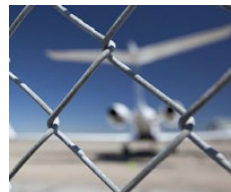




Санкционная политика имеет свойство бумеранга, и мнение, что тотальные запреты бьют исключительно по экономике России, оказывается не совсем верным. Ведь с цифрами не поспоришь. Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, Германия стала первым крупным рынком, который ощутил влияние кризиса: спрос на бизнес-джеты в этом месяце упал на 15% по сравнению с апрелем 2019 года. Другие европейские страны, которые сейчас также демонстрируют падение – Австрия, Люксембург, Финляндия, Словакия и Литва. Добро пожаловать в новую реальность.

Что же касается нашего трафика, то здесь пока тоже не очень приятные цифры: с начала апреля было совершено 500 рейсов, что на 70% меньше, чем в апреле 2021 года. За последнюю неделю было выполнено всего 200 рейсов, из которых 10% направились в ОАЭ и Турцию, а подавляющее большинство осуществлялось в пределах России.

Хотелось бы поздравить наших старинных партнеров. Satcom Direct, поставщик решений для бизнес-авиации, объявил, что его коммуникационная платформа FlightDeck Freedom (FDF) была выбрана в качестве системы передачи данных по умолчанию для находящихся в производстве самолетов Gulfstream G500, G600 и G650ER. Операторы самолетов Gulfstream теперь могут оптимизировать гибкую платформу FDF, которая включает в себя настраиваемые функции и мониторинг соответствия отраслевым каналам передачи данных, для поддержки безопасных и надежных услуг передачи данных между экипажем, диспетчерской службой и наземным персоналом.



Несмотря на пасхальный трафик рост ослабевает

WINGX: Трафик на пасхальной неделе был рекордным, но также наблюдались признаки замедления в связи с растущими опасениями из-за ситуации в мировой экономике

стр. 19



Бизнес-авиация залетела на семь лет

Домодедовский горсуд Московской области вынес обвинительный приговор по уголовному делу о махинациях с таможенными платежами. На условные сроки в семь лет была осуждена группа сотрудников «Сфера Джет» и «Сфера Джет Хэндлинг»

стр. 21



По «Ту» сторону джетов

Как выяснил «Б», лизингодатель «Ростеха» намерен продать часть из семи своих поддержанных Ту-204/214 собственникам бизнес-джетов. Те лишились возможности эксплуатировать свои борта из-за санкций

стр. 22



Что ждет Airbus без поставок титана из России

Европа хочет лишить Россию самолетов, но рискует оказаться в затруднительном положении. Очередные санкции могут наложить эмбарго на импорт титана — ключевого сырья для авиакосмической отрасли

стр. 24


Gulfstream™



Air Hamburg «потерял» в России два джета

Два бизнес-джета немецкого оператора Air Hamburg вот уже почти два месяца находятся в Международном аэропорту «Краснодар».

Речь идет о самолетах Cessna Citation XLX+ (D-CKJM) и Embraer Legacy 650 (D-AIRV). Бизнес-джеты выполнили чартерные рейсы в конце февраля и не смогли вылететь на свои базы в связи с тотальным закрытием воздушного пространства.

Какова будет судьба этих двух самолетов пока не известно. Сейчас парк оператора состоит из 44 бизнес-джетов, включая Falcon 7X, Embraer Lineage 1000, Embraer Legacy 450/500/600/650/650E, Embraer

Praetor 600, Embraer Phenom 300, а также Cessna Citation XLS+ и CJ3.

BizavNews отправил запрос в Air Hamburg. В Международном аэропорту «Краснодар» подтвердили факт нахождения самолетов, но не стали комментировать ситуацию вокруг них.

Напомним, что в конце февраля Европейский союз (ЕС) утвердил решение о закрытии воздушного пространства союза для воздушных судов, зарегистрированных в России, а также транспорта, который принадлежит или зафрахтован российским юридическим или физическим лицом. Позже аналогичные меры были приняты и Российской Федерацией.



FBO PULKOVO-3

Tel/Fax: +7(812)240-0288

Cell: +7(921)961-1820

E-mail: ops@jetport.ru

SITA: LEDJPXH

AFTN: ULLJPHX



В Минпромторге оценили, во сколько обойдется стоимость обновления авиапарка вертолетов

На обновление авиапарка вертолетов по системе «трейд-ин» в ближайшие 3 года потребуется 3,7 миллиарда рублей, оценили в АО «Вертолеты России». Минпромторг предлагает заложить необходимую сумму в бюджет, говорится в письме замминистра Олега Бочарова.

Ведомство совместно с АО «Вертолеты России» разработало проект постановления правительства РФ об утверждении правил предоставления субсидий на возмещение части затрат организаций на приобретение новых вертолетов взамен вертолетов, сданных на утилизацию.

Проект предполагает предоставление субсидий в объеме 57 миллионов рублей и 32 миллиона рублей за один сдаваемый в утилизацию вертолет типа Ми-8 и

Ми-2 соответственно, передает «РИА Новости».

По оценке Бочарова, на реализацию указанной госпрограммы потребуется 3,7 миллиарда рублей, в том числе в 2022 году — 940 миллионов рублей, в 2023 году — 1,4 миллиарда рублей, в 2024 году — 1,4 миллиарда рублей.

На прошлой неделе первый вице-премьер России Андрей Белоусов заявил, что авиакомпании страны получают субсидии в размере до 110 млрд рублей на операционную деятельность.

В конце марта в «Ростехе» рассказали, что намерены перестроить существующие авиапрограммы и поставить на российский рынок больше 500 гражданских отечественных самолетов до 2030 года.



FBO MINSK

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

ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ ВАШЕ ВРЕМЯ

fbo-minsk.aero



Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Депутат предложил налоговую амнистию на ввоз в РФ самолетов и яхт

Член Комитета ГД по туризму и развитию туристической инфраструктуры, депутат фракции «Единая Россия» Алексей Черняк предложил ввести налоговую амнистию на ввоз в Россию яхт, круизных и воздушных судов малой авиации.

По версии парламентария, вопрос амнистии является «очень важным» в условиях «массового помещательства западных стран», когда «без каких-либо правовых оснований арестовывается и изымается имущество российских граждан». В создавшейся ситуации Черняк полагает целесообразным введение налоговой амнистии на ввоз яхт, круизных судов и воздушных судов малой авиации.

В частности, парламентарий ратует за введение

нулевых ставок ввозной таможенной пошлины и налоговых платежей на вышеперечисленные типы транспортных средств, принадлежащих российским организациям и гражданам, однако зарегистрированным в иных странах. При этом, по мысли депутата, нулевая ставка станет возможной после перерегистрации судов в России.

«Регистрация таких судов в портах на территории Российской Федерации позволит обеспечить воздушный и морской флот новыми современными судами, доступными для внутреннего и въездного туризма, что даст дополнительные налоговые поступления в бюджетную систему и рабочие места», — объявил единоросс.



НАМ ДОВЕРЯЮТ



 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Embraer отчитался за первый квартал

Бразильский авиапроизводитель Embraer за первые три месяца 2022 года поставил клиентам в общей сложности 14 самолетов, включая шесть коммерческих авиалайнеров и восемь бизнес-джетов (шесть легких и два больших). По состоянию на 31 марта портфель твердых заказов составил \$17,3 млрд.

Напомним, что по итогам 2021 года Embraer поставил 93 бизнес-джета, в том числе 39 переданы клиентам в четвертом квартале. Из 93 воздушных судов на легкие пришлось 62 поставки, а на средние – 31 самолет. Суммарно с учетом коммерческих поставок бразильский производитель передал заказчикам 141 самолет.

По состоянию на 31 декабря портфель твердых заказов составил \$17,0 млрд., достигнув самого высокого значения со второго квартала 2018 года.

В четвертом квартале 2021 года Embraer и NetJets подписали соглашение о поставке до 100 дополнительных самолетов Phenom 300 на сумму более \$1,2млрд. В рамках сделки NetJets получит Phenom 300E во втором квартале 2023 года как для рынка США, так и для Европы. Embraer также поставил новый Phenom 300E в Кито, Эквадор, что стало первой поставкой этого типа в страну, и первый Praetor 500 в Канаду для долевого оператора AirSprint Private Aviation.



UTC PA

Центр деловой авиации
UTC Private Aviation
в Домодево

Новый стандарт бизнес-авиации

Первый BBJ 747-8 будет утилизирован

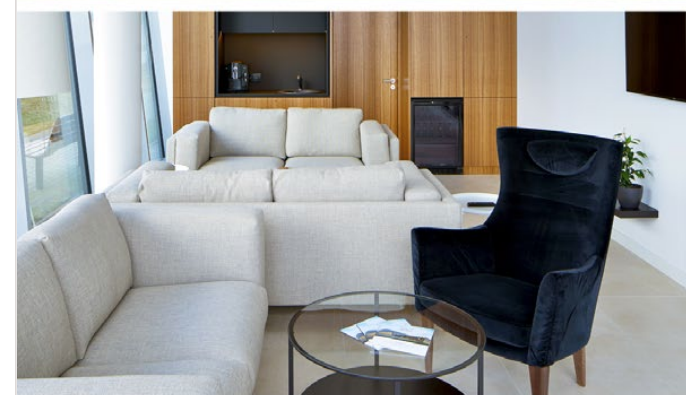
С момента поставки в мае 2012 года у BBJ 747-8 с регистрационным номером N458BJ спустило больше шин, чем он налетал часов. С момента выкатки из цеха сборки, самолет провел в воздухе около 30 часов и теперь будет использоваться в США в качестве донора запасных частей, сообщает Aviation Direct.

N458BJ предназначался для наследного принца Саудовской Аравии и был построен в 2012 году. Он должен был стать самолетом Султана ибн Абдул-Азиза Аль Сауда и получить бортовой номер HZ-HMS1. Но за год до начала комплектации наследный принц скончался, и наследники продали дальнемагистральный самолет обратно американскому производителю.

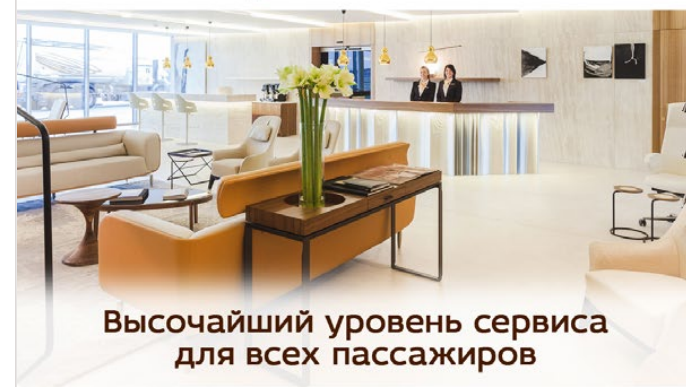
Примечательно, что частный владелец хотел, чтобы BBJ был переоборудован в соответствии с его поже-

ланиями в Jet Aviation в Базеле. Среди прочего, он хотел, чтобы в его большом частном самолете был лифт. Но возникла большая проблема: владелец просто не получил одобрения на свой проект, поэтому самолету пришлось много лет ждать «лучших времен» в аэропорту Базеля. Роскошный борт в итоге все же был достроен, выкуплен Bank Utah, отправлен в центр Jet Aviation в Базеле для комплектации, что не было сделано, и был выставлен на продажу. Однако огромный 747-8 с налетом всего в 29 часов так никого и не заинтересовал.

В конце концов, американский производитель снова привел машину в летное состояние и отправил ее в пустыню на стоянку. Boeing 747-8BBJ с регистрационным номером N458BJ вылетел из Базеля в американскую пустыню Марана в конце прошлой недели.



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

Greenpoint Technologies удивит жюри The International Yacht & Aviation Awards 2022

Американская компания Greenpoint Technologies в рамках The International Yacht & Aviation Awards 2022 представит интерьер Retreat. Как описывают его сами создатели, Greenpoint Design вдохновился биофильным дизайном и велнес-трендами, чтобы создать опыт роскошного спа-ретри.

Гости входят в самолет через ротонду с подвеской с топографическим акцентом и внутренним освещенным террариумом, где расположена тропическая среда. Вдохновленный текущей водой, потолок салона имеет панельную систему с высокой глянцевой металлической отделкой, напоминающую реку, «текущую» через весь интерьер.

Передняя зала Retreat предназначена для того, чтобы ограничить отвлекающие внимание и об-

легчить разговор, а также усилить впечатления от развлечений и отдыха. Белая, глянцевая архитектура акцентируется устойчивым дубом, тактильными бархатами и деталями. Мягкое светодиодное освещение и органическая зелень в виде декора, вкупе с огромной OLED-панелью усиливает впечатления от просмотра видео места назначения или роскошных видов с внешних камер высокой четкости (HD), принося захватывающее удовольствие от путешествия.

В интерьере Greenpoint Retreat создается современная расслабляющая атмосфера, идеально подходящая для изысканных путешественников. Каждый номер предлагает возможность расслабиться и отдохнуть с помощью передовых технологий, спрятанных в шкафу. В интерьере Retreat предлагает изысканный оазис для всех гостей на борту.



НОВАЯ ЖИЗНЬ
ИНТЕРЬЕРОВ
ВОЗДУШНОГО
СУДНА

luxeir.vip

Российская Bjet перестраивает свой бизнес

Российский провайдер услуг по обслуживанию рейсов деловой авиации Bjet планирует наладить производство комплектующих для самолетов, а также наземного оборудования для обслуживания вертолетов. Такое решение было принято после прекращения полетов на фоне западных санкций. До начала СВО компания управляла шестью бизнес-дженетами.

Как поясняет гендиректор компании Bjet Алексей Бутримов, два дженета пришлось вернуть лизингодателю, четыре проданы. «Клиенты летали в основном в Европу и Юго-Восточную Азию, но с конца февраля мы столкнулись с отказами в обслуживании. Но мы решили не закрывать авиационный бизнес. Прогнозируется ухудшение ситуации с поставками запчастей и комплектующих, в том числе расходников для выполнения техобслуживания. В связи с этим рассматриваем возможность перенастроить наше

производство в подмосковной Истре для выпуска комплектующих для самолетов, наземного оборудования и инструментов для ремонта авиационной техники, в том числе вертолетов. Такие возможности у нас есть», - сказал он.

По его словам, на предприятии уже начали изготавливать универсальную платформу для обслуживания и ремонта вертолетов Airbus Helicopters и Leonardo, которая регулируется по высоте вертолета и повторяет его профиль с помощью раздвижных сегментов. В России такое оборудование никто не производит.

Алексей Бутримов добавил, что для деловой авиации сейчас остается единственный вариант полетов – под российским регистром, по территории РФ и в близлежащие дружественные страны. Но есть риск, что в других странах перестанут оказывать поддержку самолетам в виде заправки и других услуг по обслуживанию.

В ближайшей перспективе Bjet рассчитывает взять несколько бортов для управления.

«В том числе будем предлагать услуги по регистрации бизнес-дженетов в российском регистре и техобслуживанию всех типов самолетов Bombardier и Gulfstream. У нас есть соответствующий сертификат на техобслуживание», - резюмирует Алексей Бутримов.

Компания Bjet основана в 2013 году, специализируется на подборе, покупке, продаже, обслуживании судов частной авиации, их финансовом аудите и предоставлении операционных услуг. До февраля 2022 года в авиапарке находилось шесть бортов Bombardier и Gulfstream.



ЛУЧШИЙ КЕЙТЕРИНГ для БИЗНЕС АВИАЦИИ

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



Доставка
срочных заказов
24 / 7 / 365



Продукция
исключительно
высокого качества



Индивидуальный
подход к каждому
клиенту

Mountainflyers за два года налетал на Bell 505 2000 часов

Швейцарский вертолетный оператор Mountainflyers начал эксплуатацию Bell 505 более двух лет назад, получив свой первый вертолет в марте 2020 года. Сегодня компания управляет флотом из трех Bell 505 с трех разных баз (Берн, Гренхен и Лес Эплатюр), а суммарный налет преодолел рубеж в 2000 летных часов.

Благодаря впечатляющей универсальности вертолета Mountainflyers использует 505-й по-разному: обучение курсантов, пассажирские перевозки, аэрофотосъемка и авиационные работы. В общей сложности на вертолетах регулярно летает 15 пилотов и инструкторов, а еще одну из трех машин часто

также арендуют 45 частных пилотов, обученных Mountainflyers.

Несмотря на то, что начало эксплуатации Bell 505 в Mountainflyers совпало с глобальной пандемией, их парк быстро рос, а оставшиеся вертолеты прибыли позже в 2020 году. В течение 2021 года использование Bell 505 набирало обороты, и к июню налет уже превысил 1000 часов. Для пилотов и пассажиров вертолет подарил бесчисленное количество незабываемых впечатлений, многие из которых связаны с захватывающими дух видами швейцарских Альп. В ноябре один из вертолетов Mountainflyers стал центральным элементом стенда Bell на первом шоу European Rotors в Кельне, Германия.




HELIRUSSIA
ЮБИЛЕЙНАЯ
15

XV ЮБИЛЕЙНАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

МОСКВА КРОКУС ЭКСПО

19-21 мая

www.helirussia.ru

Bombardier объявляет о новой роли центра в Уичито

После того, как несколько недель назад был выпущен последний серийный Learjet 75, компания Bombardier объявила, что предприятие в Уичито станет американской штаб-квартирой канадской компании, а также главным офисом для недавно созданного подразделения Bombardier Defense (ранее Specialized Aircraft), которое возглавит вице-президент Стив Патрик.

Bombardier подтвердила, что получила дополнительные твердые заказы от ВВС США на модифицированные Global 6000 в рамках потенциального заказа на \$465 млн по программе Battlefield Airborne Communications Node.

«Уичито был очевидным выбором в качестве новой штаб-квартиры Bombardier в США и подразделения Bombardier Defense», — сказал президент и главный исполнительный директор Bombardier Эрик Мартель.

«Накопленные в авиационной столице мира на протяжении более 60 лет навыки и опыт не имеют себе равных, и это последнее подтверждение от ВВС США является свидетельством их уверенности в наших самолетах и, что важно, в силе наших людей в Уичито».

В рамках изменений в Уичито вице-президент по операциям Тоня Саддат останется на предприятии, но возьмет на себя новую роль главы стратегии в США.

Что не затронуто изменениями, так это сервисный центр компании в Уичито, который вырос за последние четыре года с трех до семи ангаров и обеспечивает техническое обслуживание линейки бизнес-джетов Bombardier Learjet, Challenger и Global. Также здесь останется летно-испытательный центр, который в настоящее время занимается летными испытаниями Challenger 3500.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Вторичный рынок манит

Американская авиационная группа Directional Aviation расширяет свое присутствие на рынке авиа-брокерских услуг с созданием компании FXSolutions, которая будет функционировать в рамках Sojourn Aviation, а вернее дополнять ее.

Компания Directional, которая в 2011 году основала Sojourn Aviation для предоставления услуг по продаже самолетов, привлекает руководителей из своих различных подразделений для расширения бизнеса. В официальном релизе говорится, что FXSolutions поможет клиентам ориентироваться на «сложном и непрозрачном рынке», на котором произошло 52%-ное сокращение запасов «свежих подержанных самолетов» и рост цен.

Мэтью Дойл, который имеет 20-летний опыт продаж самолетов в долевых операторах Flexjet и Flight Options, будет выступать в качестве управляющего партнера. Исполнительный директор Sojourn Эд Макдональд является партнером новой организации, как и Клэй Уилкокс, работавший в Flexjet.

Брокерская компания разработала запатентованный инструмент сравнения самолетов, который, по словам Directional, создает одну из крупнейших баз данных по мониторингу самолетов. По словам представителей компании, это поможет привнести в процесс практический подход.

В дополнение к идентификации самолета, FXSolutions может помочь клиенту с проверкой и транзакцией. «Однако уникальность заключается в том, что наши услуги не заканчиваются с закрытием сделки», — добавил Дойл. «Мы также можем помочь вам найти ангар для вашего самолета, экипаж для его эксплуатации и ресурсы для его обслуживания».

Embraer создает более 150 рабочих мест на заводе в Мельбурне, Флорида

В настоящее время американское подразделение Embraer в Мельбурне, Флорида, проводит набор более 150 специалистов. Компания открыла несколько вакансий, включая техников по сборке, техников по обслуживанию, маляров, инспекторов по качеству и инженеров-технологов.

Комплекс Embraer в Мельбурне служит штаб-квартирой подразделения Executive Jets. На открытом в 2011 году объекте находится сборочная линия легких бизнес-джетов компании: Phenom 100EV и Phenom 300E. Также здесь идет окончательная сборка средних Praetor 500 и Praetor 600.

Кроме того, кампус площадью 67 акров включает в себя всемирный центр поддержки клиентов площа-

дью 58 000 квадратных футов и современный инженерно-технологический центр.

«Компания Embraer выбрала Космическое побережье из-за наличия в этом районе высококвалифицированной рабочей силы, и благодаря этому нам повезло работать с чрезвычайно талантливыми людьми. Наша компания растет впечатляющими темпами, и теперь мы стремимся расширить поиск специалистов — не только в Бреварде, но и по всему штату», — сказал Даррел Стерн, руководитель отдела привлечения талантов и менеджер программ кампуса Embraer в Северной Америке. «Поскольку мы переживаем этот рост, это возможность работать в компании, которая увлечена расширением границ возможного и интегрирует различные культуры в глобальную среду».



SD FlightDeck Freedom стала поставщиком связи для новых джетов Gulfstream

Satcom Direct, поставщик решений для бизнес-авиации, объявил, что его коммуникационная платформа FlightDeck Freedom (FDF) была выбрана в качестве системы передачи данных по умолчанию для находящихся в производстве самолетов Gulfstream G500, G600 и G650ER.

Операторы самолетов Gulfstream теперь могут опти-

мизировать гибкую платформу FDF, которая включает в себя настраиваемые функции и мониторинг соответствия отраслевым каналам передачи данных, для поддержки безопасных и надежных услуг передачи данных между экипажем, диспетчерской службой и наземным персоналом.

Открытая архитектура облегчает интеграцию со сто-

ронными сервисами, включая планирование рейсов, а также имеет набор автоматизированных функций, работающих параллельно с традиционными функциями передачи данных.

Автоматическое оповещение улучшает рабочий процесс, повышает ситуационную осведомленность экипажа и безопасность, в то время как геоизвещение и автоматический мониторинг обеспечивают оповещения в режиме реального времени об опасных ситуациях, вызванных погодными условиями или событиями, связанными с безопасностью.

Надежность подключения для пассажиров также повышается, поскольку платформа FDF уведомляет летные экипажи о важных ситуациях в воздушном пространстве, возможных сбоях или потерях покрытия.

«FlightDeck Freedom — это гораздо больше, чем канал передачи данных», — сказал Джон Куммер, вице-президент Satcom Direct по стратегии и программам. «Являясь частью экосистемы связи SD, платформа обеспечивает синхронизацию всего летного отдела и экипажа с самолетом для более эффективного выполнения полетов. FDF предоставляет важные данные для поддержки мониторинга обслуживания и играет важную роль в информировании о динамических изменениях ситуации во время полета».

«Эта расширенная поддержка летных экипажей, наземного персонала и пассажиров поднимает отраслевые стандарты за счет повышения уровня безопасности и соблюдения требований за счет улучшенных коммуникаций, и мы гордимся тем, что компания Gulfstream выбрала SD для работы в кабине экипажа», — заключил он.



Amber Aviation станет первым в Китае долевым оператором

Amber Aviation получила первую партию самолетов Gulfstream G450 в рамках партнерства с NetJets, что позволило китайской компании из Шэньчжэня начать предлагать услуги частной авиации через свой новый суббренд AmberNet. Услуги в рамках AmberNet будут включать долевые, карточные продукты, а также программы членства.

«С момента нашего анонса в ноябре команда Amber Aviation неустанно работала с коллегами из NetJets, чтобы гарантировать, что эти новые продукты будут успешно выведены на рынок», — сказал основатель и президент Amber Aviation Чанг Цюйшен. «Поскольку мы продолжаем получать самолеты от NetJets, мы также работаем над выполнением обязательств по обслуживанию наших клиентов».

Долевая программа AmberNet начнется с 50 часов гарантированной доступности в год и минимальным периодом уведомления 24 часа. Программа Jet Card начнется с 25 часов с гарантированной доступностью в течение 48 часов. Клиенты как долевой, так и карточной программ также будут иметь доступ к флоту NetJets.

Дополнительные самолеты будут поставлены в ближайшие месяцы, а к следующему году в парке AmberNet ожидается 20 самолетов. Помимо Шэньчжэня, самолеты будут отправлены в другие города Китая и Азии, включая Пекин, Гуанчжоу, Шанхай, Ханчжоу, Шэньчжэнь, Макао, Гонконг и Сингапур.

Благодаря новым инвестициям долевого оператора NetJets, Fung Investment и Liu's Group из Макао, а также существующего инвестора Hony Capital, Amber получит до 20 крупногабаритных самолетов Bombardier и Gulfstream из нынешнего парка NetJets.

Самолеты, полученные от NetJets, будут эксплуатироваться на основании сертификата эксплуатанта Amber. «Это партнерство с Amber Aviation дает NetJets уникальную возможность предоставить нашим владельцам долгосрочные услуги на азиатском

рынке», — сказал председатель и главный исполнительный директор NetJets Адам Джонсон. «Команда Amber Aviation разделяет приверженность NetJets безопасности и сервису и является настоящим партнером, с которым мы рассчитываем работать вместе с нашими уважаемыми соинвесторами».



Aurora Saboir представила Bombardier Challenger 350 в стиле 60-х годов прошлого века

Aurora Saboir Design презентовала концепт интерьера Bombardier Challenger 350 вдохновленный яркими красками 60-х годов прошлого века. По замыслу дизайнеров цель состояла в том, чтобы представить интерьер, который ломает обычную рутину применения бледно-серых и гладких тонов, добавляя дополнительную изюминку с помощью ярких апельсиновых и смелых узоров.

Основное и наиболее заметное в этом интерьере — изменение дизайна боковых панелей и пола в плане соединения их в единую поверхность путем стирания границ между вертикальной и горизонтальной плоскостями. И пол, и боковые панели отделаны так, чтобы выделить сами сиденья, сделав вокруг них

чистые участки. Эти секции повторяются по всему интерьеру, руководствуясь встроенными гладкими линиями светодиодного освещения и узором, вдохновленным 60-ми годами прошлого столетия. Этот новый подход к поверхностям, доступным для индивидуального дизайна, привел к совершенно новому и захватывающему способу оформления интерьера.

Переборка представляет собой трехцветную геометрическую композицию из шпона — на всех деревянных поверхностях присутствует один и тот же рисунок, но в меньшем масштабе. Игра с масштабом узоров также является отличным способом представить целостный интерьер с точки зрения цветов и общей атмосферы. Переборка является ярким цен-

тральным элементом, однако, когда вы смотрите на меньшие поверхности и обнаруживаете тот же узор, утонченная непрерывность и уникальность даже мельчайших деталей оживает.

Персонализация в этом проекте была также важна, как и дизайн общего интерьера. На этот раз просьба клиента заключалась в том, чтобы создать «ощущение Hermès». Наряду с цветами сидений, коврового покрытия и дивана, аксессуары стали идеальной платформой для индивидуальной настройки. Помимо обычного представления инициалов, изготовленная на заказ посуда, столовые приборы, набор туалетных принадлежностей, предметы первой необходимости для ванной, мягкие товары и ткани были разработаны для создания общего впечатления от брендинга на борту. Самолеты — «это летающие заявления» — идеальная поверхность для представления индивидуальности, сообщения и стиля.

Ливрея соответствует стилю интерьера, чтобы снова и снова создавать и поддерживать вау-фактор на протяжении всего полета. Ливрея — еще одна превосходная поверхность для представления уникальных дизайнов и демонстрации внимания к деталям.

Самой сложной частью является реконфигурация элементов пола и боковых стенок, потому что эти поверхности требуют дополнительной инженерной и технической поддержки перед реализацией. Поскольку сам дизайн имел абсолютный успех, разработчики работают над точным определением этих модификаций перед исполнением.

Проект представляет собой законченный концепт-дизайн, в настоящее время находящийся на стадии дальнейшей технической проработки и детальной проработки элементов.



Gulfstream начал загружать новый центр кастомизации в Далласе

Gulfstream Aerospace объявила о поставке первого самолета Gulfstream G600, который был оснащен салоном в новом центре комплектации в Далласе. В ответ на растущий спрос компания Gulfstream в июне 2021 года расширила операции по кастомизации на предприятии в Далласе, чтобы дать клиентам больше возможностей.

«Мы наблюдаем огромный спрос на наши самолеты нового поколения», — отметил Марк Бернс, президент Gulfstream. «Расширение производства G600 в Далласе дает нам хорошие позиции в будущем, поскольку мы готовимся к вводу в эксплуатацию G700, продолжающемуся росту эксплуатируемого парка

G500 и G600 и проявляемому интересу к недавно анонсированным G400 и G800».

По словам Бернса, после недавно объявленного увеличения дальности полета, G600 может преодолевать 6600 морских миль/12223 км в крейсерском режиме на скорости 0,85 Маха и 5600 морских миль/10371 км в крейсерском режиме на высокой скорости 0,90 Маха. Его авионика Symmetry Flight Deck оснащена активными боковыми ручками управления, наиболее широко используемыми в бизнес-авиации технологиями сенсорных экранов и сетью концентрации данных, что упрощает работу и снижает нагрузку на пилотов.

Компания Gulfstream получила награды за дизайн интерьера G600, а также за конструкцию кресел, впервые применявшихся в этом самолете. В салоне может быть до четырех зон, 14 панорамных окон Gulfstream и 100% свежий, не рециркуляционный воздух, лучший в отрасли уровень высоты в салоне и уровень шума.

Наряду с Gulfstream G500, G600 стал первым самолетом бизнес-класса или коммерческим самолетом, прошедшим сертификацию по шумовым стандартам Stage 5.

Помимо сертификатов EASA и Федерального управления гражданской авиации США, G600 также имеет сертификаты типа, выданные авиационными агентствами Бермудских островов, Каймановых островов, острова Мэн, Сан-Марино, Турции, Великобритании и Мексики.

Кастомизация G600 в центре Gulfstream в Далласе является частью более крупной стратегии роста Gulfstream, которая включает в себя расширение службы поддержки клиентов Gulfstream в аэропорту Форт-Уэрт-Альянс в Техасе с совершенно новым, современным сервисным центром, открытие которого запланировано на конец этого года. Служба поддержки клиентов Gulfstream также недавно объявила об открытии нового сервисного центра в Месе, штат Аризона, для поддержки клиентов, работающих на западном побережье США.

Кроме центра в Далласе, компания Gulfstream устанавливает интерьеры на бизнес-джетах дальнего и сверхдальнего классов в Саванне и Эпплтоуне, штат Висконсин. В Далласе также выполняются работы по доводке самолетов суперсреднего класса Gulfstream G280.



IBAC нашел партнера по обучению аудиторов для программы RPAS

Международный совет деловой авиации (IBAC) объединился с Институтом безопасности беспилотных летательных аппаратов (USI) для разработки и внедрения программы обучения аудиторов по Международному стандарту операторов деловых самолетов (IS-BAO) для дистанционно пилотируемых авиационных систем (RPAS).

IBAC представила программу IS-BAO RPAS в январе 2022 года, назвав компанию Phoenix Air Unmanned из Картерсвилля, штат Джорджия, первой получившей такое одобрение. Phoenix Air Unmanned, дочерняя компания сертифицированного по IS-BAO оператора чартерных самолетов Phoenix Air Group, работала с IBAC над пилотной программой RPAS.

«IBAC расширил охват программы IS-BAO, чтобы включить в нее некоторых участвующих операторов, которые начали использовать беспилотные летательные аппараты, а также автономных операторов, которые хотели получить передовой опыт и системы управления безопасностью», — сказал директор программы IS-BAO Эндрю Карас. Он отметил, что этот шаг соответствует цели IBAC двигаться вместе с развитием отрасли и технологий.

Стандарты RPAS были разработаны консультативным советом, который включает ряд профессионалов отрасли, в том числе Joby Aviation. IBAC заявила, что адаптирует программу, чтобы гарантировать, что она будет актуальна и применима к RPAS в настоящем и в будущем.

По мнению IBAC, ключом к внедрению являются профессионально подготовленные и сертифицированные аудиторы. «Отрасль бизнес-авиации наполнена высококвалифицированным и знающим персоналом по эксплуатации и техническому обслуживанию,

имеющим опыт работы с традиционными пилотируемыми воздушными судами. Однако операционная среда RPAS является относительно новой, и в ней мало отраслевых экспертов», — сказал Карас. «Как и в любой успешной программе безопасности, очень важны хорошо обученные и квалифицированные аудиторы».

Он добавил, что IBAC решила работать с Институтом безопасности беспилотных летательных аппаратов (USI), потому что у него есть опыт обучения, подготовки и сертификации операторов RPAS, а также программы администрирования, в рамках которой было выдано более 11 000 сертификатов.

В рамках программы сертификации IBAC потребует обучения аудиторов RPAS и будет контролировать выполнение программы обучения. USI создаст об-

учающий контент, включая учебные материалы и управление онлайн-обучением, а запуск программы ожидается в конце этого года. Полномочия будут кобрендинговыми.

«Всемирно признанные стандарты и программы аудита IS-BAO и IS-BAH высоко ценятся сообществом деловой авиации, поскольку они направлены на создание культуры, которая способствует постоянному совершенствованию методов обеспечения безопасности и снижению рисков», — сказал президент и генеральный директор USI Джош Олдс. «USI гордится тем, что она была выбрана IBAC для разработки и внедрения программы обучения аудиторов RPAS, которая гарантирует, что существующий авиационный опыт и опыт аудитора будут дополнены знаниями и осведомленностью, соответствующими развивающемуся глобальному рынку RPAS».



Textron завершила сделку по приобретению Pipistrel

Textron Inc. объявила о завершении сделки по приобретению компаний PIPISTREL doo, PIPISTREL VERTICAL SOLUTIONS doo и PIPISTREL ITALIA SRL, известных под общим названием Pipistrel, отмеченного наградами пионера и мирового лидера в области производства самолетов с электрическим приводом.

Pipistrel Velis Electro — первый и пока единственный в мире электрический самолет, получивший полную сертификацию типа от Агентства авиационной безопасности Европейского Союза (EASA).

Компания, которая предлагает семейство планеров

и легких самолетов как с электрическими двигателями, так и с двигателями внутреннего сгорания, поставила более 2500 легких самолетов по всему миру с момента своего основания в 1989 году и, кроме того, разрабатывает модели с гибридными и электрическими силовыми установками.

Как компания, принадлежащая Textron, Pipistrel будет иметь доступ к большим ресурсам, техническим и нормативным знаниям и глобальной сети продаж и поддержки самолетов, что позволит ей ускорить разработку и сертификацию электрических и гибридных электрических самолетов.

Pipistrel теперь является частью новейшего бизнес-сегмента Textron, Textron eAviation, который будет следовать долгосрочной стратегии Textron, предлагая семейство устойчивых самолетов для городской воздушной мобильности, авиации общего назначения, грузовых и специальных миссий.

Роб Шолль, который до сих пор возглавлял инициативы Textron в области электрической авиации, был назначен президентом и генеральным директором этого сегмента.

«Pipistrel уже добилась того, к чему только стремятся многие другие компании — сертификации и поставки высоко оцененных электрических самолетов клиентам по всему миру», — сказал председатель и главный исполнительный директор Textron Скотт Доннелли. «Мы рады ускорить развитие Pipistrel и приветствовать его талантливых людей в нашей организации, где мы объединим опыт, чтобы сделать Textron мировым лидером в области экологически безопасных самолетов для широкого круга задач».

Pipistrel останется отдельным авиационным брендом в Textron, наряду с уже известными брендами Cessna, Beechcraft и Bell.

Его штаб-квартира, исследования и разработки, а также производство останутся в Словении и Италии, где Textron планирует сделать дополнительные инвестиции для расширения производства и возможностей разработки продукции.

По условиям сделки Textron приобрела Pipistrel за наличные примерно в 218 миллионов евро. Цена покупки за наличные включает сумму, за которую его доля меньшинства будет куплена в конце двухлетнего периода.



Duncan Aviation «оживил» возрастную Falcon 2000EX

Американский провайдер услуг ТОиР Duncan Aviation закончил работы на очередном «возрастном» Falcon 2000EX. Бизнес-джет прошел полную покраску и капитальный ремонт салона, осмотр 2С. На самолете были установлены Gogo AVANCE L5, Airshow 500 и новые розетки переменного тока и USB зарядки.

Как рассказывают в компании, заказчик хотел, чтобы самолет выглядел новым, современным и модернизированным, поэтому ведущий дизайнер Duncan Aviation Хизер Прайдмор тесно сотрудничала с владельцем, чтобы воплотить его видение в жизнь.

«Владельцу очень нравится сильный контраст серого и черного», — сказал Прайдмор. «Мы придали интерьеру очень текстурный и мужественный вид, который сильно изменил интерьер самолета, сделав его, если хотите, мужественным».

В итоге при проведении работ использовались только новые материалы, включая кожу, обшивку, шпон и столешницы. Чтобы придать салону джета более текстурированный вид, которого хотел владелец, команда дизайнеров создала на заказ стеганные пассажирские сиденья, выделенные черной окантовкой. Нижние боковины обтянуты толстой зернистой кожей ручной работы с французской акцентной строчкой. Ковер имеет крупный геометрический рисунок с серыми и черными контрастами, которые объединяют интерьер. Владелец хотел, чтобы интерьер и экстерьер дополняли друг друга, используя одни и те же цвета и стиль.

«Владельцу понравилась покраска, которую мы сделали на его Citation несколько лет назад, и он хотел использовать ту же цветовую схему», — продолжает Прайдмор. «Экстерьер имеет темно-серый низ с

гладкими линиями, из-за чего самолет выглядит длинным и быстрым. Мы добавили немного красного для большего визуального интереса».

Представитель Duncan Aviation по доработкам и модификациям Тиффани Бускини отметила, что владелец и управляющая компания были в восторге от того, как был реализован весь проект и как высок

уровень качества и внимания к деталям интерьера и экстерьера. В итоге управляющая компания решила передать Duncan Aviation несколько дополнительных самолетов для выполнения аналогичных работ.

Ранее Duncan Aviation анонсировала очередной проект бизнес-джета Falcon 2000, который получил название «Pops of Color».



Несмотря на пасхальный трафик тенденции роста ослабевают

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, военная спецоперация на Украине продолжает подрывать активность бизнес-авиации в регионе.

Совершенно очевидно, что рейсы бизнес-джетов в России, Белоруссии и Украине составляют лишь небольшую часть того, что было год назад: с начала апреля было совершено 500 рейсов, что на 70% меньше, чем в апреле 2021 года. За последнюю неделю было выполнено всего 200 рейсов, из которых 10% направились в ОАЭ и Турцию, а подавляющее большинство осуществлялось в пределах России.

Германия является первым крупным рынком, который ощутил влияние кризиса: спрос на бизнес-джеты в этом месяце упал на 15% по сравнению с апре-

лем 2019 года. Другие европейские страны, которые сейчас также демонстрируют падение – Австрия, Люксембург, Финляндия, Словакия и Литва. Примечательно, что в этом месяце в Эстонии и Черногории значительно увеличилась активность бизнес-джетов.

Европа

В настоящее время Россия не входит в первую десятку рынков бизнес-авиации в Европе, хотя в начале года она была в первой пятерке. За исключением России, в Европейском регионе в этом месяце по-прежнему наблюдается здоровый спрос на бизнес-джеты, который увеличился на 9% по сравнению с апрелем 2019 года, на фоне падения активности регулярных авиакомпаний на 25% по сравнению с

2019 годом (несмотря на рост «регулярки» почти на 200% в апреле этого года по сравнению с апрелем прошлого года).

Пасхальные праздники показали высокий спрос в нескольких странах; за последние 7 дней трафик бизнес-джетов в Великобритании увеличился на 13% по сравнению с 2019 годом, в Испании — на 20%, в Турции — на 45%. Но общий рост в регионе замедляется: за последнюю неделю прирост составил всего 3% по сравнению с 2019 годом. Рейсы внутри Германии в течение пасхальной недели фактически упали на 21% по сравнению с 2019 годом. Самым загруженным международным сообщением на этой неделе стало Франция – Великобритания, количество рейсов выросло на 33% по сравнению с апрелем 2019 года.

Business jet departures from Russia, Belarus, Ukraine in April 2022 vs 21, 20, 19.

Country Flow	Departures	vs. 1 years ago	vs. 2 years ago	vs. 3 years ago	Last 7 days growth	share
Russia - Russia	383	-39.3%	142.4%	8.5%	-49.1%	76.0%
Russia - Turkey	28	-44.0%	600.0%	-24.3%	-58.1%	5.6%
Russia - United Arab Emirates	25	-71.9%	2,400.0%	-7.4%	-56.5%	5.0%
Russia - Kazakhstan	12	-50.0%	1,100.0%	100.0%	-47.3%	2.4%
Russia - Armenia	11	83.3%	1,000.0%	450.0%	-46.8%	2.2%
Russia - Azerbaijan	11	57.1%	1,000.0%	0.0%	-44.8%	2.2%
Belarus - Russia	6	-68.4%	500.0%	-40.0%	-48.5%	1.2%
Belarus - Serbia	5	25.0%	0.0%	400.0%	-47.1%	1.0%
Russia - Belarus	5	-66.7%	400.0%	-16.7%	-33.3%	1.0%
Russia - Israel	3	-66.7%	-50.0%	-70.0%	-45.5%	0.6%
Russia - Uzbekistan	3	-85.0%	200.0%	-66.7%	-57.1%	0.6%
Russia - Bahrain	2	100.0%		0.0%	0.0%	0.4%
Russia - Egypt	2	-66.7%	100.0%	-33.3%	-50.0%	0.4%
Russia - Iran	2	-33.3%		100.0%	-33.3%	0.4%
Russia - Poland	2	-71.4%	0.0%	-81.8%	0.0%	0.4%
Grand Total	504	-70.2%	33.3%	-64.8%	-50.3%	100.0%

Трафик бизнес-джетов в России, Белоруссии, Украине в апреле 2022 г. по сравнению с 21, 20, 19 гг.

Business jet activity from busiest European airports during Easter 2022

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
LFPB,LBG,Paris-Le Bourget,Paris (FR)	462	4.1%	91.7%	633.3%	4.8%
LFMN,NCE,Nice-Côte d'Azur,Nice	302	2.7%	62.4%	1,577.8%	3.1%
LSGG,GVA,Geneva Cointrin Intl.,Geneva (CH)	296	2.6%	28.7%	797.0%	0.7%
EGLF,FAB,Farnborough,London (GB)	285	2.5%	82.7%	850.0%	8.0%
LEPA,PMI,Palma De Mallorca,Mallorca	261	2.3%	70.6%	4,250.0%	55.4%
EGGW,LTN,London Luton,London (GB)	234	2.1%	90.2%	800.0%	-14.9%
LSZH,ZRH,Zurich,Zurich	230	2.0%	20.4%	351.0%	0.4%
LIML,LIN,Milano Linate,Milan (IT)	218	1.9%	28.2%	2,080.0%	-18.4%
EGKB,BQH,London Biggin Hill,London (GB)	204	1.8%	67.2%	518.2%	87.2%
LEMG,AGP,Málaga,Málaga (ES)	177	1.6%	67.0%	669.6%	77.0%
EHAM,AMS,Amsterdam Schiphol,Amsterdam (NL)	167	1.5%	122.7%	391.2%	19.3%
LFMD,CEQ,Cannes-Mandelieu,Cannes/Mandelieu	156	1.4%	254.5%	5,100.0%	69.6%
LEMD,MAD,Adolfo Suárez Madrid-Barajas,Madrid (ES)	150	1.3%	30.4%	971.4%	30.4%
LTBA,ISL,Ataturk Intl.,Istanbul	150	1.3%	11.9%	284.6%	41.5%
LIRA,CIA,Ciampino-G. B. Pastine Intl.,Rome (IT)	127	1.1%	32.3%	535.0%	-5.2%
Grand Total	11,391	100.0%	38.5%	425.4%	3.8%

Активность бизнес-джетов в самых загруженных европейских аэропортах на Пасху 2022

В апреле в Европе наблюдается наибольший подъем активности в частных и корпоративных летных отделах. Клиенты долеговых программ также летают гораздо чаще. Чартерный рынок слабеет, хотя все еще немного выше уровня 2019 года. Пасхальная неделя показала заметно меньшую активность в аэропортах Лутона, Милана и Рима. В то же время в Малаге, Майорке и Каннах наблюдался очень сильный рост по сравнению с тем, что было три года назад. Биггин-Хилл показал самый сильный рост как пункт отправления, количество рейсов бизнес-джетов выросло на 87% по сравнению с той же неделей 2019 года. Рейсы из аэропорта Ататюрка в Стамбуле увеличились на 45%.

Phenom 300 и Challenger 300/350 стали двумя самыми загруженными самолетами на прошлой неделе, при этом их активность была на 30% выше, чем три года назад. Количество рейсов Global Express и

Global 6000 было на треть ниже уровня этой недели в апреле 2019 года.

Северная Америка

Активность в Северной Америке продолжает восстанавливаться по сравнению с предыдущими несколькими годами: полеты регулярных авиакомпаний выросли на 31% по сравнению с прошлым годом, что все еще на 23% меньше, чем в апреле 2019 года. Активность бизнес-джетов продолжает процветать: рост на 25% по сравнению с прошлым годом и на 19% относительно апреля 2019 года.

Долевые операторы летают намного больше, чем до пандемии, почти на 30% больше рейсов, чем 3 года назад. Частные и корпоративные летные отделы загружены на 20%, а чартерные рейсы выросли на 17%.

На сегодняшний день во Флориде фиксируется самая сильная региональная активность: в апреле внутри штата было выполнено более 7000 рейсов, что на 70% больше, чем в апреле 2019 года. Трафик бизнес-джетов между Флоридой, Джорджией и Нью-Джерси показывает рекордные значения. 7% из 23000 рейсов из Флориды в этом месяце были выполнены на Citation Excel/XLS, и этот флот совершил на 59% больше полетов, чем в апреле 2019 года.

Остальной мир

Из трех крупнейших рынков Северной Америки только США опережают апрель 2019 года; Канада и Мексика фиксируют падение на 21% и 34% соответственно. В Бразилии, Австралии, Индии, ОАЭ и Нигерии в 2022 году наблюдается рекордно высокая активность бизнес-джетов.

Как и в Европе и в США, в остальном мире наблюдается резкий контраст между стагнацией регулярных рейсов и восстановлением трафика бизнес-джетов. Например, на прошлой неделе активность бизнес-джетов в Сингапуре увеличилась на 60% по сравнению с апрелем 2019 года, в то время как коммерческие авиаперевозки упали на 40%. Карантин в Китае практически остановил авиационную деятельность крупных аэропортов: на прошлой неделе было зафиксировано всего 80 рейсов бизнес-джетов, что на 75% меньше, чем в апреле 2021 года.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Трафик на пасхальной неделе был рекордным, но также наблюдались признаки замедления в связи с растущими опасениями из-за ситуации в мировой экономике. Европа в большей степени подвержена воздействию украинского кризиса, а в Германии наблюдается значительное замедление летной активности. США по-прежнему являются очень устойчивым рынком, а во Флориде наблюдается безудержный трафик бизнес-джетов».

Business jet activity from busiest countries in Europe in April 2022

Departure Country	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
France	2,312	14.8%	55.4%	519.8%	5.1%
United Kingdom	2,307	14.6%	162.8%	630.1%	22.1%
Germany	2,015	12.9%	57.2%	204.8%	-13.4%
Italy	1,306	8.4%	80.1%	462.9%	7.2%
Spain	1,283	8.2%	8.7%	548.0%	25.8%
Switzerland	1,219	7.8%	54.7%	612.9%	21.8%
Austria	511	3.3%	58.7%	494.2%	-3.2%
Turkey	484	3.1%	-23.1%	224.8%	21.9%
Sweden	418	2.7%	109.0%	171.4%	81.0%
Netherlands	376	2.4%	104.3%	375.9%	11.6%
Belgium	321	2.1%	89.9%	664.3%	3.5%
Portugal	314	2.0%	113.6%	582.6%	44.0%
Russia	303	1.9%	-64.4%	40.9%	-54.4%
Greece	242	1.6%	30.8%	317.2%	64.6%
Poland	231	1.5%	115.9%	541.7%	22.9%
Grand Total	15,571	100.0%	46.5%	360.8%	6.9%

Активность бизнес-джетов в самых загруженных странах Европы в апреле 2022 года

All aircraft types recorded as parking at Shanghai airports on April 20th 2022.

Parking Aircraft Type (Top 15)



Parking by Operator Type



Все типы самолетов, стоящие на приколе в аэропортах Шанхая 20 апреля 2022 года

Бизнес-авиация залетела на семь лет

Домодедовский горсуд Московской области вынес обвинительный приговор по уголовному делу о махинациях с таможенными платежами в бизнес-авиации. На условные сроки в семь лет была осуждена целая группа сотрудников компаний «Сфера Джет» и «Сфера Джет Хэндлинг».

Для того чтобы рассмотреть материалы уголовного дела, расследованного сотрудниками Западного межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ и утвержденного транспортной прокуратурой, судье Светлане Жуковой потребовалось чуть меньше года.

В итоге она признала генерального директора ООО «Сфера Джет» Андрея Степанюка, финансового директора той же компании и гендиректора ООО

«Сфера Джет Хэндлинг» Татьяну Стахурскую, а также менеджера по продажам последнего ООО Марию Кожемякину виновными в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 194 УК РФ (уклонение от уплаты таможенных платежей, взимаемых с организации или физического лица, в особо крупном размере).

Следствием и судом было установлено, что с августа по декабрь 2018 года руководство и сотрудники этих компаний, действуя в составе организованной преступной группы, «создали условия для осуществления незаконных частных рейсов» на самолетах бизнес-авиации: Gulfstream G150, Gulfstream G450, Embraer Legacy 650 и Bombardier G150 на территории Российской Федерации «в нарушение требований таможенного законодательства». Каждый из обвиня-

емых, установило следствие, выполнял строго отведенную ему роль в разработанном плане совершения преступления.

Так, Андрей Степанюк, являясь гендиректором ООО «Сфера Джет», осуществляющего предоставление услуг по приобретению, продаже бизнес-самолетов, их эксплуатации, управлению, обслуживанию и аренде по любому маршруту, в том числе по территории ЕАЭС, а также будучи руководителем офшорной компании Sfera Jet LTD, осуществлял общую координацию деятельности злоумышленников, связанной с привлечением клиентов, организацией обслуживания и эксплуатации воздушных судов, взаимодействием с представителями их владельцев, привлечением финансирования, согласованием с ООО «Бизнес Авиэйшн Центр» и должностными лицами Домодедовской таможни изменений маршрутов и совершения полетов внутри Российской Федерации. Татьяна Стахурская, как финансовый директор ООО «Сфера Джет» и генеральный директор ООО «Сфера Джет Хэндлинг», возглавляла руководство финансовой деятельностью группы компаний, взаимодействовала с представителями владельцев воздушных судов, согласовывала с должностными лицами таможенных органов маршруты. Мария Кожемякина, в свою очередь, осуществляла подготовку рейсов.

В результате незаконной деятельности организованной группы ущерб государству составил более 173 млн руб. Большая его часть была возмещена еще на стадии следствия.

Всем трем фигурантам по приговору назначено семь лет условно с испытательными сроками от четырех до пяти лет.

Николай Сергеев, Коммерсантъ



По «Ту» сторону джетов

Как выяснил “Ъ”, лизингодатель «Ростеха» намерен продать часть из семи своих поддержанных Ту-204/214 собственникам бизнес-джетов. Те лишились возможности эксплуатировать свои борты из-за санкций и теперь рассматривают в том числе SSJ Augus, но боятся заказывать его из-за проблем с двигателями и возможных срывов сроков поставки.

В ОАК оценивают стоимость продажи «Ту» с восстановлением в 1,5 млрд руб. для коммерческих авиакомпаний, и в 3 млрд руб. — в VIP-компоновке. В

компаниях бизнес-авиации считают расценки завышенными.

Российские владельцы иностранных бизнес-джетов, вынужденные прекратить полеты из-за санкций, интересуются покупкой самолетов Ту-214 и Ту-204. Как рассказал источник “Ъ” в «Ростехе», как минимум несколько из семи выставленных на продажу бортов могут найти своего покупателя для ремаркетинга под VIP-борт в ближайшие месяцы.

Все самолеты разукomплектованы и находятся не в летной годности. Они принадлежат лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко» (ИФК, входит в «Ростех»): три Ту-214, два Ту-204–100 и два Ту-204–300. Возраст самолетов — от 12 до 16 лет. Директор ИФК Сергей Туркин подтвердил “Ъ” интерес к самолетам для последующей конвертации в бизнес-джет: «Видим определенную нишу. Звонки есть, некоторые клиенты взяли время подумать — в основном те, кто не рассчитывает на скорую отмену всех санкций. Ждем первых выходов на сделки».

Стоимость восстановления летной годности воздушных судов для коммерческой гражданской эксплуатации ранее в ИФК оценивали в 1,5 млрд руб.

«С учетом доустановки хорошего VIP-салона стоимость затрат на восстановление для ИФК может достигать и 3 млрд руб.», — уточняет господин Туркин, добавляя, что сейчас стоимость сложно оценить.

Ориентировочный срок восстановления с начала авансирования — полтора-два года. Ремонт будет проходить на авиазаводах ОАК в Ульяновске, где уже находится часть самолетов, и Казани.

Прежде самолеты использовались Red Wings (входит в «Ростех»), «Владивосток-авиа» (признана банкротом в 2014 году) и «Трансаэро» (признана банкротом в 2017 году). Проектный ресурс судов рассчитан на 45 тыс. летных часов, но фактический налет не превышает 20–25 тыс.

В России один «Ту» в VIP-компоновке, по данным “Ъ”, эксплуатирует Росгвардия, один — «Бизнес Аэро АОН» в интересах банка ВТБ, один — в Red Wings, два самолета — у «Роскосмоса».



В парке единственного в РФ эксплуатанта грузовых версий Ту-204 — «Авиастар-ТУ» — четыре таких самолета, два из которых используются в интересах «Почты России». Гендиректор компании Дмитрий Коваленко подтвердил «Ъ», что переговоры с ИФК продолжаются, «но пока никакой конкретики нет». «Авиастар-ТУ», по его словам, в теории может выступать и как заказчик бортов, и как организация по восстановлению самолетов.

«Космическими» назвал ценовые условия ИФК источник «Ъ» в Ассоциации деловой авиации.

За эквивалентные суммы (до \$40 млн по текущему курсу ЦБ), по его словам, можно подобрать «гораздо более свежий» Embraer Legacy 650. Адекватная цена

восстановления, по его мнению, в пределах 2 млрд руб.: 600 млн руб. на два двигателя ПС-90А, столько же на ремонт, остальное — на шасси, авионику и салон.

В текущей ситуации с нехваткой флота для перевозки пассажиров и грузов конвертация Ту-204/214 в бизнес-джет выглядит необоснованным расточительством, полагает гендиректор авиакомпании «МаксФлайт» Максим Царев. По его словам, Ту-214 мог бы закрыть нишу, занятую до санкций Airbus 321 и Boeing-737, «перевозя по 200 человек за рейс, а не пару-тройку потребителей VIP-сервиса». «Конвертация пассажирского судна в карго-класс более логична, а стоимость вполне оправданна. Так, конвертация Boeing 777 из пассажирского варианта

в грузовой стоит порядка \$50 млн, что на данный момент составляет около 4 млрд руб. И в грузовом варианте Ту-214 используется и востребован», — резюмирует он.

Не видит экономического смысла в восстановлении бортов под бизнес-джет и глава совета директоров «Тулпар Аэро Групп» Азат Хаким: «Если бы был покупателем, я бы не стал рассматривать простаивающий самолет 15-летней давности, который по сути надо собирать заново».

По его словам, потенциальные покупатели в деловой авиации проявляют интерес к VIP-версии SSJ Aurus.

«Ростех» оценивал его в \$40–50 млн, источники «Ъ» в отрасли оценивали реальную стоимость подготовки в \$60–70 млн. Но сейчас, по словам собеседников «Ъ», интерес к нему «едва ли возможен». «Двигатели на самолете — совместного производства с французской компанией, и пока не будет решен вопрос с ремонтом горячей части двигателя или с заменой иностранной авионики, желающих будет немного», — полагает гендиректор компании деловой авиации «Меридиан» Владимир Лапинский.

Сейчас резидент РФ не может купить бизнес-джет иностранного производства, отмечает он, поэтому предложение ОАК можно рассмотреть при соблюдении ряда условий. Сроки поставки судна должны быть разумными, оно должно быть оснащено отечественными комплектующими, должна быть программа подготовки техспециалистов и пилотов — все это может потребовать бюджетного софинансирования.

Айгуль Абдуллина, Коммерсантъ



Что ждет Airbus без поставок титана из России

Европа хочет лишить Россию самолетов, но рискует оказаться в затруднительном положении. Очередные санкции могут наложить эмбарго на импорт титана — ключевого сырья для авиакосмической отрасли. В таком случае придется сокращать производство и летать на том, что есть. В Boeing заявили, что обойдутся без российских поставок. Но в Airbus не готовы повторить необдуманный политический жест заокеанского конкурента.

Где искать

Российская «ВСМПО-Ависма» обеспечивает треть титановых потребностей Boeing, до 60% — Airbus и почти полностью удовлетворяет спрос бразильской Embraer. В начале марта в Boeing приостановили закупки из России. Объяснили, что есть «значительные запасы», сформированные в том числе благодаря созданию пула поставщиков по всему миру.



Однако, как заявил директор по продажам Airbus в Европе Воутер Ван Верш, компания по-прежнему намерена увеличить производство к середине 2023-го — до не менее 65 узкофюзеляжных самолетов семейства A320 в месяц. И, просчитав последствия эмбарго, европейцы отказались последовать примеру Boeing.

По словам генерального директора Airbus Гийома Фори, если эмбарго вступит в силу, запасов надолго не хватит. Поэтому европейский производитель самолетов призвал политиков воздержаться от санкций.

Airbus сотрудничает с «ВСМПО-Ависма» с 1990-х. На первых порах покупали только сырье. Потом добавились металлургические полуфабрикаты с добавленной стоимостью. Это полноценные изделия после штамповки и механической обработки.

Титан — металл очень прочный и легкий. Важнейшие узлы самолета, такие как шасси и лонжероны, делают только из него. Лопатки, диски и другие детали авиационных двигателей изготавливают из жаропрочных титановых сплавов.

Нечем заместить

Американский Boeing полагается на других поставщиков — в США, Японии, КНР и Казахстане. Японские Toho Titanium и Osaka Titanium — крупнейшие производители после российской «ВСМПО-Ависма» — уже на низком старте. В Toho сообщили, что наращивают выпуск на фоне дефицита и отказа от российского сырья. Заказы у них подскочили на 20%. Однако альтернативные возможности для европейцев крайне ограничены.

«Например, в Казахстане и Японии предлагают лишь титановую губку и слитки, но не прокат (полуфабрикат из сплавов на основе титана. — Прим. ред.), американцы и китайцы тоже не в состоянии полностью удовлетворить потребности европейского авиастроения, так как должны выполнять контракты с Boeing, Bombardier и другими», — объясняет Леонид Хазанов, независимый промышленный эксперт.

Эмбарго на российский титан ударит и по производителям самолетов, и по их ключевым поставщикам, в частности, испанской Aernnova Aerospace, сотрудничающей со SpaceX, и изготовителю двигателей Safran, партнеру Airbus. Авиастроители ЕС попросту сорвут заказы, загрузка предприятий упадет, сотрудников придется сокращать.



Одни разговоры

По мнению наблюдателей, та же Boeing, сделав громкое политическое заявление, в итоге вернется к российскому титану. Москва же при любом сценарии внакладе не останется.

«Металл спокойно полежит на складе, это не нефть или газ. К тому же на него большой спрос у ВПК. А в гражданской авиации производство будет сокращаться», — отмечает Дмитрий Адамидов, независимый авиаэксперт.

Он считает, что решение американской корпорации на самом деле продиктовано исключительно общеэкономической ситуацией. Заказы на самолеты размещают сильно заранее, а в условиях стагнации и проблем в мировой экономике из-за антироссийских санкций особого спроса не предвидится. Поэтому в Boeing пока действительно обойдутся тем, что есть на складах. Однако Адамидов уверен, что как только обстановка изменится, Boeing по-тихому восстановит сотрудничество с Россией.

«Эмбарго на титан может обрушить европейский авиапром. Вполне вероятно, что дальше сотрясения воздуха не пойдет, иначе брюссельские чиновники будут иметь дело с разъяренными сотрудниками авиапредприятий, которые выйдут на акции протеста», — указывает Хазанов.

Российская же титановая индустрия всегда сможет переориентироваться на другие регионы и отрасли — судостроение, атомную энергетику, химическую промышленность.

Источник: РИА Новости

Самолет недели

Оператор/владелец: *Aviaservice*

Тип: *Bombardier CL-600-2B16 Challenger 605*

Год выпуска: *2009 г.*

Место съемки: *апрель 2022 года, Moscow Vnukovo - UUWW, Russia*



Фото: Дмитрий Петрович