великобритании. «В любом случае сейчас бизнес-трафик меньше,

особенно на рынке досуга, а это означает, что мы не почувствовали такого воздействия, как это могло бы быть до, например, пандемии. Это не означает, что из-за Brexit не возникло никаких проблем с логистикой или оформлением документов. Это добавляет дополнительные сложности к предоставлению преимуществ бизнес-авиации, которая способна быстро и эффективно реагировать на запросы клиентов», - добавил он, указав на проблемы, связанные с поиском оператора с «правильным разрешением и регистрацией самолетов» для выполнения полетов из и в соответствующие направления.



## DreamJet: оптимизм против кризиса

Сегодня BizavNews в гостях у компании DreamJet, которая в эти дни отмечает первую годовщину со дня основания. Управляющий партнер **Николай Якубенко** пригласил нас пообщаться непосредственно на борту Embraer Legacy 600 RA-02757, менеджмент которого осуществляет компания.

**Николай, в отрасли деловой авиации России многие знают Вас по работе в ряде крупных и известных компаний. Но год назад вы с партнером запустили собственный проект - DreamJet. Расскажите о нем вкратце.**

Так уж получилось, что DreamJet был запущен в нестабильный период – в самый разгар коронавируса. Но решение было принято, и успешно стартовать нам помог как раз опыт и репутация, наработанные командой в течение многих лет работы. Мы сделали акцент на работе с российскими собственниками воздушных судов, преимущественно с привлечением их в российский реестр, дополнив услугами чартерных перевозок и авиационного консалтинга, куплей-продажей.

За прошедший год мы ввезли в Россию и ввели в

эксплуатацию три самолета – Legacy 600, Challenger 604 и еще один легкий бизнес-джет, который скоро начнет летать в интересах частного владельца. Также мы закрыли две сделки по продаже двух вертолетов в России – Robinson R66 Turbine Marine и Agusta A109SP Grand New.

**Эти самолеты были куплены за рубежом, растаможены, переведены в российский реестр и переданы новым владельцам?**

Да, мы делаем такие проекты «под ключ»: выбираем оптимальную схему эксплуатации – частную или коммерческую, выбираем эксплуатанта, налаживаем с ним взаимодействие, стараясь обеспечить наилучшие условия. Мы организовали и процесс быстрого таможенного оформления. В итоге клиент с минимальными затратами нервов и сил получает полностью готовый самолет уже в России – готовый к полетам, с полным комплектом документов и экипажем. Сейчас мы разрабатываем еще несколько подобных проектов, не стоим на месте.

Одна из поставленных машин осталась в управлении и эксплуатации, собственно, у нас в DreamJet – вот этот Legacy 600 RA-02757. Он выполняет и чартерные, и корпоративные полеты. Летает, на самом деле, очень много. Борт в сертификате эксплуатанта одного из наших партнеров. Это один из ведущих операторов и у нас выстроены замечательные отношения – мы выручаем друг друга при необходимости и самолетами, и экипажами.

**Как вы оцениваете текущую ситуацию в деловой авиации? Какие тренды будут преобладать в течение года, по вашему прогнозу?**

Очевидно, что глобальное влияние оказала панде-



мия. Вначале мы видели огромную просадку в мировой авиации в целом, затем стагнацию в регулярных перевозках. На этом фоне наметился определенный рост спроса на бизнес-авиацию.

Но нужно не забывать, что предпосылками к увеличению объемов перевозок для российских операторов были изменения и в таможенном законодательстве, и в самом подходе таможенного регулятора к полетам иностранных бортов по стране. Это исключило присутствие иностранных коммерческих операторов деловой авиации на внутреннем рынке. Контроль за нарушениями был серьезно усилен. И с

одной стороны, для частных рейсов ситуация улучшилась: режим временного ввоза «Импорт-53» для частных иностранных бортов теперь можно открывать на 270 и более дней в год без уплаты пошлин и сборов. Но в случае с коммерческими бортами, сейчас уже невозможно летать по России, не растаможив самолет. При этом и для регистрации в РФ сделали очень комфортные условия, отменив не только ввозные пошлины, но и НДС. И вот – наметился очевидный приток бизнес-джетов в Россию.

Спрос на полеты в целом стабильный, а самолетов на рынке не хватает. Мы видим, что большая доля по-

летов для наших операторов приходится на внутренние рейсы. Это обусловлено и дефицитом бортов в России, и тем, что цены, которые дают иностранные операторы на полеты за рубеж, ниже российских – в том числе в силу большого предложения европейского и ближневосточного рынков. Европейские операторы могут предлагать цены из расчета загрузки Empty Legs внутри Европы.

В перспективе плавное насыщение рынка самолетами нивелирует дефицит бортов, при этом, предложение будет качественно расширяться. Можно ожидать появления самолетов более легких классов, нежели преобладают сейчас, а с другой стороны – многие уже задумываются о charterной эксплуатации дальнемагистральных Global и Gulfstream. Наверняка, флот помолодеет. Рынок станет шире и разнообразнее, а клиенты получают более гибкие предложения. Но, что уж говорить, и пандемия тоже еще долго будет оказывать глобальное влияние на весь рынок.

***Вы указали на тренд перевода самолетов в российскую регистрацию. Насколько массовая эта тенденция?***

Насчет массовости – это условное понятие, ведь и сама бизнес-авиация – это не тысячи единиц во флотах компаний, это индивидуальные ситуации и решения. Но тенденция имеется – об этом свидетельствует практика крайних двух лет. А источники в Росавиации говорят, что и там видят приток интереса к этой теме, и ожидают дальнейшее увеличение регистрируемых в РФ джетов.

Должен сказать, что мы чувствовали и понимали это достаточно давно. Я сам не первый год работаю в российской бизнес-авиации и могу сказать, что регистрация ВС в России и раньше была интересной



и выгодной. Это и более низкие ставки сборов, и возможности полета в любые города, на любые аэродромы – ведомственные, совместного базирования, на посадочные площадки.

А сейчас – тем более. Помимо отмены НДС и пошлин для самолетов с «РА» на борту, вводятся запретительные меры. НДС отменён для бортов, поступающих в российские авиакомпании по межправительственным соглашениям 83bis (прим.: с регистрацией не в РФ) до 2023 года. А недавно появилось решение Росавиации, направленное на полный отказ от 83bis к 2023 году. Есть и меры стимулирующего характера: например, с прошлого года имеется возможность получить экспортный сертификат летной годности при экспорте самолета из России. Это важный шаг к тому, чтобы можно было без проблем и поставить самолет в российский регистр, и вывести из него при необходимости. Вообще, работать с Росавиацией получается быстро и комфортно, несколько не сложнее авиационных властей других стран. К тому же регистрация в РФ – дешевле.

***Вы начали собственный бизнес во время кризиса. Как Вы считаете, пандемия стала для Вас негативным фактором, или напротив, возможностью для старта и роста?***

Как известно, у кого-то стакан наполовину пуст, у кого-то – наполовину полон. А мы всегда полны трезвого оптимизма и уверенности! У нас была хорошая точка для старта и роста. Конечно, пришлось выйти из зоны комфорта, но оставаться в ней надолго вообще довольно вредно.

Пандемия точно не стала негативным фактором. С точки зрения бизнеса – жизнь продолжается, люди продолжают летать, покупать и продавать самолеты.

Просто все немного поменялось, но изменения всегда интересны и интригуют.

Мы очень ценим то, что клиенты с нами остаются надолго и обращаются повторно, причём за разными услугами. В первую очередь это, конечно, перевод бортов в Россию и комплексное управление ими со сдачей в чартер. По чартерам у меня вообще особый опыт – это и брокерские компании, и крупные российские операторы: «Полет», «Сириус», «Авиатис».

Часть услуг у нас ушли на второй план, но не потеряли важности – консалтинг, рекомендации по подбору самолетов, содействие в разработке схем их эксплуатации.

***Что Вы можете сказать о ставшей популярной услуге джет-шеринга и джет-шаттлов? Предлагаете ли вы такие услуги?***

Вообще, это очень интересная в целом тема. За рубежом она родилась давно, да и в России тоже были такие проекты. Но активно тема начала развиваться в прошлом году, когда один известный российский оператор вместе с партнерами взялся за дело со всей серьезностью. Полагаю, и у них были небольшие «спотыкания» в начале, но не спотыкается тот, кто не ходит. Они всё делают очень хорошо, на мой взгляд.

Очевидно, что джет-шеринг при всех рисках имеет потенциал к большой маржинальности – ведь, если просто перемножить рыночную стоимость кресла на загрузку, скажем, 80% — это уже очень выгодный рейс.

Но, с точки зрения клиента, нельзя исключать возможность разного рода конфликтов и недоразумений – ведь джет-шеринг, по сути — это что-то вроде

маленького регулярного рейса. В одном самолете могут лететь совсем разные люди, со своими привычками и ожиданиями. Есть и нюансы, связанные с повышенным износом салонов.

Мы пока что джет-шеринг не предлагаем. В первую очередь, потому что эксплуатируем владельческие борты. Требуется обеспечить аккуратное использование и сохранность. Во-вторых, для успешного джет-шеринга всё же необходим большой флот, желательно однотипный, чтобы гарантированно резервировать и предотвращать сбойные ситуации.

***Сейчас всё больше говорят о «цифровизации» бизнес-авиации, о приложениях для заказа рейсов. Ваш взгляд на этот вопрос?***

Один из наших постоянных клиентов очень тесно связан с цифровизацией, и это дополнительно погружает нас в тему современных IT-технологий. Если применять их грамотно, не теоретизируя, а практически внедряя – определенно, это даст свои плоды.

Но перенести напрямую в бизнес-авиацию практики, скажем, каршеринга, агрегаторов такси или других подобных услуг не получится – даже учитывая невероятную развитость и отточенность этих приложений. Отрасль, как вы понимаете, у нас специфическая, и это не позволяет просто взять и перенести такие механизмы. Просчитать все детали рейса с помощью стандартных алгоритмов не получается. Продажа рейса в полностью автоматическом режиме столкнется с такими ограничениями, как изменение погоды, ограничения рабочего времени, НОТАМы и так далее. Все эти факторы динамически меняются, их невозможно прогнозировать. Это намного сложнее, например, автомобилей.

Программы и алгоритмы, конечно, помогают в работе. Но львиную долю работы в бизнес-авиации делали и будут делать люди, по крайней мере в перспективе ближайших 3–5 лет. Поэтому, мы пока не делаем ключевую ставку на такие продукты как на основной канал сбыта, хотя уже нельзя их игнорировать, конечно.

Возьмем широко известный Avinode – это один из примеров того, как отрасль может меняться за счет цифровизации. Конечно, мы пользуемся и их



системой, и другими продуктами, которые помогают оптимизировать процессы внутри компании. Очевидно, что роль технологий будет со временем только расти.

***На вашем сайте можно забронировать не только чартерный рейс на самолете, но и вертолеты. Расскажите, куда на них летают, и куда можно полететь?***

Вертолет – это очень интересная штука, но у него, как у медали, есть две стороны: с одной, на нём можно полететь куда угодно, и вроде бы, когда угодно. Это даёт удивительную гибкость и свободу. Но есть и несчётное количество ограничений: запретные зоны, метеоусловия, рабочее время пилотов, сумерки...

К сожалению, мы все периодически слышим сообщения о происшествиях с вертолетами. Это чаще всего является следствием пренебрежения правилами безопасности полетов, хотя сам по себе вертолет является весьма и весьма безопасным транспортным средством. При грамотной эксплуатации можно гарантировать полную безопасность.

С вертолетами наша компания работает с самого начала. За этот год мы продали два вертолета нашим клиентам и оказали им содействие по вводу в эксплуатацию. У нас сейчас есть прямые договоры с несколькими собственниками – это Airbus H125 и H130, а также Agusta AW109SP Grand New – они базируются на Кавказе и в Краснодарском крае. Мы делаем вертолетные перевозки, и чаще всего это довольно интересные, нестандартные и довольно сложные полеты. Летаем и в аэропорты, и на посадочные площадки, и с предварительным подбором точки с земли или с воздуха. Популярны полеты

вдоль черноморского побережья, по горам Кавказа. Идём в ногу с развитием внутреннего туризма!

***Рано или поздно пандемия и связанные с ней ограничения сойдут на нет. Вернемся ли мы к рынку 18-19 годов, или он будет другим? Как вы видите развитие Вашей компании в этой перспективе?***

Прогнозы в наши дни всегда напоминают видение будущего из научной фантастики: красиво, но не очень достоверно. Конечно, рынок не вернется к какой-то точке в прошлом. Отсутствие регулярного авиасообщения дало развитие бизнес-авиации, и даже когда в полном объеме откроется «регулярка», останется целый пласт клиентов, которые продолжат летать на бизнес-джетах – хотя раньше, возможно, даже и не думали об этом. Те, кто раньше пользовался классическим чартером, да и владельцы самолетов, теперь всю пользуются джет-шерингом. Очевидно, рынок меняется – вместе с последствиями пандемии, происходят и иные, вполне естественные и закономерные изменения.

Бизнес-авиация глубже, чем когда-либо вошла на рынок авиаперевозок, возникают новые сегменты. В России, уверен, в ближайшее время станет актуальной тема легких джетов – а это совсем другая ценовая ниша, и нам она тоже интересна. Бизнес-авиация станет доступнее, и за счёт большего числа самолетов, в том числе легких, и за счёт шеринга.

Отрасль бизнес-авиации, на мой взгляд, достаточно стабильна и сбалансирована, и нам остается лишь много работать, предоставляя услуги высокого качества и внедряя новые решения. Уверен, всё это приведет к хорошим результатам и для отрасли, и для клиентов!

## Courchevel Altiport – через всю Европу на PC-12

Courchevel Altiport расположен в самом сердце французских Альп, в непосредственной близости от горнолыжного курорта. Аэродром находится на высоте 6585 футов (2007 метров), здесь находится самая крутая в мире взлетно-посадочная полоса с твердым покрытием и с уклоном 18,60%.

Высотный аэродром считается очень сложным, требующим наличие опытного пилота и способной машины. Courchevel Altiport предлагает условия, при которых PC-12 может раскрыть свой потенциал.

Courchevel Altiport обслуживается десятью сотрудниками в течение основного зимнего сезона. Каждый, кто здесь работает, должен быть хорошим разно-сторонним специалистом: менеджером, пожарным, специалистом по очистке взлетно-посадочной полосы. Команда работает рука об руку, чтобы постоянно держать короткую взлетно-посадочную полосу длиной 1762 футов (537 метров) свободной от снега, обеспечивая бесперебойное выполнение примерно 7500 полетов в год. 6 500 из них совершаются зимой, из них вертолеты составляют 70%, а самолеты – 30%.



### ***Только у PC-12 есть то, что нужно***

Фабьен Руссе, директор по полетам компании Jetfly, крупнейшего оператора PC-12 в Европе, поясняет: «Куршевель – один из самых требовательных аэропортов мира. Очень немногие типы самолетов могут приземлиться здесь». Jetfly выполняет около 150 пассажирских рейсов в Куршевель каждый год, что делает его крупнейшим оператором аэропорта с точки зрения доли рынка. «PC-12 – единственный самолет, способный перевезти восемь пассажиров через Европу и затем приземлиться здесь», - добавляет он. Взлетно-посадочная полоса была построена в 1961 году по идее Михаэля Циглера, бывшего мэра Куршевеля. Тогда первые полеты были выполнены на Pilatus Porter PC-6. Это объясняет, почему модель PC-6 теперь украшает ресторан гостиницы «Le Pilatus», расположенной прямо у аэродрома. Терраса – отличное место, чтобы расслабиться с кофе и круассаном и полюбоваться сказочными видами на горы, наблюдая за происходящим на взлетной полосе. Куршевель также был выбран в качестве места съемок фильма о Джеймсе Бонде «Золотой глаз», в котором PC-6 стал настоящим героем.

### ***Максимальная производительность и коммерческие операции***

«Высокопроизводительный двигатель PC-12 позволяет нам вылетать из аэропорта с максимально допустимой взлетной массой», - объясняет Франсуа Сермон, пилот и менеджер по обучению EAPC, бельгийского оператора, имеющего в своем парке пять самолетов PC-12. «Даже если у вас за плечами много успешных посадок, подход всегда сложен. Разнообразные погодные явления также требуют наличия опытного экипажа. Что касается самолета, то вы-

сокогорная гористая местность представляет собой сложную среду, в которой PC-12 может работать в полной мере».

В январе этого года 2021 года Fly 7 Executive Aviation, дочерняя компания Jetfly, получила сертификат SET-IMC, который разрешает коммерческие полеты на одномоторных турбовинтовых самолетах в ночное время и в сложных метеорологических условиях. В

результате Fly 7 теперь имеет право использовать PC-12 для перевозки пассажиров в этот аэропорт со всей Европы. Первая коммерческая посадка PC-12 была совершена Ивом Жираром, старшим пилотом Fly 7 и бывшим командиром Patrouille de France, и Александром Комбом.

***Ближе к конечному пункту назначения***

Посадка в Куршевеле – наглядная демонстрация того, насколько близко PC-12 может доставить вас к конечному пункту назначения. Как говорит Франсуа Сермон: «Буквально невозможно приземлиться ближе к конечному пункту назначения» - и все это без необходимости жертвовать багажом или, в данном случае, лыжным снаряжением. Сэкономленное в результате драгоценное время может быть использовано с пользой на склонах Куршевеля».



## Самолет недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Cessna Citation CJ2+**

Год выпуска: **2015 г.**

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



Фото: Дмитрий Петроченко