



Работая на удаленке, мы вдруг открыли для себя всю прелесть вебинаров. Сейчас в условиях кризиса именно этот формат является палочкой-выручалочкой. Причем мы заметили, что «на той стороне провода» люди стали активнее и более контактнее. Можно не только получить необходимые комментарии, но и договориться, например, о интервью с человеком, за которым гонялся последние несколько месяцев по всему миру. Спикеры охотно прогнозируют развитие ситуации, делятся своим мнением об упущениях, сделанных до кризиса, не скрывают нынешнюю ситуацию в компании. И еще стоит отметить обилие инициатив, которые зачастую могут появиться лишь в кризисный период. Covid-19 в принципе уже изменил наш привычный уклад. Так почему бы такому формату не стать своего рода биржей новостей?



Eurocontrol пошел на финансовые уступки

Ведомство отложило оплату сборов за управление воздушным движением в течение нескольких месяцев, что позволит бизнес-операторам продолжить операционную деятельность, связанную с гуманитарными миссиями

стр. 21



Активность бизнес-джетов на 80% ниже нормы

В первой половине апреля 2020 года во всем мире было выполнено чуть более 26 000 рейсов бизнес-джетов, что на 79% меньше и эквивалентно снижению на 95 000 полетов

стр. 22



Вторичный рынок в Европе в 2019 упал на 21%

По данным британской брокерской компании Colibri Aircraft, в 2019 году в Европе было куплено 152 подержанных частных самолета, что на 21% меньше (192 самолета), чем за аналогичный период предыдущего года

стр. 23



Covid-19 может вдвое сократить поставки

По мнению JetNet iQ, Covid-19 уже является самым фундаментальным потрясением – самым опасным «черным лебедем», когда-либо попадавшим в турбину деловой авиации

стр. 24

Gulfstream
G280



ARGUS выпускает доклад по COVID-19

ARGUS International опубликовала свой анализ падения активности бизнес-авиации, вызванного COVID-19. Публикация под названием «COVID-19 и его влияние на отрасль деловой авиации» доступна для скачивания и описывает драматические результаты, которые глобальная пандемия оказала на сообщество деловой авиации и долгосрочные прогнозы.

«Без сомнения, агрессивные, но необходимые меры по сдерживанию пандемии COVID-19 оказали пугающее воздействие на авиационную отрасль», - сказал генеральный директор ARGUS International Джо Меггенберг. «Аналитики объективно, на основе данных изучили, как это катастрофическое событие изменило трафик деловой авиации и дало представление о том, чего ожидать в ближайшее время».

В дополнение к официальному документу ARGUS объявляет о проведении вебинара, чтобы предоставить сообществу деловой авиации более глубокий

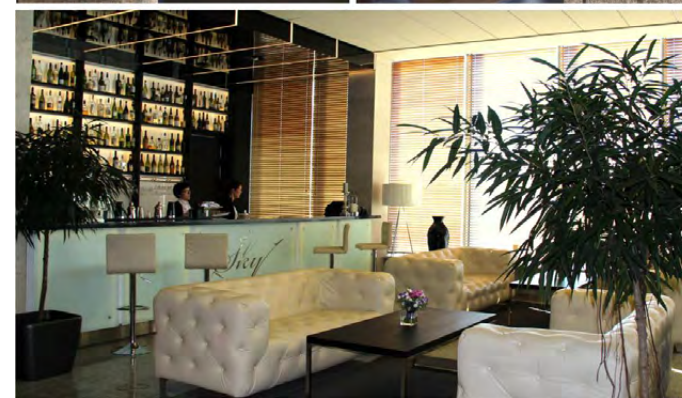
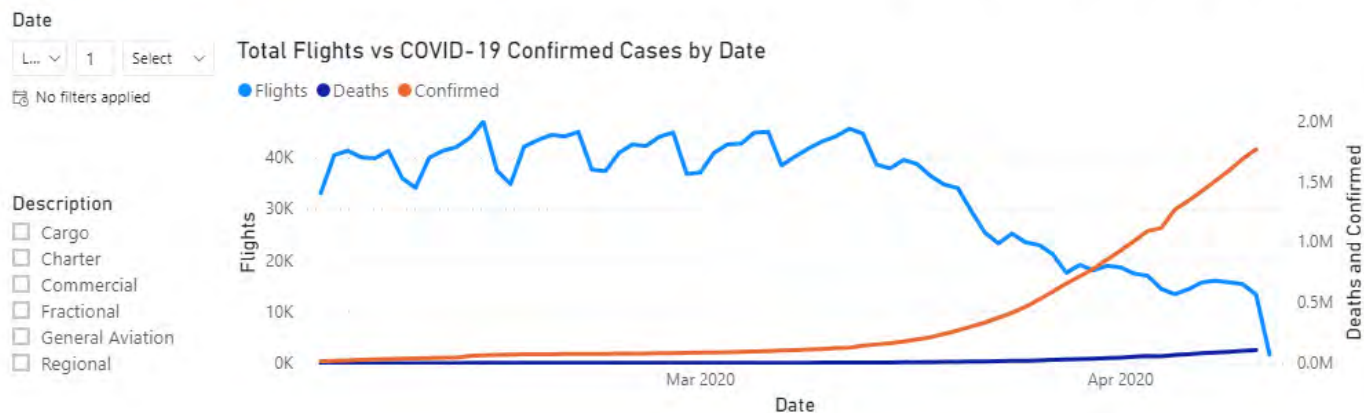
анализ результатов, содержащихся в документе, а также обновленные данные и прогнозы. «Этот вебинар предоставляет уникальную возможность для участников пообщаться с аналитиками, которые предоставили нам этот контент, получить дополнительную информацию», - сказал Чарльз Каннингем, вице-президент по продажам и маркетингу ARGUS International. «Мы надеемся, что эта сессия предоставит столь необходимые ответы отрасли, которая в целом затаила дыхание».

60-минутный вебинар под названием «На земле: Анализ влияния вспышки COVID-19 на полеты бизнес-авиации» (GROUNDED: An Analysis of the COVID-19 Outbreak's Impact on Business Aviation Flight Activity) запланирован на вторник, 21 апреля, время уточняется. Регистрация [здесь](#).

[Скачать](#) бесплатную копию доклада «COVID-19 и его влияние на отрасль деловой авиации».



COVID-19 Effect on Aviation Market by Sector



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

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

Разрушительные щупальца Covid-19

В последнем региональном отраслевом обзоре Asian Sky Group (ASG) подчеркивается вред, нанесенный пандемией Covid-19: 90% респондентов заявили, что их бизнес пострадал, а 75% сказали, что их финансовые цели в настоящее время неизвестны или недостижимы.

В последнем исследовании Asian Sky Quarterly управляющий директор ASG Джеффри Лоу, ссылаясь на резкое сокращение операций в Азиатско-Тихоокеанском регионе, сказал: «Опустошение – это единственное слово, которое приходит на ум», и добавил, что по данным опроса «Настроения и намерения», по мере продвижения отрасли вперед в Азиатско-Тихоокеанском регионе, скорее всего бизнес сначала будет ухудшаться прежде чем станет лучше.

Одна треть респондентов считает, что их финансовые цели неизвестны, а еще 42% говорят, что они недостижимы. Компании по управлению самолетами

проявили наибольший оптимизм среди респондентов. Между тем, 40% опрошенных полагают, что рынок восстановится во второй половине года, а 36% заявили, что не имеют представления о перспективах на второе полугодие.

Проблемы были особенно сильны в Большом Китае. «Серьезное воздействие Covid-19 в Большом Китае росло в среднем на 7% за неделю до марта. Сейчас нет респондентов, которые чувствуют, что на них это не повлияет», - говорит Лоу.

Кроме того, те, кто отвечал «Я не знаю», переходят в категорию «Я серьезно пострадал». «Просто выживание заменит любую цель на год, и свет в конце туннеля переместится в 2021», - подчеркивает Лоу. «Излишне говорить, что эмоции, которые мы все испытываем в отношении Covid-19, также упали и повлияли на ответы, полученные на наши обычные вопросы исследования».



 This section contains two images. On the left is a close-up, low-angle shot of a jet engine, showing the intricate fan blades and the engine casing. On the right is a full-body view of a private jet on a tarmac, with its cabin door open and stairs extended. The aircraft is positioned on a paved surface under a clear blue sky.

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 структул лБолваздел лс. Все права зашлщелл.



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

Covid-19: Как хранить самолет

На вебинаре NBAA, который [прошел](#) на прошлой неделе в четверг, разбирался вопрос о том, что должны делать операторы со своими самолетами, которые остаются на земле во время пандемии Covid-19, чтобы они могли иметь возможность легко вернуться к полетам, как только последствия кризиса уйдут. В число участников вебинара «Готовность флота – вопросы технического обслуживания при Covid-19» входили директор по операциям Masco Corp. Джей Орвин, президент и основатель Thoroughbred Aviation Натан Винкль, а также директор по операциям Immaculate Flight Филипп Хойм.

Прежде всего, операторы должны следовать рекомендациям производителей по обслуживанию, выполняемому на снятых с эксплуатации самолетах, включая не только производителей планеров, но и производителей двигателей, авионики и ВСУ. Двигатели и другие внешние компоненты, такие как трубки Пито, должны быть закрыты при хранении

самолета, чтобы птицы не могли гнездиться в двигателях или осы в трубах Пито.

Участники дискуссии также рекомендовали на регулярной основе выкатывать самолет из ангара на приангарную стоянку и запускать все системы, например раз в неделю, включая спутниковую связь и Wi-Fi. «Когда вы включаете самолет, вам нужно убедиться, что вы выполняете весь контрольный список предполетной проверки», - сказал Винкль. «На самом деле надо выполнить всё как будто готовитесь отправиться в полет».

Филипп Хойм, чья компания специализируется на очистке самолетов, также подчеркнул, что важно вычистить и применить защиту внешних и внутренних частей самолета перед длительной стоянкой. Это необходимо для того, чтобы краска оставалась неповрежденной, а также предотвращала развитие в кабине таких вещей, как плесень и грибок. «Проще защитить, чем восстановить потом», - сказал он.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Оперативная необходимость

В целях противодействия распространению коронавирусной инфекции COVID-19 в типовую конструкцию вертолета «Ансат» была внедрена модификация, позволяющая устанавливать инфекционные боксы для санитарного варианта исполнения вертолета.

Как стало известно BizavNews, на прошлой неделе Росавиацией по результатам проведенных испытаний одобрена модификация типовой конструкции вертолета «Ансат». Модификация значительно расширяет возможности использования вертолета для нужд санитарной авиации.

В целях противодействия распространению коронавирусной инфекции COVID-19 в типовую конструкцию вертолета «Ансат» была внедрена модификация, позволяющая устанавливать инфекционные

боксы для санитарного варианта исполнения вертолета. Вертолет «Ансат» может перевозить больных с подозрением на заражение особо опасными инфекциями и вирусами.

Вертолеты Ансат несут службу по спасению людей в различных регионах России, география их применения постоянно расширяется. Напомним, современная программа развития санитарной авиации в России реализуется с 2017 года и сейчас является частью Национального проекта «Здравоохранение».

Ансат - легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на Казанском вертолетном заводе. Конструкция вертолета позволяет оперативно трансформировать его как в грузовой, так и в пассажирский вариант с возможностью перевозки до 7 человек.



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

Rethink Convention.  **EMBRAER**
Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Daher предоставил два самолета в распоряжение «Aviation Sans Frontières»

Французский авиапроизводитель Daher выделил два турбовинтовых самолета ТВМ 940 для выполнения рейсов в интересах французской гуманитарной компании «Aviation Sans Frontières» («Авиация без границ»). Самолеты будут задействованы для срочной переброски медицинского персонала и оборудования внутри Франции во время пандемии.

«Aviation Sans Frontières» создал совместный портал на своем веб-сайте (<http://asfcovid.wingly.io>) для сбора бесплатных ресурсов от производителей самолетов, операторов деловой авиации, владельцев самолетов и других лиц для срочной перевозки медицинского персонала и медицинского оборудова-

ния по Франции и Европе. На призыв «Aviation Sans Frontières» о помощи также отвечают другие компании, работающие в авиационном секторе Франции, в том числе нефтяная компания Total, которая оплачивает топливо, используемое при перелетах.

Транспортная поддержка Daher для «Aviation Sans Frontières» дополняет мобилизацию персонала для технического обслуживания и логистики самолетов и вертолетов правительства Франции (вооруженных сил Франции и жандармерии), а также владельцев и операторов самолетов ТВМ и Kodiak, которые оказывают помощь в борьбе с коронавирусом.



FBO RIGA

A part of Flight Consulting Group

Признанный
уровень качества



Best FBO
in Europe



Qatar Executive установил месячный рекорд налета на G650

Qatar Executive (входит в Qatar Airways Group) в прошлом месяце установил новый месячный рекорд налета на Gulfstream G650ER. Один из семи бизнес-джетов катарского оператора (A7-CGC) в марте текущего года провел в воздухе 145 часов.

Сейчас Qatar Executive крупнейший оператор бизнес-джетов Gulfstream G650ER. Крайняя машина поступила в распоряжение оператора в конце декабря 2019 года в рамках контракта, который был заключен в июле с Gulfstream на сумму в \$1 млрд. Американский производитель поставит катарскому оператору 14 G650ER и четыре G500. Даты поставок новых машин пока не известны, однако к 2022 году оператор рас-

считывает завершить поставку 30 самолетов, заказанных в 2015 году у компании Gulfstream Aerospace.

В настоящее время парк оператора состоит из тринадцати самолетов американского производителя – шесть G650 и уже семь G500, что делает компанию крупнейшим эксплуатантом Gulfstream в регионе. В октябре 2019 года Qatar Executive заказал 10 самолетов G700 на \$750 млн и стал стартовым заказчиком новой модели.

В настоящее время Gulfstream Aerospace передал заказчикам 245 G650 и 147 G650ER.



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

В России разработают сверхзвуковые гражданские самолеты

По заказу Минпромторга РФ, российские конструкторы разработают техническую концепцию и программу создания сверхзвуковых гражданских самолетов (СГС), сообщает RosTender.info.

Объявлен тендер по выбору научно-конструкторского бюро, которое займется формированием научно-технического задела для создания летательных аппаратов. С победителем готовы заключить контракт на 717 млн рублей, средства поступят из федерального бюджета. Заявки от участников принимают 18 мая, 22 мая конкурсная комиссия подведет итоги тендера.

Согласно техническому заданию, к 15 декабря 2021



года конструкторы должны будут представить результаты работы. Модель сверхзвукового самолета должна быть конкурентно доступной, обеспечивать качество авиауслуг и соблюдение экологических норм. В частности, конструкторам необходимо продумать комплекс ключевых технологий, которые будут использованы в самолете, включая технологии аэродинамического проектирования, параметрических оценок и цифровых моделей компоновок СГС, авиадвигателей и бортового оборудования. При этом 2-3 технологии должны быть готовы к использованию и по ним нужно будет провести предварительную интеграцию.

На первом этапе создания коммерческих СГС рассматривается возможность создания и эксплуатации самолетов с ограниченным числом пассажиров и скоростью. Впоследствии, при накоплении необходимого технологического и эксплуатационного опыта, возможен переход к созданию самолетов с числом пассажиров 30-50 и более и, возможно, с более высокой крейсерской скоростью полета - Мкр до 2,0.

«Актуальность создания сверхзвуковых гражданских самолетов в Российской Федерации обуславливается необходимостью повышения уровня мобильности экономических субъектов в условиях протяженной территории России и возможностью экспорта высокотехнологичной продукции гражданского назначения», - отмечается в документах тендера.

Научно-исследовательская работа будет вестись в рамках государственной программы РФ «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 годы».



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Парк Global Jet Concept пополнил очередной Airbus ACJ319

Global Jet Concept приступает к эксплуатации очередного бизнес-джета Airbus ACJ319. Речь идет о 19-местном самолете 2008 года выпуска, который ранее эксплуатировался в DC Aviation (D-AHAD) и Tyrolean Jet Services (OE-LIP). Воздушное судно внесено в люксембургский сертификат эксплуатанта Global Jet Luxembourg (LZ-LIZ) и пока не понятно, будет ли оно доступно для чартерных перелетов. Известно, что самолет оборудован полноценной спальней и душем, для пассажиров предусмотрен Wi-Fi и спутниковый телефон, а также установлена современная развлекательная система. В хвостовой части салона установлено 12 мест бизнес-класса для сопровождающих.

В настоящее время Global Jet Concept предлагает для чартеров четыре самолета производства Airbus: два ACJ319 и два ACJ318.

«ACJ319 отличается самым просторным салоном в

своем классе, имея при этом межконтинентальную дальность полетов. Воздушное судно располагает роскошной гостиной зоной с обеденным столом. Здесь вы можете заняться работой в отдельном офисном помещении, или расслабиться в спальне, оборудованной полноценной кроватью queen size. LX-LIZ лучше, чем какой-либо другой бизнес-джет, подходит для высокопоставленных корпоративных и правительственных делегаций, а также больших семей», - рассказали BizavNews в компании.

Global Jet Concept была основана в 1999 году. За 20 лет работы компания приобрела внушительный опыт в управлении частными самолетами и в организации коммерческих перевозок и стала одной из крупнейших европейских авиакомпаний бизнес-авиации. Головные офисы Global Jet Concept находятся в Женеве и в Люксембурге, а представительства располагаются в Париже, Пекине, Монако и Москве.



**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

Вторичный рынок вертолетов растет

Согласно отчету Aero Asset о состоянии вторичного рынка вертолетов, несмотря на 37-процентный рост продаж вертолетов на вторичном рынке по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и менее чем 8-процентный рост количества поставок в первом квартале, ожидается, что рынок упадет от «двойного удара» пандемии Covid-19 и снижения цен на нефть.

Между тем, предложение ресурсных вертолетов в квартале увеличилась на 4%, до 240 единиц общей стоимостью \$909 млн. В отчете отмечается, что уровень поглощения в отрасли за этот период был стабильным на уровне 21 месяца (уровень поглощения определяется как время, которое потребуется, чтобы продать все вертолеты на рынке, при отсутствии новых поступлений), однако объем сделок упал на 30% до 18 единиц.

«Aero Asset будет внимательно следить за вторым кварталом и последующим периодом на предмет любых признаков восстановления, поскольку мы уже наблюдаем непосредственное влияние двойного удара от глобальной пандемии Covid-19 и падения цен на нефть», - сказали директор по продажам Aero Asset Эммануэль Дююи. «За пределами гуманитарной сферы пандемии, оба эти события наносят ущерб экономике по всему миру».

Легкие двухдвигательные вертолеты показали увеличение предложения на 10% при плоских продажах в первом квартале, в то время как предложение средних двухдвигательных машин было плоским, а продажи выросли на треть. Согласно отчету, предложение тяжелых двухдвигательных вертолетов в квартале сократилось на 30%, а продажи за этот период удвоились.

Gulfstream Aerospace продолжает работу

Несмотря на быстрое распространение Covid-19 в США американский производитель Gulfstream Aerospace не корректирует свой производственный план. Согласно данным компании, на заводе в Саванне продолжается сборка воздушных судов, а также летные тесты новейшего бизнес-джета G700. Параллельно Gulfstream Aerospace активно помогает в борьбе с вирусом. На прошлой неделе американский производитель пожертвовал средства индивидуальной защиты больницам в Нью-Йорке, сделал денежные пожертвования организациям, которые



помогают нуждающимся, и теперь использует свои 3D-принтеры для производства медицинского оборудования.

«Чтобы решить проблему нехватки медицинского оборудования, мы уже пожертвовали 3500 масок N95 и более 3100 защитных костюмов больницам США и организациям здравоохранения», - говорится в сообщении. «Мы также предоставили более \$60000 организациям, работающим в Саванне, которые помогают нуждающимся. Аналогичные акции проводятся в Далласе; Лонг-Бич, Калифорния; и Эплтоне, штат Висконсин, где располагаются объекты Gulfstream Aerospace.

В середине февраля Gulfstream Aerospace сообщил о первом полете нового Gulfstream G700, что свидетельствует о зрелости проекта и знаменует официальное начало программы летных испытаний самого просторного бизнес-джета в отрасли, который отличается наивысшим сочетанием дальности и скорости полета. В программе участвуют пять уже собранных самолетов для летных испытаний и опытный образец для испытаний на прочность, прошедший испытания на критическую нагрузку. В настоящее время сложно спрогнозировать с какими производственными показателями компания завершит текущий год. В прошлом году Gulfstream передал заказчикам 147 самолетов (114 самолетов с большой кабиной и 33 средних) – на два больше, чем прогнозировалось, и на 26 больше по сравнению с 2018 годом (121 самолет – 92 с большой кабиной и 29 средних). Согласно прогнозу председателя совета директоров и генерального директора General Dynamics Фебы Новакович, который сделан на пресс-конференции по итогам работы в 2019 года, в текущем году прогнозировалась поставка 150 бизнес-джетов Gulfstream.

P9PA получает четвертый Gulfstream

Чартерный оператор Planet Nine Private Air (P9PA) приступает к эксплуатации бизнес-джета Gulfstream GV. Самолет с бортовым номером N194MF внесен в свидетельство эксплуатанта оператора и доступен для выполнения чартерных рейсов. Это четвертый самолет Gulfstream в парке оператора. 14-местный джет будет базироваться в Van Nuys Airport (VNY).



В июле 2019 года компания начала эксплуатацию первого бизнес-джета Gulfstream G650. 13-местный G650 был произведен в 2015 году и в настоящее время эксплуатируется P9PA в интересах частного лица. По согласованию самолет доступен для выполнения чартерных перелетов.

P9PA имеет две штаб-квартиры, в Лос-Анджелесе и Лондоне, и специализируется исключительно на чартерных перевозках. В конце июня прошлого года в P9 была полностью сформирована команда топ-менеджеров. Так, лондонский офис возглавил бывший старший вице-президент и главный финансовый директор NetJets Билл Вульф. Кирти Оедра, которая возглавила отдел продаж, делает особую ставку на взаимоотношения с авиаброкерами, которые, по ее мнению, будут делать до 70% продаж компании. Соучередители P9PA Мэтт Уолтер и Джеймс Сигрим уже имеют опыт работы по продвижению компаний, включая Advanced Air Management.

PrivaJet планирует пополнить свой парк первым Boeing 767-300(ER)

Мальтийский оператор PrivaJet планирует пополнить свой парк первым широкофюзеляжным самолетом Boeing 767-300(ER). Об этом оператор сообщил в социальных сетях. Известно, что воздушное судно будет иметь 96 мест первого-класса. Других деталей в PrivaJet не раскрывают.

PrivaJet относительно молодой игрок на европейском рынке бизнес-авиации, осуществляющий полеты с 2010 года. Сейчас основные сегменты компании – чартерные рейсы и управление частными воздушными судами. «Доступ к надежной финансовой информации и ее обновление в режиме реального времени являются ключевым инструментом эффективного повседневного управления самолетом. Для достижения этих целей PrivaJet разработала свое собственное программное обеспечение для управления самолетом. Подробная информация о доходах, полученных от эксплуатации чартерных рейсов, расходах на

экипаж, эксплуатацию или обслуживание самолета мгновенно заносится в нашу систему и расписывается по категориям. Владелец получает прямой доступ к этой информации в подробном виде или в форме краткой финансовой справки через защищенную связь по интернету», – комментируют в компании.

Сейчас компания выполняет чартерные перевозки на самолетах Boeing BBJ и Bombardier Global 6000. Среди клиентов оператора члены королевских семей, известные политики, спортсмены и звезды шоу-бизнеса. В прошлом году BBJ оператора выполнял рейсы в интересах голландского правительства. Позже, правительство Нидерландов получило собственный самолет аналогичного класса.

В компании уверены, что Boeing 767-300(ER) также будет востребован среди больших делегаций, предпочитающих летать на дальние расстояния.



NBAA хочет отменить акцизы на топливо

Национальная ассоциация деловой авиации (NBAA) объединилась с пятью крупнейшими авиационными группами США, включая Ассоциацию владельцев самолетов и пилотов (AOPA), Ассоциацию экспериментальных самолетов (EAA), Ассоциацию производителей авиации общего назначения (GAMA), Международную ассоциацию вертолетов (NAI) и Национальную ассоциацию воздушного транспорта (NATA) с целью потребовать от Конгресса временного освобождения от федеральных акцизных сборов на топливо для некоммерческих операторов авиации общего назначения. Совсем недавно аналогичные послабления были сделаны коммерческим операторам в рамках закона CARES (Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security).

В частности, NBAA и другие группы попросили приостановить до 1 января 2021 года (тот же период, который был предоставлен коммерческим операторам) оплату акциза в 21,9 цента за галлон авиационного топлива, 19,4 цента за галлон авиационного бензина и 14,1 цента за галлон дополнительного налога для долевых операторов. Временное освобождение от налога на топливо обеспечит ценный стимул для сохранения рабочих мест в тысячах малых предприятий авиации общего назначения и поможет увеличить трафик в небольшие аэропорты, где активность и продажи топлива сократились более чем на 50%, поскольку полеты авиации общего назначения сократились почти на 60%, отметил президент и главный исполнительный директор NBAA Эд Болен.

«Авиация общего назначения является важной частью авиационной экосистемы нашей страны», - продолжил он. «В дополнение к поддержке полетов в небольших аэропортах по всей нашей стране временное приостановление федеральных акцизных сборов для операторов авиации общего назначения сохра-

нит рабочие места, таким образом гарантируя, что наша отрасль готова и способна быстро возобновить полеты после того, как этот кризис пройдет».

В письме, направленном 15 апреля руководству палаты представителей США и Сената, ассоциации также отметили важную роль частных пилотов и не-

коммерческой деловой авиации в целом, сыгранную на протяжении всей пандемии COVID-19 в обеспечении доставки медицинского оборудования, персонала и пациентов. Также в NBAA отмечают роль авиации общего назначения в организации воздушных мостов в те города, куда линейная авиация не выполняет рейсы.



Четыре вебинара от Satcom Direct

Satcom Direct (SD), поставщик решений для бизнес-авиации, запускает новую серию вебинаров для постоянного информирования клиентов и обновления информации о продуктах, услугах и партнерских отношениях SD. Сгруппированные по категориям продуктов, первые вебинары расскажут о последних обновлениях и улучшениях продуктов SD, предоставляя контент, созданный в ответ на потребности клиентов и информационные запросы.

Приоритетами вебинаров стали темы, которые актуальны и важны для эффективного управления летными операциями, и направлены на улучшение понимания клиентами обширного портфеля SD Xperience. Каждый вебинар также подробно расскажет как максимизировать использование новых и существующих продуктов в динамичных, непредсказуемых операционных средах для эффективного управления в меняющихся ситуациях.

Первые четыре семинара запланированы следующим образом:

- **21 апреля, 13:00 UTC (Москва, 16:00)** – SD Connectivity: подробная информация об обновлениях сети и услуг, а также информация о партнерах SD.
- **05 мая, 13:00 UTC** – SD Hardware: обновления маршрутизаторов, модемов и антенн, а также способы их выбора и оптимизации.
- **19 мая, 13:00 UTC** – FlightDeck Freedom: последние новости о сервисе передачи данных, поддерживающих обязательные требования для кабины экипажа.
- **02 июня, 13:00 UTC** - SD PostFlight и SD Pro: обновления функциональности платформы и опциональная интеграция сторонними разработчиками.

Часовые вебинары будут проводиться экспертами

компании для зарегистрированных клиентов SD. Материалы будут передаваться с помощью презентаций, графических и интерактивных инструментов и предназначены для стимулирования участия и обсуждения, позволяя при этом клиентам удовлетворить индивидуальные потребности и запросы. Для клиентов, не имеющих возможности участвовать, вебинары будут доступны для просмотра через портал SD Learning Management System (LMS) после проведения каждого семинара.

Вебинары были организованы в ответ на ограничения на проведение встреч, мероприятий и поездок из-за пандемии COVID-19. «Хотя мы не можем встретиться лицом к лицу, вебинары являются идеальной платформой, чтобы предоставить нашим клиентам

во всем мире расширенные знания о наших продуктах», - сказал президент SD Business Aviation Крис Мур. «Наш бизнес основан на идее поддержания связи между людьми. Отраслевое образование, сертифицированное обучение и отмеченное наградами клиентская поддержка лежат в основе нашей философии обслуживания. Вебинары являются продолжением этого, и вдохновляясь нашей текущей операционной средой, мы ожидаем, что серия вебинаров продолжится в будущем. Скорость развития в этом секторе высока, и вебинары сделают обмен последними данными и знаниями еще более удобным», - заключает Мур.

Зарегистрироваться на вебинары можно здесь: <https://cwc.satcomdirect.com/webinars/>



В Gama Aviation сетуют на спад в сегменте ТОиР

Британская Gama Aviation оценила ущерб от Covid-19, опубликовав письмо своим инвесторам. Как отмечает генеральный директор Gama Aviation Марван Халек, несмотря на то, что компания сталкивается с серьезными проблемами, связанными с воздействием Covid-19, у Gama Aviation хороший уровень ликвидности, а гибкая бизнес-модель Группы поддерживается многочисленными контрактами и глобальным присутствием.

«Мы считаем, что продолжая оказывать поддержку нашим сотрудникам, клиентам и акционерам, мы сможем справиться с этими проблемами и вновь сосредоточиться на обеспечении устойчивой прибыли после того, как влияние Covid-19 уменьшится», – комментирует г-н Халек.



Gama Aviation присутствует во многих сегментах, связанных с бизнес-перевозками: оператор деловой авиации, сеть технических центров, FBO. Все подразделения компании работают, но на их деятельность влияет ситуация с Covid-19, отмечается в документе.

Компания сообщает, что американская «дочка» Gama Aviation Signature Aircraft Management, специализирующаяся на техническом обслуживании самолетов, в марте выполнила 85% запланированных работ по техническому обслуживанию, но с первой недели апреля испытывает заметное снижение на 50%. Значительная часть европейского бизнеса состоит из долгосрочных контрактов с NHS Scotland, Министерством обороны и другими правительственными учреждениями Великобритании и пока ситуация здесь вполне удовлетворительная. Однако сокращение чартерных продаж сильно сказывается на подразделении Europe Air, а значительное количество контрактов на техническое обслуживание и заказов было отменено или задержано в подразделении Europe Ground. По предварительным подсчетам потери в марте составили 20%, в апреле, скорее всего, эта цифра достигнет отметки в 50%.

После кратковременного прекращения полетов в марте из Шарджи (ОАЭ), где компания имеет региональную штаб-квартиру и FBO, наблюдается небольшое восстановление трафика на уровне около 60% от прогнозируемого уровня. Компания заявляет, что получит дополнительную выгоду от обнуления аэропортовых сборов и арендной платы в течение трех месяцев. Это также снижает расходы.

Деятельность Gama Aviation в Гонконге по-прежнему серьезно скорректирована, что оказывает серьезное влияние на ассоциированную компанию CASL, которая очень зависит от деятельности авиакомпания-

ний. Воздушные и наземные подразделения в Азии пострадали меньше. Сокращение летных часов было компенсировано техническим обслуживанием самолетов, находящихся на вынужденной долгосрочной парковке.

В настоящее время у Gama Aviation есть кредитная линия на сумму \$50 млн., которую открыл HSBC. Из них \$30 млн остаются неиспользованными. Также Gama Aviation располагает денежными средствами в размере \$17 млн после получения в марте ежегодного аванса по долгосрочному контракту.

Итоговые финансовые показатели за 2019 год компания планирует представить в июле 2020 года, а не в июне, как было запланировано ранее.

Gama Aviation – один из крупнейших в мире провайдеров бизнес-авиации. Напомним, что в декабре 2014 года два ведущих бизнес-оператора Великобритании – Hangar8 и Gama Aviation – объявили об объединении. Объединенная компания Gama Aviation Pls управляет 144 самолетами в 44 аэропортах пятнадцати стран, предлагая клиентам полный комплекс услуг, включая управление воздушными судами, бизнес-чартеры, покупку/продажу ВС и наземное обслуживание в собственных FBO.

Три года назад Gama Aviation и BBA Aviation (обе компании имеют штаб-квартиры в Великобритании) объединили свои авиационные парки (чартерные и под управлением) для формирования крупнейшего флота бизнес-джетов в США. По оценкам экспертов, общая флотилия партнеров превышает отметку в 200 самолетов. Компания работает в Штатах под брендом Gama Aviation Signature Aircraft Management.

Jetcraft: советы в период Covid-19

В последнее время в адрес компании Jetcraft поступает много вопросов, напрямую связанных с рынком в период пандемии. Главный операционный директор Jetcraft Питер Антоненко отвечает на наиболее важные.

Распространение коронавирусной инфекции (COVID-19) стало причиной неопределенности во всем мире, и, к сожалению, нет ясности в том, как будет развиваться ситуация в ближайшем будущем. Как представитель команды Jetcraft, я хочу лично заверить Вас, что мы решительно настроены оставаться открытыми для сотрудничества и готовыми



к проведению сделок. Наша команда готова помочь Вам принять важные решения о покупке самолета в течение этого периода.

Стоит ли мне сейчас рассматривать покупку самолета?

Если Вы планировали совершить такую покупку и обладаете необходимыми возможностями, то конечно же, да. Несмотря на то, что сейчас непростые времена, Вы можете быть дальновидными и рассмотреть вопрос о покупке или замене самолета. Однако важно понимать, как лучше вести себя в сложившейся ситуации на рынке и получить максимальные преимущества.

Мы видим, что в продаже появляются качественные предложения, а условия финансирования постепенно становятся более выгодными, учитывая значительное снижение ставок рефинансирования в мире. Таким образом, растет количество интересных предложений, которыми можно воспользоваться, если они Вам подходят. Специалисты компании Jetcraft хорошо знают, как выгодно использовать текущую ситуацию на рынке для того, чтобы покупатели могли получить лучшую сделку.

В случае апгрейда самолета минимизация риска потенциальных убытков имеет решающее значение для многих наших клиентов. Чтобы снизить этот риск, мы предлагаем не покупать второй самолет, а в моменте заменить имеющийся новой моделью. Jetcraft — это одна из немногих компаний, у которых есть возможность совершать сделки trade-in, и мы можем помочь нашим клиентам безо всякого риска пройти эту процедуру.

Я не использую свой самолет. Потеряет ли

он в цене из-за этого? Стоит ли мне его продавать?

Не обязательно. На цену продажи влияет множество факторов. Остаточная стоимость самолета зачастую снижается при его активной эксплуатации, ввиду повышенного износа компонентов. Нарботка часов на двигателях также является одним из факторов снижения, так как чем ближе капремонт, тем меньше остаточная стоимость самолета.

Если Ваш самолет не совершает полеты, то все факторы, которые мы перечислили ранее, приостанавливают свое влияние, а темпы амортизации остаточной стоимости замедляются. Конструкция самолетов предусматривает, что при необходимости они могут оставаться на земле длительное время. То же самое с другими современными транспортными средствами: ничего страшного не произойдет, если они не будут использоваться в течение нескольких месяцев, при условии должного хранения и обслуживания.

Пока Вы не эксплуатируете свой самолет, запланируйте техническое обслуживание, обновление салона или выполнение апгрейдов. Таким образом, он будет находиться в идеальном состоянии перед Вашим следующим полетом. Некоторые центры технического обслуживания продолжают работу и готовы помочь клиентам с обслуживанием.

Если Вы все же решили продать свой самолет, у нас есть все необходимое, чтобы найти для Вас покупателя в любой стране, благодаря нашей глобальной сети. Также мы можем помочь Вам с поиском места проведения технического обслуживания для выполнения работ, которые повысят ликвидность Вашего самолета при его продаже.

Covid-19: Что нужно знать о кейтеринге

Для многих, кто нуждается в перелетах во время пандемии Covid-19, частная авиация может представлять собой наиболее безопасный вариант. Но учитывая далеко идущие последствия вируса, такие вопросы, как организация питания в полете, требуют еще более пристального внимания, чем обычно. Для рейсов, выполняющихся в текущих условиях, некоторые задаются вопросом, следует ли исключить питание или просто ограничить его, например, упакованными закусками.

Это проблему на прошлой неделе обсудили на вебинаре NBAA с участием Джона Детлоффа (вице-президент Air Culinaire Worldwide) и Паулы Крафт (партнер-основатель Института обучения DaVinci Inflight).

«Я думаю, что Covid-19 изменит всю отрасль, и то, как мы работаем с продуктами питания, и обучение, которое должно быть обязательным, когда речь идет о безопасности пищевых продуктов, станут главными темами в сегменте кейтеринга», - рассказывает Джон Детлофф. «Этот вирус заставит переписать все стандарты в области безопасности пищевых продуктов, очистки и дезинфекции – и это должно стать обязательным к исполнению для FBO, летных отделов, предприятий общественного питания и всех, кто так или иначе связан с организацией рейсов деловой авиации».

Г-жа Крафт отметила, что с момента начала пандемии она получала многочисленные запросы от летных отделов о том, как правильно заказать бортовое питание. «Ключ в том, чтобы пользоваться авторитетным провайдером, постоянно проводить тренинги в летных департаментах, а также самим по возможности инспектировать компании, где вы

планируете заказывать бортовое питание. Летным отделам операторов, нужно многое знать, прежде чем еда поступит на борт».

Деятельность компаний, которые предлагают бортовое питание регулируется Управлением по контролю за продуктами и лекарствами США, и по мнению участников вебинара, те дополнительные меры по усилению контроля, которые были приняты, практически, оптимальны. «Мы довольны работой регулятора. Новые стандарты безопасности включают в себя еще более частую дезинфекцию кухонь и транспортных средств-рефрижераторов специальными септиками, регулярно включаемую сигнализацию, напоминающую рабочим мыть руки и менять перчатки, протирать упаковку, включая использованную пищевыми салфетками и ограничение количества дежурных работников на кухне одновременно», - комментирует Паула Крафт.

Крафт объяснила, что кухни общественного питания готовят еду в соответствии с протоколом «готовить к охлаждению», где продукты готовятся и затем быстро охлаждаются с использованием промышленных шоковых чиллеров до температуры ниже 5 градусов по Цельсию. Пищу затем хранят при этой температуре в специальной упаковке, транспортируя в рефрижераторах в FBO. В то время как некоторые операторы или экипажи бизнес-авиации прибегают к еде, принесенной из дома или заказанной и доставленной из местных ресторанов, по мнению Крафт, это не оптимальный выбор, поскольку эта еда готовится в соответствии с режимом «приготовление к подаче», то есть должна быть съедена сразу после приготовления. «Такая пища может быть небезопасной в нынешних условиях, даже если она предна-

значена для употребления через несколько часов», - резюмирует г-жа Крафт.

При доставке питания третьим лицом следует также учитывать возможность контакта с другим сотрудником, не прошедшим обучение по безопасности. Участники дискуссии отметили, что у FBO должно быть как минимум два комплекта холодильников, чтобы избежать перекрестного загрязнения; один для новых продуктов, другой – для доставленных с борта самолета. Отдельный холодильник должен использоваться для питания персонала, а также для любого оставшегося питания.

Одна из тенденций, которую отмечает в Detloff Air Culinaire, заключается в том, что летные экипажи берут еду с самолета в отель, потому как многие рестораны закрыты или они (экипажи) не хотят брать на себя ответственность и рисковать, выходя на улицу и подвергаясь воздействию вируса.

«Есть много предприятий общественного питания, которые доставят еду для экипажа в FBO в пункте назначения, а также помогут им избежать этой ситуации. И в нынешних условиях лучше всего воспользоваться именно этими сервисами. Что же касается обслуживания во время полета, то наша политика заключается в том, что мы используем бумагу и пластик. Компания привозит еду на замечательных подносах, но сейчас это не актуально. Мы отказываемся от традиционной посуды, отсутствие которой не позволяет летному экипажу беспокоиться о необходимости мыть и дезинфицировать ее во время или после полета. И последнее. Текстильные изделия, такие как прихватки или кухонные полотенца, следует стирать после каждой проверки», - комментируют в Detloff Air Culinaire.

В МЕВАА призывает к спокойствию

Пока еще слишком рано компаниям деловой авиации предпринимать «агрессивные» шаги в условиях пандемии коронавируса по покупке или продаже самолетов, считает Али Ахмед Альнакби, основатель и исполнительный председатель Ассоциации деловой авиации Ближнего Востока и Северной Африки (МЕВАА). По данным Альнакби и других отраслевых аналитиков, пандемия может привести к притоку частных самолетов на рынок в том случае, если компании разорятся в результате полного прекращения полетов, но в данный момент ситуация иная.

Альнакби рассказал, что в МЕВАА участились обращения о заинтересованности в продаже самолетов. «Сейчас на земле припарковано достаточно

большое количество самолетов в силу строгих ограничений на полеты. Мы видим, что появляются некие «агрессивные группы», которые подталкивают рынок к спекулятивному спросу на воздушные суда, зачастую не в пользу продавца. Является ли сейчас цена на самолет правильной? Или мы увидим правильные цены через месяц? Мы этого не знаем и рекомендуем не спешить с принятием решения, ведь месяц – это вовсе не большой период».

В МЕВАА уверены, что сейчас главный вопрос заключается в том, чтобы как можно скорее «вернуть» самолеты в небо. «Проблема в том, когда это произойдет и когда мы сможем летать», – сетует г-н Альнакби, отмечая, что правительства во регионе

делают все возможное для того, чтобы компании, включая отрасль деловой авиации, «не выходили» из бизнеса. Г-н Альнакби считает, что одними субсидиями проблему не решить и здесь необходимо включать правительственные рычаги другого уровня – закрепить за сегментом деловой авиации особый «рыночный статус» и поставить отрасль в один ряд с нефтяным и туристическим сегментом. Впрочем, многие компании, работающие на рынке деловой авиации, выражают оптимизм в отношении будущего. Так, глава компании Jetex Адель Мардини уверен, что и его компания, и бизнес-авиация в целом восстановятся, как только будут сняты ограничения на поездки.

«Бизнес-авиация может быть станет даже самым быстрым сектором для восстановления. Мы ожидаем увидеть повышенный спрос со стороны «новичков», поскольку все больше людей, которые могут позволить себе летать частным самолетом, будут осознавать дополнительную ценность частных авиaperелетов с точки зрения безопасности в дополнение ко всем другим преимуществам», – отмечает г-н Мардини.

В большей степени, чем пандемия коронавируса и последующие ограничения на поездки, Мардини считает «истинной» проблемой для деловой авиации падение цен на нефть.

«Это происходит потому, что очень многие пользователи частных самолетов в регионе и во всем мире имеют бизнес, который напрямую или косвенно связан с нефтяной промышленностью. Колебания цен на нефть, которые снижают доходность и рентабельность этих предприятий, приводят к сокращению частных авиаперевозок и спроса на них», – резюмирует глава Jetex.



Программа Airbus Racer идет по графику

Airbus Helicopters утверждает, что первый полет демонстратора высокоскоростных технологий Racer, запланированный на конец 2021 года, все еще находится в рамках последнего утвержденного плана, несмотря на то что некоторые элементы разработки отстают от графика. Согласно предыдущему графику компании, Racer должен был совершить свой первый полет в 2020 году. Являясь частью программы Европейского Союза Clean Sky 2, Racer представляет собой вертолет гибридной конструкции с двумя толкающими винтами, установленными на V-образных крыльях.

В статье на веб-сайте Clean Sky главный инженер Airbus Helicopters по программе Racer Брис Макинаджян, говорит, что разработка главного редуктора – один из двух элементов, которые задерживаются. Однако он подчеркивает, что это не должно иметь никакого влияния на общую программу, которая в

прошлом году прошла этап критического анализа проекта (CDR).

«Во-первых, где мы немного опоздали с точки зрения зрелости дизайна – главный редуктор. Мы еще не на уровне CDR, но это никак не влияет на глобальное развитие демонстратора. Это потому, что мы зафиксировали внешние интерфейсы главного редуктора, чтобы мы могли продвигать разработку всего вертолета – редуктор появится позже при сборке», - говорит он.

Другим элементом являются боковые приводы, которые связывают главный редуктор с боковыми редукторами, приводящим винты на конце каждого крыла. Балансировочные испытания узла были проведены в 2019 году, а испытания на усталость и выносливость «для проверки того, что мы можем положиться на этот дизайн будут тестироваться в этом году».

Тем не менее, основные структурные секции в настоящее время производятся партнерами Airbus Helicopters по всему континенту. В Румынии компании INCAS и Romaero, расположенные в Бухаресте, строят фюзеляж, а Aernnova и Airbus Helicopters в Испании производят и собирают хвостовую балку. «Фюзеляж будет доставлен на наш завод в середине 2020 года, и тогда мы официально начнем сборку Racer», - говорит Макинаджян. Он ожидает, что с середины 2020 года потребуется около 12 месяцев для получения необходимого разрешения на полет вертолета, что приведет к первому вылету в четвертом квартале 2021 года.

Airbus Helicopters дополнительно создает демонстратор миссий для Racer, чтобы «стимулировать рынок». Если реакция рынка будет положительной, это может подтолкнуть производителя к запуску коммерческой разработки, основанной на технологии Racer.

Согласно правилам Clean Sky, демонстрационные воздушные суда, финансируемые программой, могут быть доведены только до готовности технологии уровня 6 – без полноценной индустриализации.

Airbus Helicopters надеется, что Racer класса 7-8 т сможет развивать крейсерскую скорость около 220 узлов (407 км/ч). Он будет оснащен двумя силовыми установками Safran Helicopter Engines Aneto-1X, одну из которых можно отключить и быстро перезапустить в горизонтальном полете, чтобы сократить расход топлива. Это позволит вертолету достичь амбициозных экологических целей, которые требуют снижения выбросов CO₂ и NO_x на 20%.

Airbus Helicopters ранее указывал, что Racer потребуются около 200 часов летных испытаний.



Фишечки бизнес-джетов

Кажется, что работая над интерьерами бизнес самолетов, дизайнеры следуют девизу «как дома». Используют теплые натуральные материалы — кожу, дерево, текстиль. Пассажиру предлагают привычный уровень комфорта.

Перечень предлагаемых опций растет с увеличением продолжительности полета и цены самолета.

В больших дальнемагистральных джетах предусмотрены полноразмерные спальни, душевые кабины, лаунж- и переговорные зоны, специальные цир-

кадные системы освещения салона, позволяющие снизить влияние джетлага.

Самолеты, рассчитанные на относительно короткие полеты, не оснащают таким широким спектром оборудования — оно просто не нужно.

Почти во всех машинах бортовые системы управления климатом и светом, медиасистема и WI-FI.

О «фишечках» самых актуальных бизнес-джетов рассказывает старший дизайнер Национального центра промышленного дизайна и инноваций [2050.ЛАБ](#) Алексей Шаршаков.

BOMBARDIER GLOBAL 7500

Global оснащен всем тем, что нужно пассажиру для долгого перелета. Самолет оборудован с расчетом на то, что время полета будет проведено с пользой и пассажир не почувствует себя выключенным из жизни.

Салон разделен на 4 пассажирских зоны, с обилием возможных исполнений. Спальня, конференц-зал или гостиная, рабочий офис, кинозал, кухня и душ.

Уникальное сидение Nuage Seat, с широкими возможностями трансформации даст возможность хорошо отдохнуть, но есть возможность хорошо выспаться и на кровати.

Стоит отметить систему освещения, которая имитирует время суток места назначения, тем самым помогает адаптироваться к часовым поясам.

GULFSTREAM G700

Самолет стал ответом на появление BOMBARDIER

GLOBAL 7500, отобравшего у GULFSTREAM безусловное лидерство в области бизнес-авиации.

Поэтому тут повторены или улучшены все решения, которые можно увидеть в BOMBARDIER GLOBAL 7500.

Тут уже 5 пассажирских салонов, схожая с Global 7500 система циркадного освещения, позволяющая быстрее адаптироваться к смене часовых поясов. Естественное освещение через большие овальные иллюминаторы вместе с низкой «высотой в кабине» делают салон воздушным в прямом и переносном смысле.

DASSAULT FALCON 8X

FALCON не поражает какими-то техническими ноу-хау. Для многих клиентов Falcon — стиль жизни, и этим все сказано.

И материалы, вроде, те же, но их сочетание, сочетание цветов и фактур, кажется, очень французское, оставляет ощущение обволакивающего, почти домашнего, комфорта. Это ощущение усиливают массивные деревянные перегородки и полноразмерное спальное место.

EMBRAER PRAETOR 600

Интерьер PRAETOR 600 самый богатый на применяемые материалы.

Кожа, текстиль, дерево, камень, лак и карбон — все это можно увидеть в салоне самолета. Такое, казалось бы, парадоксальное, сочетание материалов — отражение концепции Bosa Nova, основанной на бразильской культуре и традициях.



Рисунок стежки кресел повторяет знаменитые тротуары пляжа Ипанема в Рио-де-Жанейро. Акцентная отстрочка и цветные детали на диване и коврах дополняют и раскрывают стиль.

Интерьер Bossa Nova для Praetor 600 получил награду best Design in the 2019 International Yacht & Aviation Awards в категории Interior design/VIP completion.

Немного странно, что трансформация кресла, судя по видео, происходит вручную.

PILATUS PC-24

В условиях скромных размеров салона дизайнеры (в разработке дизайна принимали участие специалисты BMW Designworks) применили подход и эстетику, свойственные мобильным офисам на колесах.

Интерьер отличают умеренность и лаконичность формообразования. Применение высококачественных материалов — кожи, дерева, алюминиевых декоративных элементов — стандарт для бизнес интерьеров.

Тут нет диванов и лаунж зон, но трансформируемые кресла и выдвижные столики позволяют с комфортом отдыхать и работать.

Управлять климатом, освещением в салоне или пользоваться бортовым медиа центром и интернетом пассажир может с помощью личного мобильного устройства.

Стоит отметить большие иллюминаторы, благодаря которым салон получился очень светлым.

Подвижная кормовая перегородка, быстросъемные кресла и уникальная для этого типа самолетов грузовая дверь позволяют трансформировать по желанию заказчика — оставлять больше места для груза или для пассажиров.

HONDAJET ELITE

Маленький 4-х местный самолет, для относительно быстрых перелетов похож на воздушный автомобиль.

Большие окна, качественные натуральные материалы, индивидуальный климат и свет — все атрибуты, присущие бизнес-авиации, присутствует в HondaJet.

Так как самолет не рассчитан на трансатлантические перелеты, то тут нет спальных мест, зато есть туалетная кабина, которой нет в машинах подобного класса.

CESSNA CITATION LONGITUDE

В Cessna стоит отметить необычную работу со светом. Плавные подоконные панели с характерной сложной пластикой, присущей современным автомобильным кузовам, подсвечены снизу и как бы левитируют над полом. Вместе с холодной контурной подсветкой иллюминаторов они создают ощущение фантастического космического корабля. Ну или ночного клуба — кому что ближе.

AIRBUS ACJ320

Airbus ACJ320 это уже не личный самолет, а скорее семейный или корпоративный. Если бы не ради-

усные борта и иллюминаторы, то можно решить, что находишься в современном отеле, а не на борту лайнера.

Очень просторный салон, гражданские материалы — кажется все сделано для того, чтобы пассажир оставался в привычной «земной» атмосфере, без ограничений в пространстве и функции.

Отдельно стоит отметить интерьерную концепцию мягких природных линий и пластики Melody, реализованную в интерьере ACJ320 Neo.

И несколько слов о наших коллегах. Национальный центр промышленного дизайна и инноваций 2050. ЛАБ занимается реализацией проектов, призванных повысить привлекательность и конкурентоспособность изделий отечественного производства на российском и международных рынках, а также опытно-конструкторскими работами для предприятий транспортно-машиностроительного комплекса РФ.

Дизайнеры, инженеры, конструкторы и технологи 2050.ЛАБ, обладающие опытом работы в ведущих промышленных дизайн-бюро России и Европы, занимаются интеграцией мировых трендов промышленного дизайна в российскую промышленность.

2050.ЛАБ формирует глобальную экосистему бренда: от промышленного дизайна объектов до дизайна бизнес-культуры, среды, мышления.

Стратегическими партнерами компании являются ТМХ, «ЛокоТех», Ctrl2GO, Autodesk.

Eurocontrol пошел на финансовые уступки ЕВАА

Eurocontrol согласовал с государствами-членами ЕС финансовый пакет помощи для операторов деловой авиации. Как сообщает ЕВАА (Европейская ассоциация деловой авиации), ведомство отложило оплату сборов за управление воздушным движением на несколько месяцев, что позволит бизнес-операторам продолжить операционную деятельность, связанную с гуманитарными миссиями. По оценкам экспертов, речь идет о сумме в 1,1 млрд евро.

«Мы благодарим Eurocontrol и национальные правительства за эту меру, которая облегчит непосредственную нагрузку на операторов и поможет отрасли деловой авиации продолжать играть жизненно важ-

ную роль в борьбе с COVID-19», - отметил генеральный секретарь ЕВАА Атар Хусейн Хан.

Многие операторы, специализирующиеся на медицинских и неотложных рейсах, в настоящее время предоставляют необходимые услуги различным организациям по всей Европе, которые борются с пандемией, в том числе активно выполняют рейсы по перевозке медицинских работников. Также не прекращаются и медицинские перелеты, которые напрямую не связаны с пандемией несмотря на то, что операторы сталкиваются с массой ограничений. Наряду с медицинскими и экстренными полетами, бизнес-авиация также выполняет грузовые рейсы,

обеспечивая транспортировку и доставку критически важных грузов медицинского назначения в Европе и по всему миру. Бизнес-авиация также поддерживает усилия правительств стран Европы и стран по репатриации, отмечается в заявлении ЕВАА.

В последнюю неделю марта Eurocontrol наблюдал снижение трафика деловой авиации на 72%, и предполагаемые потери доходов для тысяч малых и средних предприятий, составляющих отрасль, колеблются от 50-90%.

Европейская ассоциация деловой авиации, Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA), а также национальные ассоциации деловой авиации ряда европейских государств, вместе призвали европейских политиков и регуляторных органов «обеспечить непрерывность и выживание отрасли деловой авиации перед лицом COVID-19», говорится в открытом письме, опубликованном в конце прошлой недели. 374 000 человек, работающих в европейском секторе деловой авиации, сталкиваются с кризисом беспрецедентных масштабов и неопределенным будущим. Наиболее актуальными вопросами для опрошенных руководителей являются затраты на содержание персонала, фиксированные расходы на размещение и налоги.

В своем открытом письме европейское сообщество деловой авиации призывает политиков и регуляторные органы государствах-членах ЕС, а также Швейцарии и Великобритании, поддержать отрасль, обеспечив эксплуатационную непрерывность для операторов бизнес-авиации и поставщиков услуг по средствам выполнения специальных рейсов, например: медицинские рейсы, поставка медицинского оборудования, репатриация граждан в их родные страны.



Активность бизнес-джетов на 80% ниже нормы

В первой половине апреля 2020 года во всем мире было выполнено более 26000 рейсов бизнес-джетов, что на 79% меньше и эквивалентно снижению на 95000 полетов, по сравнению с первыми двумя неделями апреля 2019 года.

Согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, опубликованному в четверг, Северная Америка и Европа очень тесно коррелируются с этой тенденцией, при этом активность по вылетам бизнес-джетов из Азии, Южной Америки и Африки упал на 65–70% в годовом исчислении. Трафик из Китая снизился на 57%.

Также падает активность по типам операторов, при этом трафик долевых бизнес-джетов пострадал сильнее, чем у компаний по управлению воздушными судами и чартерных операторов. Активность медицинских полетов снизилась на 45% в годовом исчислении. В первой половине апреля в мире было задействовано чуть менее 1000 бизнес-джетов, по сравнению с более чем 4000 в соответствующем периоде 2019 года.

США были самой активной страной с чуть менее 18000 рейсами бизнес-джетов, что на 79% меньше, чем годом ранее. Следующей по загруженности стала Канада, затем идет Мексика. Германия стала самой загруженной в Европе, в этом месяце выполнено всего 757 рейсов, что на 74% ниже. Во Франции, Великобритании, Испании и Италии активность снизилась более чем на 80%. Полеты из России снизились «всего» на 69%. Наименее затронутым из топ-рынков является Австралия, активность полетов здесь снизилась вдвое.

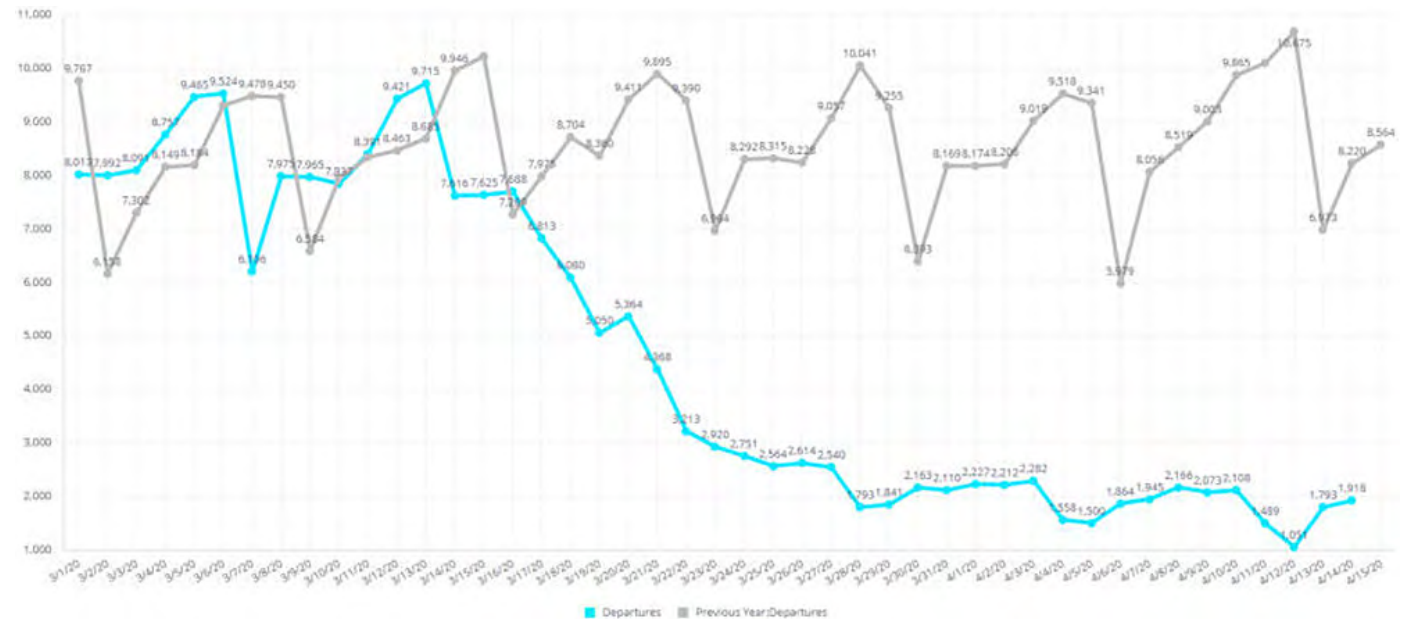
Самыми популярными четырьмя типами бизнес-джетов во всем мире являются Citation Excel/XLS,

Challenger 300, Phenom 300, Challenger 600, каждый из которых выполнил более 1000 рейсов, но с тенденцией снижения примерно на 80% в годовом исчислении. По сегментам, наибольшему негативному воздействию подверглись самолеты с большими салонами, количество их рейсов сократилось более чем на 80%. Сверхлегкие бизнес-джеты показали относительно меньшее снижение, трафик упал на 70%. Более широкая тенденция деловой авиации, в которую включены турбовинтовые самолеты, показала снижение на 71%. При этом уровни активности PC-12, Cessna Caravan и King Air 200 держатся в районе 55% от нормы.

Управляющий директор Ричард Кое комментирует: «Похоже, что в первой половине апреля снижение трафика деловой авиации достигло своего апогея,

составив около 20% от нормальной активности, а если учесть турбовинтовые самолеты, которые показывают некоторую устойчивость, то падение «подрастет» до 30%. Для сравнения, общая активность регулярных авиакомпаний снизилась на 81%, а в Европе – на 90%».

«WINGX ожидает, что активность деловой авиации останется на текущем очень низком уровне до конца апреля, а в мае ожидается всплеск спроса в связи с отменой ограничений на полеты. Плохая новость в том, что похоже летний сезон, который имеет решающее значение для деловой авиации, в этом году будет в значительной степени нарушен из-за сохраняющихся ограничений и отмененных событий, что препятствует краткосрочному восстановлению спроса на полеты».



Продажи подержанных самолетов в Европе в 2019 году упали на 21%

По данным британской брокерской компании Colibri Aircraft, в 2019 году в Европе было куплено 152 подержанных частных самолета, что на 21% меньше (192 самолета), чем за аналогичный период предыдущего года. По оценкам брокера, стоимость 152-х самолетов, проданных в Европе в прошлом году, составила более \$900 млн.

В текущем году Colibri Aircraft ожидает меньшего объема продаж. «Все будут придерживаться подхода «поживем-увидим», пока владельцы выясняют, является ли паника краткосрочной истерией, не связанной с реальной экономикой, или же она превратится в серьезную экономическую рецессию. Я думаю, что через несколько недель мы начнем понимать, повлияет ли паника на бизнес или нет. Именно это в большей степени, чем любой другой фактор, будет определять последствия для вторичного рынка воздушных судов. На данном этапе, если будет эффект для бизнеса, я думаю, что мы увидим большой рост количества самолетов, поступающих на рынок.

Однако я не думаю, что это повлияет на цены, в то время как все пытаются извлечь выгоду из прошлых тенденций ценообразования. К сожалению, если этот сценарий осуществится, то покупателей будет немного, и поэтому увеличение предложения после небольшой задержки в несколько недель, пока владельцы адаптируются к новым рыночным парадигмам, приведет к значительному снижению цен для привлечения покупателей. Если история с Covid-19 будет позитивной, то мы увидим резкое возвращение клиентов, покупающих самолеты, поскольку это будет эффектом отложенного спроса», - говорит Оливер Стоун, управляющий директор Colibri Aircraft.

По данным Colibri Aircraft в Великобритании наблюдалось самое большое падение количества покупателей, в прошлом году было продано лишь пять самолетов против 17 годом ранее. Однако если объединить продажи на острове Мэн (9) и Гернси (4), то он (рынок Великобритании) стал вторым по величине.

Самым крупным рынком сбыта подержанных частных самолетов является Германия, где было куплено 33 из 152 подержанных частных самолетов, проданных в Европе в прошлом году. За ним идут Австрия (16), Франция (15) и Мальта (10).

Несмотря на общее падение продаж в прошлом году, многие нынешние владельцы сохранили свои самолеты, и фактический пул частных самолетов по всему континенту немного увеличился.

Оливер Стоун продолжил: «Продажи в Европе подержанных частных самолетов в прошлом году сократились отчасти потому, что всем самолетам пришлось обновить оборудование ADS-B Out, что было дорогостоящим мероприятием. Попытка продать самолет без этого оказала бы очень негативное влияние на цену».

10 лучших рынков по количеству продаж бывших в употреблении частных самолетов в 2019 году

Страна	2019	2018
Германия	33	35
Австрия	16	12
Франция	15	10
Мальта	10	14
Остров Мэн	9	12
Люксембург	8	10
Италия	6	6
Испания	6	5
Швейцария	6	9
Великобритания	5	17
Европа	152	192



Covid-19 может вдвое сократить поставки бизнес-джетов в 2020 году

Из-за кризиса Covid-19 поставки бизнес-джетов в этом году, по прогнозам, сократятся от 12,5% и до почти 50% в годовом исчислении, в зависимости от его продолжительности влияния на спрос и предложение, считает директор JetNet iQ Роллан Винсент. До пандемии консалтинговая компания JetNet iQ прогнозировала 730 поставок бизнес-джетов в текущем году, сейчас она прогнозирует в лучшем случае около 640 поставок и около 375 – в худшем.

В то время как Винсент ожидает U-образного восстановления после коронакризиса, все его сценарии показывают меньшее количество поставок в течение следующих двух лет, чем предполагалось ранее, причем восстановление до предыдущей прогнозируемой линии тренда вряд ли произойдет раньше 2023 года. Это означает примерно 600 поставок бизнес-джетов в 2021 и 2022 годах против ранее прогнозируемых 705 и 656 соответственно. Скорректированные прогнозы на 2023 год – 615 самолетов, со скромным увеличением до 623 и 646 в последующие два года.

«Кризис Covid-19 уже является самым фундаментальным потрясением – самым опасным «черным лебедем», когда-либо попавшим в турбину деловой авиации. Теперь ожидается, что Covid-19 вызовет глобальную экономическую рецессию, положив конец долгому, медленному и неустойчивому восстановлению деловой авиации после 2008 года», - комментирует Винсент.

Базовый прогноз поставок бизнес-джетов на период с 2020 по 2029 год предусматривал 7180 новых машин: 38,8% легких джетов, 29,6% средних джетов и 41,6% джетов с большими кабинами. «В нашем наиболее вероятном сценарии после коронакризиса мы оцениваем, что этот прогноз снизится примерно на 500 самолетов за 10-летний период, или примерно на 7%, с максимальным спадом поставок в ближайшие два года. Мы думаем, что структура поставок несколько изменится, и наши первоначальные оценки составляют: 26% легкие джеты, 34% средние джеты и 40% самолеты с большими кабинами», - говорит Винсент.



Предположения JetNet iQ для постпандемического прогноза включают более высокие «средние пассажирские нагрузки», переводящие потенциальных покупателей, например, категории легких реактивных самолетов в средний или суперсредний класс – то, что Винсент назвал «полетом ради безопасности», вызванным тем, что многие компании после кризиса будут более активно использовать бизнес-авиацию в качестве альтернативы авиакомпаниям для перевозки своих сотрудников.

Винсент также предполагает некоторую «утечку ликвидности» из категории джетов с большими салонами в пользу все того же суперсреднего класса, поскольку компании существенно уменьшат сверхдальние миссии из-за глобального сокращения бизнеса.

«В различных сценариях мы предполагаем, что все крупные производители будут затронуты приостановкой работы, некоторые в большей степени, некоторые в меньшей, в зависимости от проданных/непроданных позиций в производственных планах на 2020 год», - резюмирует Винсент. «На отраслевом уровне я думаю, что существует очень реальный «потенциал разочарования» у производителей. К концу года многие обнаружат, что клиенты еще не готовы, не могут или не хотят сесть в самолет, прилететь и подписать договор».

Кроме того, он сказал, что продажи на вторичном рынке также зависят от Covid-19. Винсент полагает, что из-за ограниченных мощностей центров ТОиР будет сложно продвигать ресурсные самолеты через процесс предварительной покупки, даже если покупатели и продавцы могут договориться о цене на быстро ставшем кризисном рынке.

Самолет недели

Владелец: *Grand Canyon Airlines*

Тип: *De Havilland Canada DHC-6-300 Twin Otter*

Год выпуска: *1977 г.*

Место съемки: *октябрь 2019 года, Las Vegas Henderson Airport - KHND, USA – Nevada*



Фото: *Дмитрий Петроченко*