



На минувшей неделе, простите за яркую формулировку, мы на собственной шкуре ощутили всю «мощь» коронавируса в Европе. Скажем честно, ничего хорошего в этой эпидемии нет. Парализовано воздушное сообщение, всеобщая паника и тотальная растерянностью на местах. С такими ограничениями мы не сталкивались очень давно, и относится к этому нужно достаточно серьезно – кривая зараженных вирусом неуклонно растет. Оценив все риски, мы приняли решение немного скорректировать нашу редакционную программу и повременить с поездками за рубеж. Так что у нас появилась прекрасная возможность вплотную заняться нашим российским рынком.

И в продолжение темы. Очередной жертвой коронавируса стала крупнейшая в Европе выставка AON AERO Friedrichshafen. Оргкомитет выступил с заявлением, в котором говорится о том, что принято решение о переносе мероприятия на неопределенный срок. Как рассказал BizavNews Клаус Веллманн, управляющий директор Messe Friedrichshafen, текущая ситуация с коронавирусом привела к неприятному эффекту домино. Вслед за AERO Friedrichshafen были отменены и еще две крупные отраслевые выставки Aqua-Fisch и IBO. Скорее всего, судьбу AERO Friedrichshafen повторит и EBACE. Но это уже будет более серьезный урон для отрасли. Оргкомитет пока надеется на лучшее, но судя по последним новостям из Европы, решение будет принято уже в ближайшие дни, и оно будет явно не в пользу участников. И это вдвойне обидно – заявление будет сделано на фоне весьма неплохого количества заявленных участников в этом году. EBACE 2020 собрал не только традиционных участников, но большое количество новых экспонентов, включая компании, которые ранее не участвовали в выставке.



COVID-19 уже подрывает трафик

Несмотря на високосный год, в Европе активность в феврале осталась на уровне прошлого года

стр. 19



Портфель Jetcraft резко растет

Jetcraft, мировой лидер по продажам и приобретению бизнес-джетов, сообщает о высокой активности в начале 2020 года, поскольку владельцы стремятся к более быстрому переходу на новые или более дальнемагистральные модели

стр. 21



Информационная перегрузка

В последнее время все больше и больше потенциальных покупателей бизнес-джетов заходят в интернет, прежде чем позвонить реальному брокеру

стр. 22



Проверено, испытано, подтверждено

Созданная на основе принципов безопасности и мастерства, команда летчиков-испытателей Bombardier овладела искусством проведения нового самолета через все жесткие требования сертификации

стр. 23

Gulfstream
G650ER



США закрыли полеты из Европы

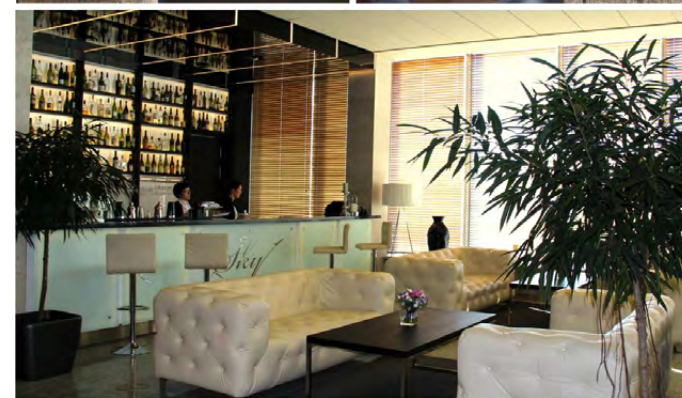
Согласно данным WingX, 30-дневный запрет Администрацией Трампа на полеты из большей части Европы в США в попытке сдержать коронавирус COVID-19 окажет заметное влияние на летную активность деловых самолетов. Запрет, объявленный в среду, начинается действовать с 13 марта в полночь и распространяется на Шенгенскую зону Европы, но исключает Великобританию. Он не распространяется на постоянных жителей США или ближайших родственников граждан США.

В соответствии со средними данными WingX за март за последние пять лет, во время такого запрета трафик бизнес-авиации может сократиться на 446 рейсов, перевозящих 3072 пассажира. Кроме того, было отмечено, что с середины февраля рейсы бизнес-джетах на таких же маршрутах из Европы в

США за пределами Великобритании сократились на 12% по сравнению с прошлым годом.

В настоящее время неизвестно, как правительство США будет применять запрет. Хотя это относится к любому «физически присутствующему» в Шенгенской зоне за последние 14 дней при поездке в США через Великобританию и Ирландию, США еще не выяснили, как это помешает кому-то из Европы лететь в Нью-Йорк, например, через Лондон. Служба таможенного и пограничного контроля США не требует декларации мест, в которых вы побывали за последние 14 дней, что повышает вероятность появления лазейки.

Между тем, FAA еще не опубликовало NOTAM относительно этих европейских ограничений на полеты.



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

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

Сингапур ужесточает работу бизнес-джетов

Управление гражданской авиации Сингапура (CAAS) сформулировало ряд требований к деловым самолетам, прибывающим в страну в условиях продолжающейся вспышки COVID-19 по всему миру. Начиная с 23:59 по местному времени 12 марта, все члены экипажа и пассажиры должны предъявить справку о состоянии здоровья, прежде чем им будет разрешено покинуть Сингапур.

Если экипаж или пассажир объявлены нездоровыми, рейс будет получить идентификацию как полет в целях медицинской эвакуации. Симптомы, которые могут быть применены для медицинской эвакуации, включают температуру тела 37,5 градусов C (99,5 градусов F) или пневмонию или респираторные симптомы любой степени тяжести, включая кашель, насморк, боль в горле и одышку.

Все пациенты, прибывающие на медицинских рейсах, должны получить отрицательный результат

на COVID-19 в стране отправления, прежде чем им будет разрешено лететь в Сингапур, и должны иметь больницу в Сингапуре для их приема. За исключением сингапурцев и постоянных жителей, страна будет как можно скорее отправлять рейс с пассажирами, не относящихся к медицинской эвакуации, у которых при прибытии будет зафиксирована повышенная температура или другие симптомы респираторного заболевания.

Любое ложное заявление будет преследоваться по закону Сингапура, и нарушителям могут грозить штрафы или тюремное заключение. Страна уже обвинила двух китайских граждан за ложные сведения о своих поездках в Сингапур.

Меры принимаются после того, как индонезийский мужчина был обнаружен с положительным результатом COVID-19 после приземления в аэропорту Селатар, весьма вероятно, прибыв туда на бизнес-джете.



 The top part of the advertisement features two images: a close-up of a jet engine on the left and a private jet on a runway on the right.

МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



Волваздел и Сблв 2009 лалалелл горувалл марелл комалл Волваздел лс. лмле десерлн струкчур 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

BOMBARDIER

Bombardier назначает нового руководителя

Компания Bombardier объявила, что начиная с 6 апреля 2020 года Эрик Мартел назначен президентом и главным исполнительным директором, а также членом совета директоров Bombardier. Он сменил Алена Беллемара, который уйдет через несколько недель после того, как продажа железнодорожного подразделения сделала компанию исключительно производителем бизнес-джетов.

Эрик Мартел с июля 2015 года до настоящего времени занимал пост президента и главного исполнительного директора Hydro-Quebec. До прихода в Hydro-Quebec Эрик Мартель занимал ряд руково-



Эрик Мартел

дующих постов в Bombardier, в том числе президента подразделения бизнес-самолетов и президента отдела обслуживания клиентов и специализированных самолетов.

Ален Беллемар провел канадского авиастроителя через один из самых сложных периодов в его истории. Присоединившись в 2015 году, он руководил пятилетней программой «разворота», в рамках которой компания избавилась от более половины своих активов, чтобы уменьшить долги, накопленные главным образом в результате разработки CSeries.

За это время Bombardier покинул сегмент региональных самолетов, продав Longview программу Q400 и Mitsubishi – CRJ. В прошлом году компания сообщила, что передает Spirit AeroSystems свое производство авиационных конструкций в Белфасте, а в этом году она продала Airbus последнюю долю в программе A220 – ранее CSeries. Неизбежная передача железнодорожного подразделения Alstom означает, что у компании осталась только сегмент деловой авиации. Подразделение, в состав которого входят бренды Global, Challenger и Learjet, имеет доход около \$7 млрд.

Пьер Бодуан, председатель и исполнительный директор Bombardier в то время, когда CSeries был запущен в 2008 году, говорит, что Мартель «является правильным лидером в нужное время». Он добавил: «Эрик является активным строителем с глубоким пониманием нашей организации и ассортимента продукции, а также мировой отрасли бизнес-авиации».

Правление Bombardier и сам Ален Беллемар «единодушно пришли к выводу, что пришло подходящее время для нового лидера».

НАМ ДОВЕРЯЮТ

 **SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Беспшлинный ввоз бизнес-джетов расширили

Федеральная таможенная служба России информирует, что с 20 февраля 2020 года без уплаты таможенных пошлин, налогов на таможенную территорию ЕАЭС могут быть временно ввезены иностранные гражданские пассажирские самолеты бизнес-авиации с количеством пассажирских мест не более чем на 35 человек и массой пустого снаряженного самолета более 28 тонн, но не более 60 тонн (код 8802 40 003 4 ТН ВЭД ЕАЭС).

Ранее подобные условия распространялись на самолеты с количеством пассажирских мест от 19 до 35. Таким образом, с вступлением в силу Решения Совета ЕЭК от 19 декабря 2019 года № 123 сняты ограничения по нижнему пределу пассажироместности самолетов.

Ввоз на территорию ЕАЭС иностранного воздушного судна бизнес-авиации может быть осуществлен следующими способами:

1. В статусе временно ввезенного транспортного средства международной перевозки (ТСМП) – без уплаты

таможенных пошлин, налогов. Такие самолеты запрещено использовать для перевозок пассажиров по территории ЕАЭС.

2. Помещение под таможенную процедуру временного ввоза – с освобождением от уплаты таможенных пошлин, налогов. Для данной процедуры необходимо соблюдение следующих условий:

- разовый временный ввоз иностранного судна не превышает 30 дней;
- общее время пребывания на территории ЕАЭС в течение 1 года не превышает 180 дней;
- судно используется в нерегулярных полетах без цели извлечения выгоды (доходов).

3. Помещение под процедуру временного ввоза – без освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов. В случаях, когда воздушное судно не подпадает под одну из категорий, освобождаемую от уплаты таможенных пошлин, налогов, за каждый месяц нахождения под таможенной процедурой уплачивается 3% от суммы ввозных таможенных пошлин, налогов, которая подлежала бы уплате при выпуске самолета для внутреннего потребления.



ALL-AROUND LUXURY,
POWER-PACKED
PERFORMANCE

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

COVID-19 «убил» AERO Friedrichshafen

Очередной жертвой коронавируса стала крупнейшая в Европе выставка АОН AERO Friedrichshafen. Оргкомитет выставки выступил с заявлением, в котором говорится о том, что принято решение о переносе мероприятия на неопределенный срок.

Как рассказал BizavNews Клаус Веллманн, управляющий директор Messe Friedrichshafen, текущая ситуация с коронавирусом привела к неприятному эффекту домино. Вслед за AERO Friedrichshafen были отменены и еще две крупные отраслевые выставки Aqua-Fisch и IBO. «Представители отрасли авиации общего назначения также считают, что риски для здоровья и экономики предстоящей выставки слишком высоки. Мы разделяем эту оценку, но нам с тяжелым сердцем необходимо сделать этот серьезный шаг вместе. Я никогда не сталкивался с подобной

ситуацией за последние 30 лет. До самого конца мы были убеждены, что сможем преодолеть проблему, с которой столкнулись в отношении коронавируса. Несмотря на неопределенность, мы верили, что AERO Friedrichshafen 2020, с участием около 700 зарегистрированных экспонентов, сможет быть проведен. В последние дни мы получили очень большое количество отмен и четких сигналов от наших экспонентов и потенциальных посетителей, что сделало невозможным проведение мероприятия сейчас. Мы перенесем AERO Friedrichshafen 2020 на дату, которая еще не определена. Участники, посетители и партнеры в настоящее время информируются об отсрочке».

Проводимая ежегодно в Фридрихсхафене, Германия, выставка Aero Friedrichshafen привлекает 35000 посетителей из 60 стран и более 700 экспонентов.





**Признанный
уровень качества**



Best FBO
in Europe





Продажи топлива в FBO выросли

Aviation Business Strategies Group (ABSG), консалтинговая группа отрасли FBO, обнародовала результаты своего ежегодного исследования продаж топлива в FBO. Опрос участников отрасли показал оптимистичные настроения.

73% респондентов отметили, что, по их мнению, экономика движется в правильном направлении. Это на 61% больше ответивших таким образом, чем в прошлом году. Среди опрошенных FBO более половины сказали, что их продажи топлива увеличились в период между 2018 и 2019 годами, причем почти 20% отметили, что у них увеличение составило более 8% по сравнению с предыдущим годом.

«Нет сомнений в том, что 2019 год оказался очень оптимистичным и позитивным годом для отрасли FBO», - сказал один из директоров ABSG Джон Энт-

никнап. «Опрос показал продолжающийся постепенный рост продаж топлива в течение четвертого года подряд у большинства участвующих в опросе FBO».

Среди респондентов 65% заявили, что ожидают очередного роста продаж топлива в 2020 году, но, учитывая неизвестность полного эффекта вспышки коронавируса на международную торговлю, в настоящее время ABSG отказалась выпустить прогноз роста отрасли FBO.

Отвечая на вопрос о том, что он считают главными проблемами, респонденты указали нехватку персонала, управление запасами топлива, более высокие эксплуатационные расходы, повышение аэропортовых сборов и налогов и экологическое законодательство/политический ландшафт.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Бизнес-авиация помогает снизить число контактов при эпидемии

Фактическая ситуация во всем мире из-за вспышки COVID-19 ставит так много вопросов перед авиационной отраслью: что происходит с авиакомпаниями, как они переживут этот кризис, что происходит с бизнес-авиацией? Паника из-за COVID-19 заставила европейские и международные авиакомпании принять ограничительные меры и сократить рейсы по всей Европе.

В то время как вспышка коронавируса угрожает коммерческим авиакомпаниям потерей \$113 млрд, некоторые европейские частные операторы зафиксировали значительный всплеск заказов. Бернхард Фрагнер, генеральный директор GlobeAir, прокомментировал: «Мы регистрируем увеличение заказов на 27% в годовом исчислении только за последние три недели».

Против примерно 700 точек взаимодействия, в которых пассажиры подвергаются риску заражения в каждом коммерческом рейсе, деловая авиация, имея только 20 точек соприкосновения, снижает риск за-

разиться в 30 раз. Однако совсем недавно GlobeAir был вынужден приостановить полеты в/из Италии после того, как итальянское правительство ввело карантин до 3 апреля 2020 года.

Операторы бизнес-авиации привыкли сопровождать меньше пассажиров за раз, и пилоты знают о последних процедурах обеспечения безопасности. Бортовые дезинфицирующие наборы всегда есть в наличии. Перед началом каждого рейса пилоты проходят строгие медицинские проверки. GlobeAir не привлекает пилотов, которые посетили Италию за последние 14 дней, ни на один из своих рейсов.

Средняя стоимость четырех билетов бизнес-класса из Парижа в Женеву составляет примерно 2200 евро. Полет на частном самолете GlobeAir по тому же маршруту будет стоить примерно на 500 евро больше с пассажира, что в общей сложности составит 4200 евро. Разница означает вложение в безопасность и эффективность при экономии около 1 часа 45 минут на каждой поездке.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



ЕВАСЕ: быть или не быть?

Организаторы Европейской конвенции и выставки деловой авиации (ЕВАСЕ), которая должна состояться 26-28 мая в Женеве, приступают к планированию крупнейшего в Европе мероприятия по деловой авиации, но следят за нестабильной ситуацией, связанной со вспышкой коронавируса, говорится в официальном сообщении оргкомитете.

«Мы очень внимательно следим за ситуацией. Безопасность – самый важный приоритет. Каждый день мы мониторим ситуацию и находимся в постоянном диалоге с медицинскими экспертами. Самым главным фактором в настоящее время является решение правительства Швейцарии о запрете проведения мероприятий с численностью участников 1000+. Этот запрет действует до 15 марта и теперь мы ожидаем решение: будет ли продлен этот режим или его отменят. В первом случае это может иметь последствия для нашей выставки», – комментирует Дэн Хаббард, представитель Национальной ассоциации деловой авиации (НВАА), которая является одним из организаторов ЕВАСЕ.

Это заявление сделано на фоне весьма неплохого количества заявленных участников в этом году. Как комментирует Хаббард, ЕВАСЕ 2020 собрал не только традиционных участников, но большое количество новых экспонентов, включая компании, которые не участвовали в выставке в прошлом году. Впрочем, эксперты предполагают, что решение хотя бы одного из крупных участников выставки, например, производителя об отмене своего участия, вызовет цепную реакцию, что поставит под угрозу целесообразность проведения ЕВАСЕ в этом году. Аналогичная ситуация наблюдалась на Сингапурском авиасалоне, когда от участия там отказались крупнейшие производители, включая Bombardier, Textron Aviation и Gulfstream. Однако салон состоялся в силу того, что деловая авиация никогда не была «главной движущей силой» этого салона.

В прошлом месяце НВАА официально объявила об отмене АВАСЕ 2020, которая должна была пройти 21-23 апреля в Шанхае.



**САМЫЙ ЛУЧШИЙ ТУРБОПРОП
В МИРЕ СТАЛ ЕЩЕ ЛУЧШЕ –
PC-12 NGX!**

**СТАНЬТЕ ВЛАДЕЛЬЦЕМ
САМОЛЕТА PILATUS!**

**PC-24 –
ЕДИНСТВЕННЫЙ ДЖЕТ,
КОТОРЫЙ САДИТСЯ НА ГРУНТ**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России

www.nesterovavia.aero

EASA акцентирует внимание на давлении в шинах

Агентство по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) выпустило уведомление о предлагаемой поправке (NPA), которая обновит правила сертификации больших самолетов (CS-25), чтобы обеспечить средства, гарантирующие, что в ходе эксплуатации ни одна шина не будет иметь эксплуатационное давление ниже минимального. Соответствие может быть достигнуто либо путем требования к операторам по проверке давления в шинах через подходящие промежутки времени, либо путем установки системы контроля давления в шинах.

«Неправильное давление в шинах и, в частности, сниженное давление, является фактором, способствующим авариям, связанным с повреждением



шин и колес, или инцидентам с большими самолетами», - сказали в EASA. «Бортовые системы контроля давления в шинах и наземные системы индикации давления в шинах были разработаны, сертифицированы и доступны на различных типах больших самолетов». Однако, несмотря на рекомендации агентств по безопасности, включая NTSB, такие системы не предусмотрены правилами EASA или FAA.

Среди примеров аварий, связанных с недостаточно накачанными шинами, которые приводятся в NPA, была катастрофа при взлете Learjet 60 19 сентября 2008 года в Колумбии, штат Южная Каролина. NTSB определил, что давление в шинах не проверялось в течение приблизительно трех недель, и что они теряли давление на 2% в день. Во время аварии давление во всех четырех шинах основных стоек шасси составляло приблизительно 140 фунтов на квадратный дюйм вместо рекомендуемых 219 фунтов на квадратный дюйм.

Недостаточное давление привело к выходу из строя всех четырех шин. Кроме того, фрагменты шин разрушили некоторые элементы гидравлической системы самолета. Расследование NTSB также выявило существенное несоответствие в эксплуатационном сообществе в отношении роли пилота в обеспечении правильного давления в шинах перед взлетом.

«Визуальные проверки шин высокого давления, например, тех, что были в аварии, не позволяют обнаружить неправильно накачанную шину», - заключил NTSB.

Комментарии к NPA должны быть представлены 6 июня.

ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР

Безопасность полетов
Безопасность топливообеспечения

17 МАРТА 2020 | МОСКВА, ОТЕЛЬ "АЭРОСТАР"

bizavsafety.aero

«Газпромавиа» получила Falcon 8X

Российская компания «Газпромавиа» стала вторым оператором Dassault Falcon 8X в России. Бизнес-джет с бортовым номером RA-09608 был выпущен в 2019 году, следует из данных LAAS. Ранее с таким бортовым номером эксплуатировался Dassault Falcon 900EX 2012 года выпуска. Таким образом, в настоящее время «Газпромавиа» эксплуатирует Falcon 900B, Falcon 900EX, Falcon 900LX, Falcon 7X. Суммарный «французский» парк оператора приближается к отметке в двадцать самолетов.

«Россия и соседние государства становятся одним из наиболее устойчивых рынков для сверхдальнемагистрального Falcon 8X. Бизнес-джет может преодолеть расстояние в 11 945 км и способен совершить беспосадочный перелет из Москвы в Лос-Анджелес, Кейптаун и Дарвин или из Рио-де-Жанейро в Москву. Он может выполнить посадку в таких аэропортах как Гштаад и Лугано (Швейцария), которые обычно недоступны для больших бизнес-джетов. Этот самолет характеризуется той же высокой операционной гибкостью, что и его предшественник – Falcon 7X, который по-прежнему остается востребованным на российском рынке», – комментируют в Dassault Falcon.

Falcon 8X оснащен салоном высотой 1,88м, шириной 2,34м и длиной 13м. Заказчики могут выбрать самые современные варианты компоновки из существующих на рынке с возможностью установки душевой кабины, организации просторного VIP-лаунжа и обустройства зоны для отдыха экипажа при перелетах на дальние расстояния.

Первый 8X был поставлен в Россию летом 2017 года. Самолет внесен в свидетельство эксплуатанта компании «Авиасервис» и эксплуатируется в интересах частного владельца.

VistaJet готовится к началу эксплуатации Global 7500

Компания VistaJet готовится к началу эксплуатации первого из шести заказанных бизнес-джетов Bombardier Global 7500. На днях компания представила фотографии салона своего нового флагмана. 14-местный бизнес-джет оснащен восьмью полноценными спальными местами и разделен на четыре зоны, включая полноразмерную кухню и спальню. Самолет способен выполнять беспосадочные переле-

ты на дальность до 14260 км на максимальной высоте 15500 метров.

Бизнес-джеты были приобретены через материнскую компанию Vista Global. Оставшиеся самолеты будут поставлены в течение 2020–2021 гг. Сейчас парк компании состоит исключительно из самолетов Bombardier, включая 27 Bombardier Global 6000.



«Ансат» сможет приводниться

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) сертифицировало установку системы аварийного приводнения на вертолет «Ансат». Она предназначена для экстренной посадки на воду и служит для спасения жизней пассажиров и экипажа. Кроме того, Росавиация выдала Казанскому вертолетному заводу холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) одобрение главного изменения на увеличение ограничений летной годности ряда основных агрегатов вертолета «Ансат». Об этом сообщает пресс-служба холдинга.

Испытания системы аварийного приводнения (АПВ) проводились на летно-испытательном комплексе Казанского вертолетного завода. Программа включала оценку летно-технических характеристик вертолета с упакованными и с наполненными баллонетами – камерами из эластичного материала, обеспечивающими плавучесть машины. Также измерялось время наполнения баллонет в полете. При наземных испытаниях оценивалось приведение в действие спасательных плотов и возможность эвакуации пассажиров и экипажа из вертолета через аварийные выходы.

«Ансаты», оборудованные системой аварийного приводнения, смогут выполнять полеты над обширными водными пространствами, а также участвовать в поисково-спасательных операциях. Система АПВ будет устанавливаться опционально, по требованию заказчика. Также у «Ансата» сертифицировано увеличение ограничения летной годности основных агрегатов вертолета, таких как втулка несущего винта, рулевой винт, оперение и т.д. Это позволит сократить затраты на замену деталей и существенно снизить стоимость технического обслуживания вертолета и летного часа в целом.

VoltAero выполнила первый полет гибридного Cassio

Французская компания VoltAero 10 марта осуществила первый полет своего гибридно-электрического самолета Cassio. Стартан надеется на ускоренную сертификацию девятиместного воздушного судна к концу 2021 года и будет готов начать первые поставки в начале 2022 года.

Cassio, схожий по дизайну с Cessna 337 Skymaster, предназначен для таких ролей, как частный авиатранспорт и воздушное такси. Он приводится в действие двумя 80-сильными электродвигателями Safran ENGINEUS 45 с тянущими винтами и тремя 80-сильными электродвигателями Emrax, приводящими в движение толкающий винт. Самолет также имеет двигатель внутреннего сгорания мощностью 402 л.с. (базирующийся на конструкции Nissan V6), который заряжает аккумулятор, а также обеспечива-

ет резервирование и дополнительную мощность.

Первый полет в штаб-квартире VoltAero в Медисе на западе Франции состоялся примерно на две недели раньше срока. VoltAero была основана в 2018 году бывшим главным директором по технологиям Airbus Жаном Ботти и его техническим директором Дидье Эстейном, которые вместе участвовали в программе по разработке электрических самолетов E-Fan европейского производителя.

Ожидается, что максимальная продолжительность полета Cassio с гибридным электрическим приводом составит до трех с половиной часов, а крейсерская скорость – около 200 узлов. В полностью электрическом режиме он сможет лететь до 30 минут, включая взлет и посадку.



GKN хорошо закончила год

Компания GKN Aerospace со штаб-квартирой в Великобритании, предоставляющая услуги по разработке и изготовлению авиационных конструкций, компонентов и систем, сообщила о 7-процентном увеличении продаж в 2019 году и о росте перспектив бизнеса с несколькими ключевыми контрактами, в том числе с Gulfstream Aerospace и Aerion Supersonic. В то же время в компании заявили, что ожидают некоторого негативного воздействия в 2020 году, связанного со вспышкой COVID-19.

GKN Aerospace получила доход 3,852 млрд фунтов стерлингов (\$5,03 млрд), а годовая прибыль составила 409 млн фунтов стерлингов за год, превысив прогнозы. Это сопоставимо с результатами 2018 года в 3,534 млрд фунтов стерлингов дохода и прибыли в 341 млн фунтов стерлингов. Операционная рентабельность выросла с 9,9% в 2018 году до 10,6% в прошлом году.

Компания провела в прошлом году реорганизацию, чтобы укрепить и оптимизировать свой бизнес. GKN развивает направления по гражданским авиационным конструкциям, двигателям и военным проектам – процесс, который продолжится в течение следующих 18 месяцев. Между тем, GKN инвестировала более 50 млн фунтов стерлингов в свои предприятия в Великобритании в Каусе, Лутоне и Портсмуте и американский завод в Гарден-Гроув, Калифорния.

Также в прошлом году GKN усилила бизнес в деловой авиации, получив контракт на проектирование и изготовление хвостового оперения и пола для Gulfstream G700. Контракт дополнительно затрагивал производство панелей фюзеляжа. Кроме того, Aerion выбрала GKN для разработки хвостового оперения, электропроводки и систем соединений для сверхзвукового бизнес-джета AS2.

Robinson начинает сборку тысячного R66

Американская компания Robinson Helicopter начал сборку юбилейного тысячного вертолета R66. Ожидается, что в следующем месяце он будет доставлен заказчику.

Robinson R66 – легкий многоцелевой пятиместный коммерческий вертолет является первым газотурбинным вертолетом, спроектирован и построен в Robinson Helicopter. Вертолет был разработан в 2000-е годы. Совершил первый полет 7 ноября 2007 года.

Вертолет с газотурбинным двигателем R66 вобрал в себя многие конструктивные элементы предыдущей



модели R44, в частности, двухлопастной несущий винт, Т-образную ручку управления и салон открытой конфигурации. В тоже время R66 выгодно отличается от своего предшественника увеличенным запасом мощности, улучшенными летными характеристиками и более просторным салоном, а также еще одним очень удобным новшеством – багажным отделением.

Вертолет R66 разработан в соответствии со всеми требованиями Федерального управления гражданской авиации США (FAA) относительно безопасности полетов и ударопрочности конструкции. Открытая конфигурация пятиместного салона обеспечивает прекрасный круговой обзор не только для пилота, но и для пассажиров. Наряду с применением новейшей силовой установки в R66 реализованы и другие инновационные решения, такие как энергопоглощающие сидения и новая топливная система баллонного типа.

После пяти лет научно-исследовательских и конструкторских работ инженеры Robinson Helicopter создали новый вертолет со значительно улучшенными техническими характеристиками и уменьшенными эксплуатационными расходами, поэтому газотурбинный R66 идеально подходит для использования в частных, коммерческих и служебных целях.

R66 получил сертификат Федерального управления гражданской авиации (FAA) США 25 октября 2010 года. Поставки начались в ноябре 2010 года. Сборка, проверка и летные испытания всех вертолетов Robinson осуществляется на собственном заводе компании в городе Торранс (штат Калифорния, США), что гарантирует наивысшее качество производства.

«Ситикоптер» внедряет Heli-STAR

Российский вертолетный сервисный центр «Ситикоптер» переходит на систему автоматизации управления процессами ТОиР Heli-STAR от компании «АБ Систем-Групп» и поможет дополнить ее данными по вертолетам зарубежного производства.

В ходе международной выставки и конференции MRO Russia & CIS 2020 компания ООО «Ситикоптер» подписала соглашение с «АБ Систем-Групп» о внедрении в промышленную эксплуатацию системы Heli-STAR для автоматизации управления процессами ТОиР и поддержке «АБ Систем-Групп» в наполнении системы необходимыми данными для обслуживания вертолетов Airbus Helicopters EC130 B4 и T2, Leonardo Helicopters AW119 и Robinson R66. Помимо

этого, предоставляемая «Ситикоптер» информация о состоянии агрегатов будет использована «АБ Систем-Групп» для развития сервиса предиктивной аналитики, применение которого позволит провайдерам ТОиР российских и зарубежных вертолетов оптимизировать закупки и загрузку своего производства, повысит качество работ и, в конечном счете, безопасность полетов за счет предупреждения вероятных отказов.

«Ситикоптер» создавался с учетом лучших западных практик и логика нашего развития требует большей прозрачности, качественного прогнозирования и управления ресурсами, а без автоматизации этого не достичь. У нас, пожалуй, один из самых

широких наборов допусков практически на все популярные в России типы вертолетов иностранного производства и высокая загрузка центра ТОиР, поэтому внедрение и доработка Heli-STAR под наши потребности - очень своевременный шаг для нашего предприятия», - комментирует Кирилл Слышенков, генеральный директор ООО «Ситикоптер».

Heli-STAR - российская информационная система управления процессами поддержания летной годности воздушных судов, разработанная ООО «АБ Систем-Групп». Система предназначена для управления технической, эксплуатационной и производственной документацией авиационной техники любых типов, для планирования и контроля выполнения работ по ТОиР, хранения истории эксплуатации и обслуживания каждого ВС. В настоящий момент Heli-STAR поддерживает сопровождение таких типов ВС как отечественные Ка-32Т, Ми-171/172, Ми-26Т, Ми-8АМТ, Ми-8МТВ-1, Ми-8Т/ТП/П/ПС и зарубежные Airbus Helicopters AS350 B2 и B3, AS355N и NP, BO105 CBS4 и CBS5, Leonardo AW139 и AW109, Bell 407, Robinson R44 и R44 II.

ООО «Ситикоптер» - сервисный центр международного уровня (сертификат Федерального агентства воздушного транспорта No285-17-068), выполняющий оперативное и периодическое техническое обслуживание вертолетов Robinson R44, R44 II и R66, Airbus Helicopters AS350 B2 и B3, EC130 B4 и T2, Bell 407 и 407 GX, Leonardo Helicopters AW119, A109 E, S и SP и AW139. Авиационно-технический центр «Ситикоптер» является авторизованным сервисным центром Robinson Helicopters (производитель вертолетов Robinson) и единственным авторизованным российским дистрибьютером компании Safran Helicopter Engines (производитель авиационных двигателей) на территории России и стран СНГ.



Sino Jet оценивает влияние COVID-19

Многочисленные меры пограничного и карантинного контроля во всем мире, связанные с COVID-19, сказываются на деловой авиации, поскольку спрос на авиаперевозки в целом падает. По оценкам гонконгского оператора Sino Jet, когда в Китае около 60 миллионов человек находятся в карантине, а предприятия были вынуждены закрыться до конца февраля, в прошлом месяце внутренние рейсы в Китае сократились наполовину.

Гонконг, один из основных центров деловой авиации региона, закрыл 10 из 14 терминалов и ввел обязательный 14-дневный карантин для всех пассажиров, въезжающих в Гонконг из Китая.

«Ожидается, что активность деловой авиации в Гонконге продолжит снижаться, поскольку клиенты из материкового Китая не могут свободно путешествовать через Гонконг в другие страны. Трафик деловой авиации резко падает, поскольку Гонконг не может служить транспортным узлом в этот период», - заявила президент группы Sino Jet Дженни Лау.

В связи с тем, что многочисленные международные авиакомпании сокращают и приостанавливают обслуживание самолетов в Китае, Sino Jet по-прежнему испытывает спрос на бизнес-джеты. По словам Лау, международные рейсы сократились на 20%, что «очень разумно для текущей экономики и мировой ситуации».

«Запрос на чартерные услуги резко возрос в январе 2020 года. Мы считаем, что многие путешественники и бизнесмены застряли внутри или за пределами страны. Некоторые коммерческие авиакомпании сокращают свои услуги или даже прямые рейсы в/из определенные страны, а состоятельные люди ... обращаются к чартеру на частном джете», - добавила она.

В настоящее время Sino Jet имеет две штаб-квартиры в Пекине и Гонконге с офисами в Сингапуре, Макао, Шэньчжэне, Чжухай, Гуанчжоу, Шанхае, Чэнду, Сямыне и Ханчжоу.

Компания предприняла ряд мер по борьбе с распространением вируса, таких как глубокая дезинфекция офисов, разработка плана цифровой связи для уменьшения необходимости физического присутствия и обеспечение четкой политики карантина для своей команды. Члены экипажей также предоставляют клиентам дополнительную информацию об ограничениях на поездки до отъезда, таких условий,

как отказ во въезде, разрешенный въезд, но подлежащий карантину и разрешенный въезд после прохождения медицинского осмотра, чтобы они могли пересмотреть расписание рейсов и пункт назначения в соответствии со своими требованиями.

Если пассажир выбирает возможность самостоятельно изолироваться дома от контактов с семьей, Sino Jet также поможет и закажет отель, а также предоставит все ресурсы, такие как маски и дезинфицирующие средства. Все сотрудники также должны регистрировать температуру своего тела два раза в день и внимательно следить за любыми изменениями.



Fly Aeolus делает ставку на Cirrus SR22

Fly Aeolus, крупнейший оператор Cirrus SR22 в Европе, готовится расширить свою программу долевого владения в ключевых регионах Бельгии, Франции, Германии и Нидерландов, чтобы использовать растущий бизнес-спрос на высокопроизводительные поршневые самолеты.

Fly Aeolus, базирующаяся в Антверпене, также хочет запустить чартерные рейсы на SR22 и призывает к изменению европейских правил, чтобы позволить четырехместным высокопроизводительным самолетам выполнять полеты в коммерческих целях без ограничений.

Оператор из Антверпена был запущен в 2009 году, поначалу летая в Бельгии и Нидерландах на одном частном SR22. В 2019 году компания расширила свою географию до Франции и Германии и теперь обслуживает членов в четырех странах с парком из 15 самолетов. «Наша цель – добавлять от двух до трех SR22 в год», - говорит соучредитель компании Винсент Вигманс. «Здесь много спроса».

Флот оператора состоит из находящихся в частной собственности самолетов SR22, которые управляются Fly Aeolus и пилотируются сертифицированными коммерческими пилотами – с тремя экипажами, выделенными на каждый самолет. Чтобы присоединиться к программе, клиенты должны приобрести небольшую долю в самолете. Это дает им доступ ко всему флоту. «Мы также предлагаем предоплаченную карточную программу с ценами, начиная с 10000 евро (\$11 500) за примерно 15 часов полета», - говорит Вигманс.

Он описывает SR22 как «идеальный самолет для коротких перелетов по всей Европе» с высоким уровнем комфорта и безопасности и возможностью доступа к более чем 1600 аэропортам и аэродромам, «приближая клиента к месту назначения». «Некоторые из наших клиентов используют SR22 для коротких поездок, и чтобы добраться до бизнес-джетов для дальних поездок», - говорит он.

Несмотря на растущую клиентскую базу, Fly Aeolus

хочет расширить предложение, включив в него предварительно оплаченный чартер по запросу. «В настоящее время однодвигательные поршневые самолеты допускаются к таким полетам только под сертификатом эксплуатанта (АОС) и когда полеты выполняются в визуальных метеорологических условиях», - говорит Вигманс. «Это не является предпочтительным, учитывая ограниченное количество дневного времени в осенние и зимние месяцы».

Fly Aeolus стремится убедить власти в том, что многие однодвигательные поршневые самолеты сейчас разрабатываются и производятся по очень высоким стандартам. Вигманс ссылается на «очень надежный» двигатель SR22 Continental IO-550, аварийную парашютную систему и стеклянную кабину Garmin Perspective с «лучшей ситуационной осведомленностью с помощью движущейся карты», спутниковой информацией о погоде, синтетическим видением, опцией осведомленности о рельефе местности, инфракрасной камерой и «всесторонней» противообледенительной защитой. «Эти системы безопасности недоступны на многих частных джетах, которые компании эксплуатируют под АОС», - говорит Вигманс.

Он добавил, что Агентство по авиационной безопасности Европейского Союза сделало «большой шаг вперед», позволив турбовинтовым самолетам с одним двигателем выполнять коммерческие рейсы в условиях полетов по приборам – правило было утверждено в 2017 году после более 20 лет лоббирования со стороны европейских эксплуатантов и производителей турбовинтовых самолетов.

«Мы надеемся, что в ближайшие годы мы сможем добавить в АОС определенные однодвигательные поршневые самолеты с дополнительными функциями безопасности без каких-либо ограничений», - говорит Вигманс.



«Мы покидаем EASA»

В конце текущего года, когда переходный период Brexit подойдет к концу, Великобритания покинет и Агентство по авиационной безопасности Европейского союза (EASA). С 1 января 2021 года ответственность за сертификацию самолетов и авиационных технологий на всей территории страны будет возложена исключительно на Управление гражданской авиации Великобритании.

Британский министр транспорта Грант Шаппс заявил, что Великобритания выйдет из состава Агентства по авиационной безопасности Европейского союза (EASA) после переходного периода и передаст ответственность за сертификацию и регулирование безопасности полетов своему собственному управлению гражданской авиации (CAA). Об том пишет Aviation Week Network. «Мы покинем EASA, — сказал Шаппс. — Фактически, большая часть их опыта пришла из Великобритании. Многими ключевыми фигурами были британцы». Он подчеркнул, что «ведущие экспертные знания должны вернуться домой», а также надеется, что переход от EASA к CAA пройдет гладко.

В настоящее время EASA, базирующаяся в Кельне (Германия), занимается всей сертификацией, стандартизацией, одобрениями и регулированием гражданской авиации и авиационной техники для стран-членов. Как сообщает BBC, многие из ведущих руководителей EASA в настоящее время являются британцами, а это означает, что предстоящий переход регулирующей ответственности к CAA может привести к возвращению некоторых ведущих деятелей EASA в Великобританию. По словам министра, переход будет постепенным, а именно, после 31 декабря, когда закон ЕС больше не будет распространяться на Великобританию. Кроме того, страна будет

добиваться от EASA взаимного признания сертификатов в двусторонних соглашениях с другими странами и блоками.

CAA возьмет на себя ответственность за выдачу новых сертификатов типа самолета и сертификатов летной годности. Глава британского Минтранса отметил, что транспортные средства городского воздушного движения (Urban Air Mobility, UAM) будут в числе первых примеров, заявив, что он уже провел переговоры с разработчиком UAM Joby Aviation. «Через некоторое время мы захотим разработать наши собственные (авиационные — прим. ред.) сертификаты, — сказал Шаппс. — Одна из главных вещей, которых мы ходим добиться — это стремление двигаться вперед в области технологий и автоматизации. Мы позаботимся о том, чтобы наша законодательная база могла позволить организациям преуспеть на рынке Великобритании».

С момента Brexit (выхода из состава Евросоюза) в январе, Великобритания считается «третьей страной» в рамках EASA, и этот статус сохранится до конца года. «В течение этого времени Великобритания будет рассматриваться как государство-член ЕС, но больше не будет принимать участия в каких-либо действиях по принятию решений или формированию решений в EASA», — говорится в сообщении европейского агентства.

На протяжении всего процесса Brexit, сроки переносились несколько раз. Несмотря на это, министр транспорта Великобритании подтвердил, что переход начнется в конце декабря. В свою очередь, согласно сообщению EASA, переходный период между сторонами может быть продлен один раз до двух лет. Причем решение о продлении переходного периода должно быть принято до 1 июля 2020 года.

Хотя решение о выходе из EASA уже было подтверждено министром транспорта Великобритании, не все участники рынка и авиационной промышленности его поддерживают. В частности, ADS Group, которая представляет британские компании, работающие в аэрокосмической, оборонной, охранной и космической сферах, заявляет, что выход Великобритании из EASA может оказать негативное влияние на страну. «Влияние Великобритании в EASA способствует повышению стандартов в мировой авиации, поддерживает сотрудничество с нашими международными партнерами и помогает сделать нашу отрасль привлекательной для инвестиций, необходимых для разработки нового поколения современных авиационных технологий», — подчеркнул исполнительный директор ADS Пол Эверитт.

Эверитт также заявил, что «дальнейшее участие в EASA является лучшим вариантом для поддержания конкурентоспособности нашей аэрокосмической отрасли стоимостью 36 млрд фунтов стерлингов». Он также оценил стоимость запуска собственного авиационного регулятора в размере 40 млн фунтов стерлингов в год. В настоящее время ежегодная стоимость членства в EASA составляет от 1 до 4 млн фунтов стерлингов.

В любом случае, чтобы «вернуть кадры домой», CAA будет предлагать значительно более высокую заработную плату. А принимая во внимание тот факт, что после выхода страны из ЕС бюджеты по всей Великобритании будут довольно экономными, то возвращение коллег может оказаться более сложной задачей, чем ожидалось.

Источник: AVIAPAGES

А-Групп успешно прошла аудит IATA DAQCP

Эксперты международной организации изучили работу инфраструктуры А-Групп в части противообледенительной обработки воздушных судов и выдали положительное заключение.

А-Групп является одним из основных поставщиков услуг по противообледенительной обработке в Международном аэропорту Шереметьево. Компания владеет собственным парком из 10 спецмашин Vestergaard Elephant, складом жидкости объемом 420 тыс. литров с автономным электроснабжением, а также собственной сертифицированной лабораторией контроля качества.

Благодаря этому А-Групп может обеспечить не только бесперебойный «облив» самолетов деловой авиации на базе собственного FBO Москва Шереметьево, но и в рамках партнерства с ООО «Шереметьево Хэндлинг» предоставляет соответствующие услуги авиакомпаниям регулярных воздушных линий, а также грузовым операторам. Среди них – участники альянсов SkyTeam, Star Alliance и OneWorld.

А-Групп ежегодно проходит добровольный международный аудит DAQCP – De-icing/Antiicing Quality Control Pool.

DAQCP – независимая аудиторская организация, основанная в 1997 году группой крупнейших авиакомпаний под эгидой IATA. На сегодня в DAQCP входят 136 авиакомпаний. Организация ежегодно проводит проверки более чем в 600 компаниях-операторах по наземному обслуживанию в 300 аэропортах мира. Эксперты DAQCP – это специалисты в области качества, техобслуживания ВС и безопасности полетов из крупнейших авиакомпаний. Контроль качества основан на мировых стандартах SAE / ICAO / IATA.

Аудиторские проверки проводятся с октября по апрель и основываются на чеклистах, которые обновляются ежегодно с учетом новейших требований и технологий в области ПОО. В случае обнаружения недостатков в работе той или иной компании, все члены DAQCP незамедлительно получают информацию, что напрямую влияет на безопасность полетов.

В нынешнем году аудит в FBO Москва Шереметьево проводился в конце февраля, с участием экспертов авиакомпании Alitalia. Они не отметили недочетов, и выдали полностью положительное заключение о работе инфраструктуры А-Групп в части ПОО. Это

подтверждает статус А-Групп как надежного и профессионального оператора по наземному обслуживанию.

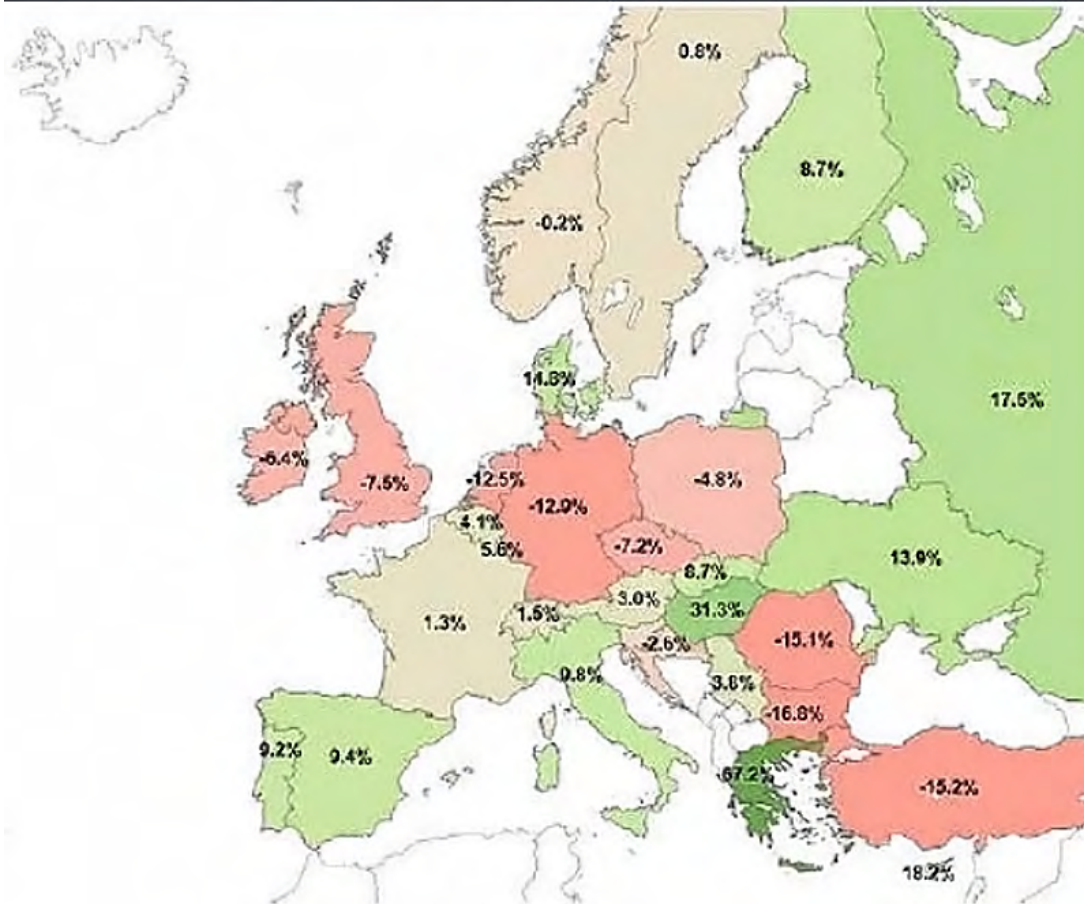
Николай Викторович Клименков, Генеральный директор: «Наша инфраструктура готова к любым сюрпризам, которые готовит погода. Эта зима оказалась мягкой, но не будем забывать, что «облив» бывает необходим и при плюсовых температурах, и он непосредственным образом влияет на безопасность полетов. Поэтому, вопросам качества на этом участке нашей работы уделяется особенное внимание».



COVID-19 уже подрывает трафик

Согласно последнему ежемесячному отчету Business Aviation Monitor от WINGX, в феврале в Европе было зарегистрировано 57227 рейсов бизнес-авиации. Это на 0,8% ниже показателей прошлого года и подрывает результаты, достигнутые в январе. В целом с начала 2020 года активность бизнес-авиации в Европе пока на 1,7% выше в годовом исчислении.

February 2020: YOY TREND



С поправкой на високосный год снижение в феврале 2020 года превысило 3%, а тренд с начала года имеет отрицательный вектор по сравнению с 2019 годом. В первую неделю марта наблюдалось снижение на 6%, при этом количество рейсов из Италии сократилось более чем на 40%.

В феврале активность деловой авиации в Германии упала на 13%, количество рейсов из Великобритании также значительно снизилось. В течение месяца зафиксирован большой рост трафика из Италии, Испании и России.

Значительное снижение в феврале в Великобритании и Германии произошло в основном из-за падения на 20% полетов винтовых самолетов. Трафик больших джетов в Германии снизился, но вырос в Швейцарии, Италии и Австрии. Активность джетов остальных категорий увеличилась на 10%.

Россия лидирует в чартерной активности (64% всех рейсов выполнялись под АОС), затем следуют Швейцария и Испания. Активность АОС в Германии, Великобритании и Турции значительно упала.

В феврале трафик в Лондоне сильно снизился из-за падения активности винтовых самолетов, но полеты крупногабаритных джетов в аэропортах Лондона возросли. Аналогичная ситуация наблюдалась в Женеве, Москве и Цюрихе. Рейсы остальных бизнес-джетов (легких и средних) увеличились на 14% в Женеве, на 19% – в Брюсселе.

В феврале полеты внутри Европы упали на 1% (более 4% с учетом високосного года). Количество рейсов из Европы в Северную Америку возросло на 6%, в то время как объем перевозок между Африкой, Азией и Ближним Востоком значительно сократился.

Активность самолетов Pilatus выделяется, продолжает быстро расти трафик PC-24. Был также замечен сильный рост полетов тяжелых джетов Embraer и Bombardier. Трафик средних джетов и VLJ Cessna вырос, также как активность легких джетов Embraer.

В феврале сильный рост активности наблюдался в Женеве, Внуково и Ле Бурже, хотя 12-месячная тенденция остается негативной для большинства ведущих аэропортов. В феврале немецкие аэропорты – Мюнхен, Шнефельд и Штутгарт – переживали большой спад.

Чартерный трафик и АОС в этом году вырос более чем на 15% во Внуково, Лондоне, Биггин Хилл, Майорке и Самедане. 12-месячный тренд намного слабее: только у Фарнборо сохранил сильный тренд – 6%.

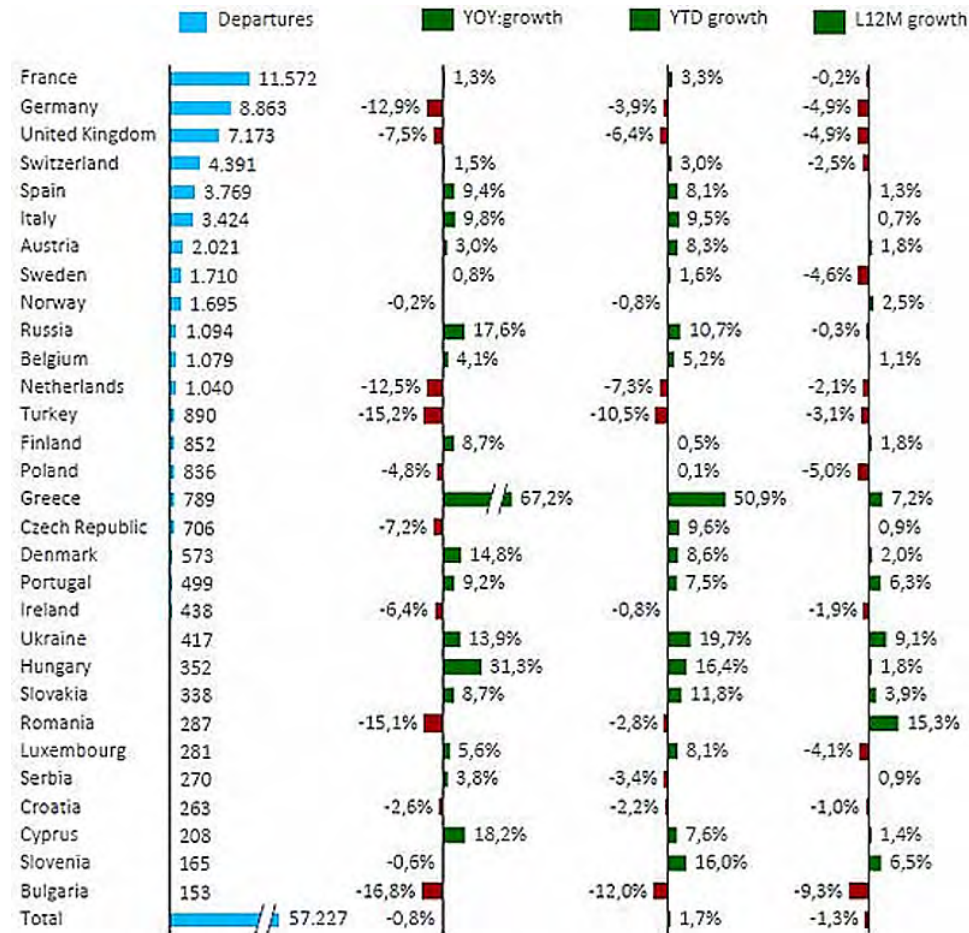
Ричард Кое, управляющий директор WINGX, комментирует: «Февральские тенденции были неутешительными, по сравнению с высокими показателями января, но эффект COVID-19 уже очевиден: при-

бытие бизнес-джетов из Китая сократилось на 30% в годовом исчислении, а рынок Германии испытал наибольшее воздействие вирусного кризиса из Азии.

В Европе наблюдался некоторый рост в феврале, в частности, в период лыжного сезона, с трафиком соединяющим Москву, Женеву и Шамбери. Также значительный рост активности больших джетов зафиксирован в лондонских аэропортах. В целом

рынок чартерных рейсов бизнес-джетов, похоже, показал себя достаточно хорошо.

Но заглядывая в будущее, мы уже можем наблюдать усиливающийся негативный эффект от мер по сдерживанию распространения коронавируса в Европе, что может привести к значительным экономическим рецидивам в регионе в течение следующих нескольких месяцев, и неизбежно приведет к дальнейшему снижению активности бизнес-джетов».



Портфель Jetcraft резко растет

Jetcraft, мировой лидер по продажам и приобретению бизнес-джетов, сообщает о высокой активности в начале 2020 года, поскольку владельцы стремятся к более быстрому переходу на новые или более дальнемагистральные модели.

Эта активность может быть связана с выходом на рынок перепродаж Bombardier Global 7500, увеличением сделок по трейд-ин, а также возможностью извлекать выгоду из неравного развития рынков различных регионов благодаря глобальному охвату Jetcraft.

Чед Андерсон, президент Jetcraft, говорит: «Скорость обновления у покупателей беспрецедентна: средний цикл владения сейчас составляет 4-5 лет, а не как ранее 7-10 лет».

Глава компании называет запуск рынка перепродаж Bombardier Global 7500 – ключевым источником активности. «Рынок перепродажи Global 7500 начался, и энергия строится вокруг этого продукта. В конце 2019 года мы продали на вторичном рынке один из первых в мире Global 7500 и в феврале закрыли сделку по второму. У нас есть другие варианты 7500, которые появятся в ближайшее время, и чем больше самолетов Bombardier поставляет, тем большее признание получает этот флагман», – говорит Чед Андерсон.

Jetcraft, одна из немногих компаний, принимающих участие в сделках с самолетами, в настоящее время переживает всплеск активности на рынке трейд-ин.

Андерсон продолжает: «Если кто-то ищет свой первый самолет или хочет перейти на более дальнюю модель, мы прислушиваемся к запросам наших клиентов. Увидев высокий спрос на самолеты Falcon 900LX, мы осознали необходимость, стратегически нацелились и выбрали эту марку и модель, чтобы до-

нести ее до наших покупателей. Теперь у нас в списке есть три высококачественных Falcon 900LX, правильно оцененных и готовых для новых владельцев».

Еще один самолет с заметной активностью в портфеле Jetcraft – Bombardier Challenger 605. По словам Андерсона: «Благодаря многочисленным продажам этой модели до 2020 года, Jetcraft находится в процессе привлечения 605 в наш собственный портфель посредством стратегических транзакций по трейд-ин с большими самолетами. Из восьми Global 5000, зарегистрированных в списке Jetcraft, еще одной востребованной модели на рынке трейд-ин, три уже проданы, и интерес к оставшимся самолетам высок».

Несмотря на ослабление спроса в некоторых регионах из-за текущих экономических проблем, всемирная структура Jetcraft позволяет покупателям из более сильных регионов, таких как Америка, приобретать самолеты, продаваемые в более слабых местах.

Крис Бреннер, первый вице-президент по продажам в Америках, говорит: «Мы наблюдаем высокую активность сделок в Северной и Южной Америках,

поскольку эти покупатели получают выгоду от самолетов, прибывающих из более проблемных стран. В течение 2020 года мы ожидаем увидеть много обновлений, особенно с учетом налогового законодательства США, которое поможет получить выгоду от амортизации на новые или подержанные самолеты тем, кто имеет эту возможность».

Дэвид Диксон, президент Jetcraft Asia, комментирует воздействие коронавируса на авиационную и туристическую отрасли: «Для меня это дежавю, поскольку я слишком хорошо помню вспышку атипичной пневмонии в 2002/2003 году и разрушения, которые она принесла, особенно в Азии. Но 17 лет назад Китай был менее интегрирован в мировую экономику. Таким образом, последствия были гораздо более региональными, но Азия сильно пострадала в экономическом плане. Сегодня мир другой. Китай является второй по величине экономикой, которая выросла с 2002 года, и во многих случаях это сказывается на цепочках поставок, а поездки гораздо более ограничены, чем раньше. Миллионы китайских граждан путешествуют за рубежом, поэтому туризм и индустрия гостеприимства будут ощущать огромное влияние».



Информационная перегрузка

Джей Месинджер является генеральным директором и основателем международной авиационной брокерской компании Mesinger Jet Sales. Компания Mesinger Jet Sales уже 46 лет успешно работает на вторичном рынке, имеет мировую репутацию персонализированного и прозрачного обслуживания. Джей Месинджера рассуждает о роли брокера на вторичном рынке на фоне развития интернет-технологий.

Я помню, когда впервые начал работать интернет, каким мы его знаем сегодня. Многие, работающие на вторичном рынке деловых самолетов, почувствовали,



что мир, который знали, только что закончился. Но в конце концов, если бы интернет позволял всего лишь одним щелчком мыши получать ответ на каждый вопрос, о котором можно было бы подумать, кому бы нужны были такие люди, как я?

Мне не потребовалось много времени, чтобы понять, что моя ценность может быть выше, чем когда-либо. Раньше я был бы готов помочь реальному покупателю или настоящему продавцу разобраться во всех хитросплетениях и принимать правильные решения. Это было 30 лет назад. Сегодня всё еще предостаточно хитростей, и, к счастью, мне не нужно объяснять свою ценность тем, кто пытается в них разобраться. Смысл в том, чтобы быть уверенным, что каждый, кто ищет информацию, сможет по-настоящему разглядеть мусор и полностью сосредоточиться на ценных знаниях.

В последнее время все больше и больше потенциальных клиентов заходят в интернет, прежде чем позвонить нам. Часто они чувствуют, что вооружены, учитывая, что, по их мнению, информация делает их умнее нас.

Один из моих любимых клиентов – когда кто-то звонит и говорит, что он в интернете и видит, что в категории, в которой он заинтересован, продается 35 самолетов, и спрашивает, какую ценность я мог бы дать, поскольку он уже видит весь этот доступный список. После примерно трех минут моего сегментирования списка он понимает, что попал в ловушку информационной перегрузки.

Разбор 35-ти самолетов с непопулярными конфигурациями, со сверхвысоким временем экспозиции, базирующихся и эксплуатируемых в тех частях мира, из которых проблематично импортировать, или у

которых нет серийных номеров (то есть они даже не являются реальными самолетами, выставленными на продажу) производится профессионалом с реальным опытом работы на рынке. В течение трех минут после сокращения списка, в который может уместиться до трех самолетов, моя ценность стремительно вырастает.

Это еще один интересный момент в жизни нашей отрасли. Кажется, маятник снова пришел в движение. Мы все знаем, что это динамичная отрасль, и никакие рыночные условия не будут длиться вечно. Умение предвидеть движение рынка является ключом к тому, чтобы оставаться впереди, а наличие правильного партнера, дающего четкие разумные рекомендации, имеет решающее значение для навигации в турбулентных водах.

Мы наслаждались довольно сбалансированным рынком в течение нескольких лет. Этот текущий тренд немного смещен от центра. Если наблюдать за потоком информации во время изменений, то можно попасть в место, которое будет позади общего движения. Это направление может оказать негативное влияние на ваше планирование и обновления парка или самолетов.

Очень важно тщательно выбирать источник информации. Уверяю, что независимо от того, сколько вы заплатите за поддержку сделки или консультационные услуги, это будет дешевле, чем ошибка, допущенная при закрытии сделки. Это замечательная отрасль, в основном наполненная клиент-ориентированной поддержкой. Воспользуйтесь этим, и движения рынка не будут такими разрушительными, как могло бы быть если идти в одиночку.

Источник: AIN

Проверено, испытано, подтверждено

Созданная на основе принципов безопасности и мастерства, команда летчиков-испытателей Bombardier овладела искусством проведения нового самолета через все жесткие требования сертификации.

Региональный аэропорт Теллурид, самый высоко расположенный коммерческий аэропорт в Северной Америке, окружен вершинами Скалистых гор Колорадо.

Была зима 2017 года, и самолет Bombardier Global 7500 стоял на пустынной взлетно-посадочной полосе аэропорта, раскачиваемый потоками завывающего

ветра. На высоте более 9000 футов это была впечатляющая взлетно-посадочная полоса, если не сказать больше. Прибыла команда из двух пилотов-испытателей и инженера по летным испытаниям (ИЛИ), которая только что проверила информацию о безопасности полетов – огромный отчет, подготовленный командой поддержки, чтобы убедиться, что самолет готов к испытаниям. Пришло время испытать самые большие и самые дальние бизнес-джеты в мире.

Революционные модели, такие как флагманский самолет Global 7500, а также лучшие в своем классе самолеты Global 5500 и Global 6500, нуждаются в

обширных и сложных испытаниях: тысячи летных часов, бесчисленное множество нестандартных сценариев, большая и преданная своему делу команда с обширным спектром навыков и опыта. И хотя это подразделение базируется не в Центре летных испытаний Bombardier (ЦЛИБ) в Вичите, штат Канзас, в его задачи входит совершение сложных полетов в таких непростых локациях, как Теллурид, чтобы помочь компании добиться сертификации новых самолетов.

Другая философия

В ЦЛИБ 20 пилотов-испытателей, большинство из которых имеют разнообразный опыт военной службы. «Очень важно, чтобы летчик-испытатель понимал условия эксплуатации самолета, который он испытывает», - объясняет Ричард Линг, бывший заместитель главного летчика-испытателя ЦЛИБ. «Особенно если это самолет или система, которая находится на ранней стадии разработки». В отличие от линейного пилота, который обычно управляет сертифицированным самолетом на основе руководства по эксплуатации, летчики-испытатели, такие как Линг, сами создают такие руководства по эксплуатации.

«Это требует совершенно другого мышления», - говорит Линг. «Иногда, стремясь уточнить необходимые данные, мы снова ведем самолет в режиме полета, в котором он прежде никогда не был. В то время, как мы повторяем эти действия, мы должны критически следить за всем: Безопасны ли условия? Работают ли в данный момент предложенные процедуры? Соответствует ли конструкция нормативным требованиям? И, конечно же, нужна принципиальность, чтобы прекратить испытания, если что-то пошло не так».



Честность и принципиальность лежат в основе программ летных испытаний Bombardier. Прежде чем самолет Global 7500 был сертифицирован в прошлом году, он прошел строгую 21-месячную программу испытаний, включающую 2700 часов полетов. Это почти 130 часов в месяц - большой успех для команды. В условиях усиления требований к безопасности полетов и роста ожиданий клиентов, сертификация самолета, столь сложного и технологически продвинутого, как самолет Global 7500, является весьма непростой задачей. Но Линг и его команда готовы придерживаться долгосрочной стратегии и играть в длинную игру: «Благодаря оптимизации процессов, технологий и порядка проведения испытаний мы смогли втиснуть эти часы в 21 месяц», - говорит он. «У нас имеется гораздо больше ресурсов имитационного моделирования и конструктивного обо-

рудования, поэтому, когда приходит время проводить настоящие летные испытания, мы имеем дело с относительно зрелым проектом». Большинство испытательных программ на 80 процентов состоят из проектирования и оценки на земле и только 20 процентов испытаний проводятся в воздухе.

Помогает и то, что пилоты тесно сотрудничают со специалистами-инженерами и ИЛИ. Не менее одного ИЛИ будет сопровождать летчиков-испытателей в каждом полете; в случаях, когда процесс испытания особенно рискованный, группа инженеров на земле, наподобие центра управления космическим полетом, будет при помощи телеметрического оборудования в режиме реального времени отслеживать состояние членов летного экипажа, средств связи и данных. «Наличие группы людей, отслеживающих

риски или порядок выполнения действий, дает нам несколько точек зрения на одну проблему, которые никогда не сможет представить отдельный ИЛИ на борту», - говорит Дэвид Бен, менеджер по летным испытаниям в ЦЛИБ.

Безопасность прежде всего

Безопасность является неотъемлемой частью философии ЦЛИБ как для клиента, так и для летного экипажа. Порядок испытаний проходит тщательную оценку безопасности, которая идентифицирует потенциальные опасности и меры по их контролю, которые смогли бы свести к минимуму или даже устранить их в полете. «Если мы решим, что процедура тестирования является слишком рискованной, то нам нужно найти другой способ сбора требуемых данных», - говорит Бен. «Мы не хотим причинить вред команде. Вот почему мы часто обращаемся к телеметрическому оборудованию, ведь оно позволяет проводить дополнительные контроль и надзор».

Прекрасным примером этого является то, как команда установила предельную рабочую скорость самолета Global 7500. Во время полетов на скоростях, приближающихся к 1-му Маху, необходимо присутствие всех членов команды - как на борту самолета, так и на земле - чтобы убедиться в способности конструкции самолета выдержать перегрузки при скорости, близкой к сверхзвуковой. Для этого требовалось бы также отключить отдельные функции безопасности в Программном Обеспечении системы управления, которые помешали бы пилотам достичь такую предельную скорость. Тогда бы им пришлось летать по разным критическим сценариям, чтобы подтвердить, что самолет с работающей системой управления способен обеспечить защиту даже в самых экстремальных ситуациях. «Такой тип испы-



таний требует большого воздушного пространства и большого контроля», - говорит Линг.

То же самое, только лучше

Инновация – это итеративный процесс, который идет рука об руку с испытаниями. На ранних этапах программы испытаний Global 5500 и Global 6500 задолго до сертификации Центр летных испытаний играл ключевую роль в эволюции конструкции крыла. Возьмем, например, заднюю кромку перепрофилированных крыльев: после тщательного моделирования и анализа крыльев инженеры Bombardier разработали конструкцию, которая улучшит их аэродинамику. После расчета потенциальных преимуществ с точки зрения топливных характеристик и скорости, они полагались на пилотов-испытателей, чтобы проверить - и в конечном итоге доказать - теорию, проверяя аэродинамику крыльев методом



шелковинок. Метод шелковинок – это обычная процедура, в которой направление и сила воздушного потока анализируются с использованием полосок пряжи, расположенных в виде сетки на крыле.

У Центра летных испытаний есть привычная мантра: то же самое, только лучше. Испытания самолетов Global 5500 и Global 6500 сводилось не столько к переосмыслению уже полученных результатов, сколько к улучшению уже достигнутых результатов предшественников. Мало того, что это гораздо более эффективный и действенный способ инновации, это также упрощает жизнь владельцам и операторам Global, которые собираются перейти на самолеты следующего поколения. Это, пожалуй, самая важная инновация самолета: сосредоточив внимание на многих незаметных на первый взгляд, но значимых улучшениях, пилот знакомится с дополнительными преимуществами. «При испытании самолетов Global 5500 и Global 6500 мы хотели убедиться, что испытываем те же ощущения, что и от самолетов предыдущих поколений - Global 5000 и Global 6000», - говорит Линг. «Это – первое впечатление. А затем, как приятный сюрприз, начинают проявляться преимущества новых технологий у каждого самолета – более высокие скорости, подача топлива».

Проверка на прочность

Неожиданные сценарии создают удивительные и нередко креативные тест-программы в любых условиях. Например, в Колорадо Линг и его команда использовали высокогорные аэропорты для проверки взлетов с одним двигателем в сложных конфигурациях (пониженная передача, закрылки и т.д.). Они также опробовали Global 7500 в ледяном Икалуите (Нунавут, Канада), и в горячем Термале (Калифорния, США), на способность самолета выдерживать

экстремальные перепады температуры и погодных условий. Для более точных погодных испытаний команда отправилась в Климатическую лабораторию МакКинли на военно-воздушной базе Эглин во Флориде, где они проверили характеристики самолета по точным температурам и плотности облаков.

В прошлом году Bombardier установила отраслевой эталон, выполнив испытания Global 7500 при условиях попадания воды. Правила предусматривают, что воздушное судно должно доказать, что оно способно взлетать и приземляться на взлетно-посадочных полосах, залитых стоячей водой. Испытание включает моделируемые взлеты и посадки над желобами, заполненными на различные глубины, чтобы продемонстрировать, что залитые водой взлетно-посадочные полосы не представляют опасности для эксплуатации самолета. Команда провела эти испытания в марте 2018 года на Взлетно-посадочной полосе Шаттлов в Космическом центре им. Кеннеди, впервые используя последнюю для гражданского летного испытательного центра. «Это было идеально для безопасного моделирования взлета», - говорит Линг. «Мы выбрали самую длинную и широкую взлетно-посадочную полосу, какую только смогли, и поставили желоб прямо посередине. В итоге мы не обнаружили никаких проблем, но было приятно узнать, что у нас было много запасных взлетно-посадочных полос, позволяющих имитировать посадку, и нам не нужно было совершать взлет. Мы всегда можем немедленно - и безопасно - остановиться, чтобы осмотреть самолет».

Для того чтобы убедиться в том, что новый самолет готов для мирового рынка, требуется команда самых лучших специалистов. Команда летных испытаний Bombardier стоит за каждым запуском самолета и на каждом его этапе.

Самолет недели

Оператор: *Global Jet Austria*

Тип: *Gulfstream G650*

Год выпуска: *2018 г.*

Место съемки: *февраль 2020 года, Zurich Kloten (ZRH / LSZH), Switzerland*



Фото: *Дмитрий Петроченко*