BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.
www.bizavnews.ru
№ 17 (521) 2 мая 2020 г.

COVID-19 становится неотъемлемой частью нашего сознания. Увы, это текущая реальность, и на сколько она затянется неизвестно. Пока же наши новости исключительно о пандемии и о схватке с ней. Мы пытаемся найти хоть какой-то просвет. За некоторые позитивные новости можно принять постепенное увеличение активности полетов бизнес-авиации в последние несколько дней: во всем мире полеты, выполненные за последние 7 дней, превысили активность предыдущих 7 дней на 19%, при этом такое же сравнение показывает 13% роста в Европе и Северной Америке, а также удвоение рейсов в Азии. Средняя скользящая активности за 7 дней в мире росла каждый день с 15 апреля. Для сравнения, та же самая средняя тенденция за 7 дней все еще немного снижается относительно обычной активности в мире. На прошлой неделе во всем мире ежедневно эксплуатировалось чуть более 2000 самолетов деловой авиации, что составляло менее трети от обычного парка самолетов, но все же выгодно отличается от 80% находящихся на земле коммерческих самолетов.

На этой неделе крупнейшие производители начали публиковать отчеты о производственных показателях в первом квартале. Первым отчитался Gulfstream. Поставки производителя в первом квартале были на 33% ниже, чем ожидалось, поскольку ограничения на поездки из-за COVID-19 затруднили передачу самолетов клиентам, а связанные с пандемией проблемы в цепочке поставок могут сократить производство в этом году примерно на 15%, Тем не менее, спрос на бизнес-джеты в этом квартале оставался высоким, а портфель заказов «хорошо держался». Ждем остальных.

Отрасль сталкивается с суровыми реалиями

Март 2020 года стал переломным моментом для деловой авиации, когда, по данным компании Jet Support Services, Inc., во всей отрасли стало полностью ощущаться влияние кризиса COVID-19

стр. 24

Небольшие признаки роста трафика

Еженедельный обзор WINGX Global Market Tracker информирует о тенденциях деловой авиации на фоне текущей пандемии коронавируса

стр. 26

У ТОиР могут быть проблемы с поставщиками

Лидеры отрасли обеспокоены тем, что и без того уязвимая цепочка поставок в предстоящие месяцы в результате кризиса COVID-19 станет еще более проблемной

стр. 27

Воздействие пандемии на бизнес-авиацию

Когда это закончится, будут ли в отрасли долговременные фундаментальные изменения, положительные или отрицательные? Аналитики и эксперты анализируют и пытаются понять воздействие кризиса на отрасль, часть 2

стр. 28

Ограничения на въезд в Россию продлеваются до улучшения ситуации с коронавирусом

Ограничения для иностранцев на въезд в Россию продлеваются до улучшения эпидемиологической ситуации по коронавирусу. Об этом на заседании президиума координационного совета при правительстве РФ по противодействию коронавирусу заявил премьер-министр РФ Михаил Мишустин, сообщает Прайм.

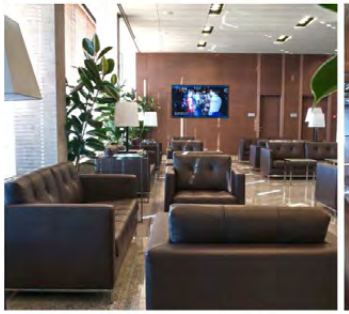
«До 30 апреля включительно для иностранных граждан действуют ограничения на въезд в нашу страну. Я подписал распоряжение правительства о продлении этого срока до тех пор, пока борьба с инфекцией не будет завершена, и эпидемиологическая ситуация не улучшится», — сказал Мишустин.

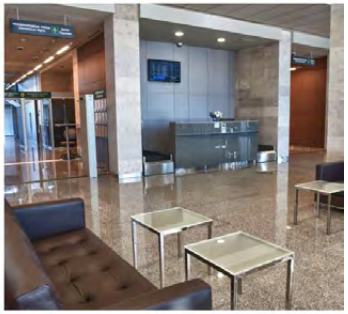
При этом, по его словам, для некоторых категорий иностранцев ограничения на въезд в РФ отменят, в том числе для специалистов, которые ведут наладку и техобслуживание импортного оборудования.

«Такая мера позволит снизить негативное влияние ограничений на деятельность российских промышленных предприятий, включая те, которые производят оборудование для борьбы с коронавирусной инфекцией», — пояснил Мишустин.

Глава правительства подчеркнул, что пока нельзя назвать точной даты отмены ограничений, введенных из-за коронавируса, в том числе по пересечению границы РФ.

Въезд иностранцев и лиц без гражданства в Россию из-за ситуации с коронавирусом был ограничен 18 марта.





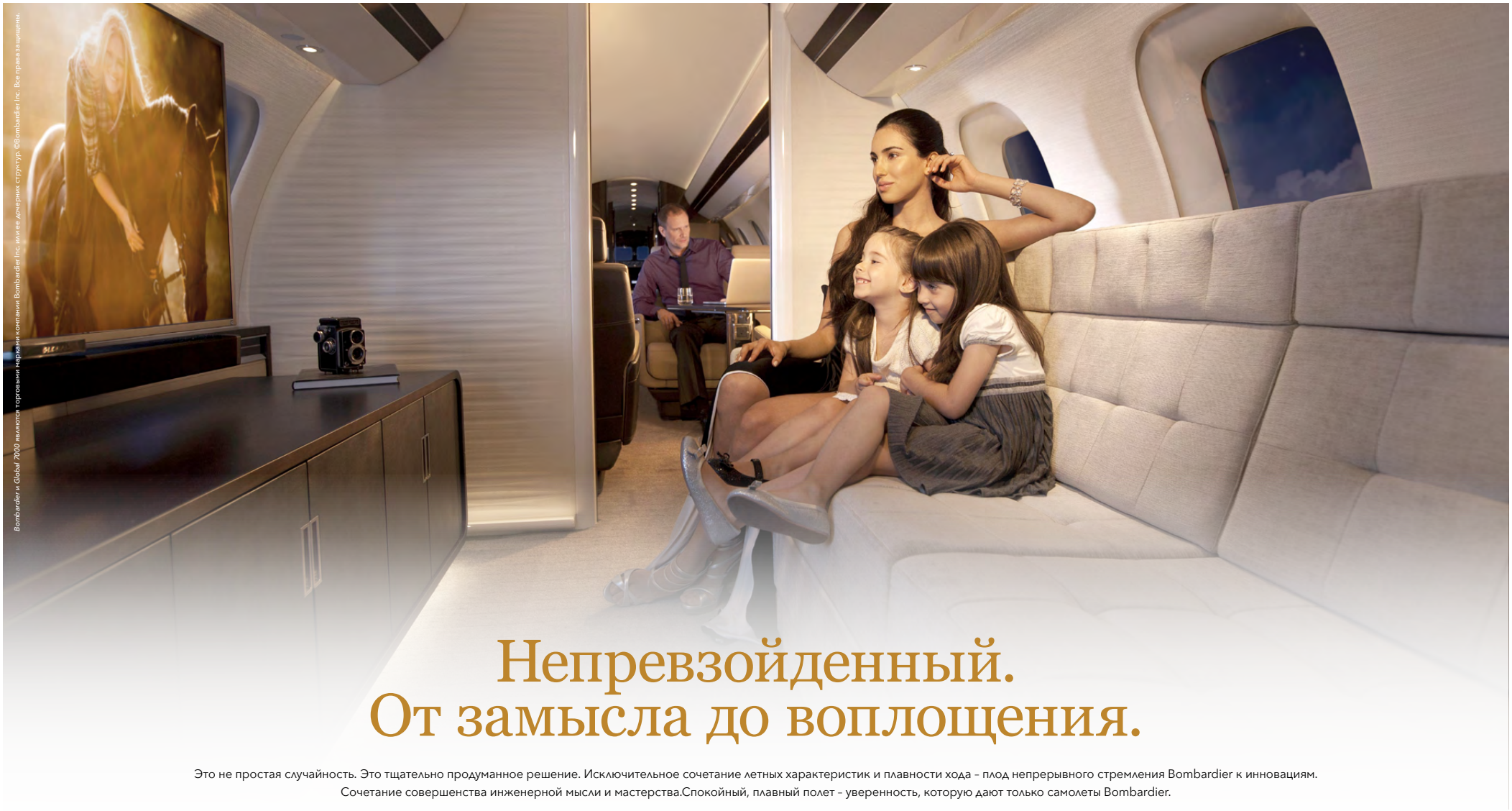
Тел./Факс: +7 (812) 240-0288
Моб.: +7 (964) 342-2817
SITA: LEDJPXH; AFTN: ULLLJPHX
E-mail: ops@jetport.ru, www.jetport.ru

В Монако разрешили чартеры на вертолетах

27 апреля Князь Монако Альбер II сообщил о снятии жесткого карантина в Княжестве с 06.00 утра 4 мая. Отмена всех ограничительных мер в Монако будет осуществляться в три этапа, о чем 28 апреля объявило правительство страны, сообщает пресс-служба Управления по туризму Монако. «4 мая запланировано открытие всех рабочих мест, магазинов, церквей. Салонам красоты разрешено работать по предварительной записи. Также разрешен выход из порта для частных судов, частично разрешено передвижение на вертолетах (частные чартеры). Сохраняется запрет на заход круизных лайнеров», - говорится в сообщении.

С 11 по 25 мая планируется постепенное возобновление учебных процессов в ряде учебных заведений, включая колледжи и лицеи. Остальные образовательные учреждения продолжают обучение в дистанционном режиме. Детские сады остаются закрытыми. В начале июня – при условии благополучного развития ситуации – запланировано обсуждение вопроса об открытии ресторанов, кинотеатров, пляжей и спортивных залов.

«При этом на каждом из этапов действует следующий ряд обязательных требований: наличие во всех местах антисептического геля; обязательное использование масок в транспорте и магазинах; рекомендация по использованию масок в общественных местах; соблюдение социально-безопасной дистанции; регулярная санитарная обработка входных и проходных зон и любых контактных мест. Запрещено собираться в группы численностью более 5 человек. Детские и спортивные площадки остаются закрытыми. Отметим также, что правительство Монако взяло на себя затраты по обеспечению всех жителей страны индивидуальными масками», - также отметили в управлении.



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 и *Global 7000* являются торговыми марками компании Bombardier Inc. или ее дочерних структур. ©Bombardier Inc. Все права защищены.

Bombardier начинает работу

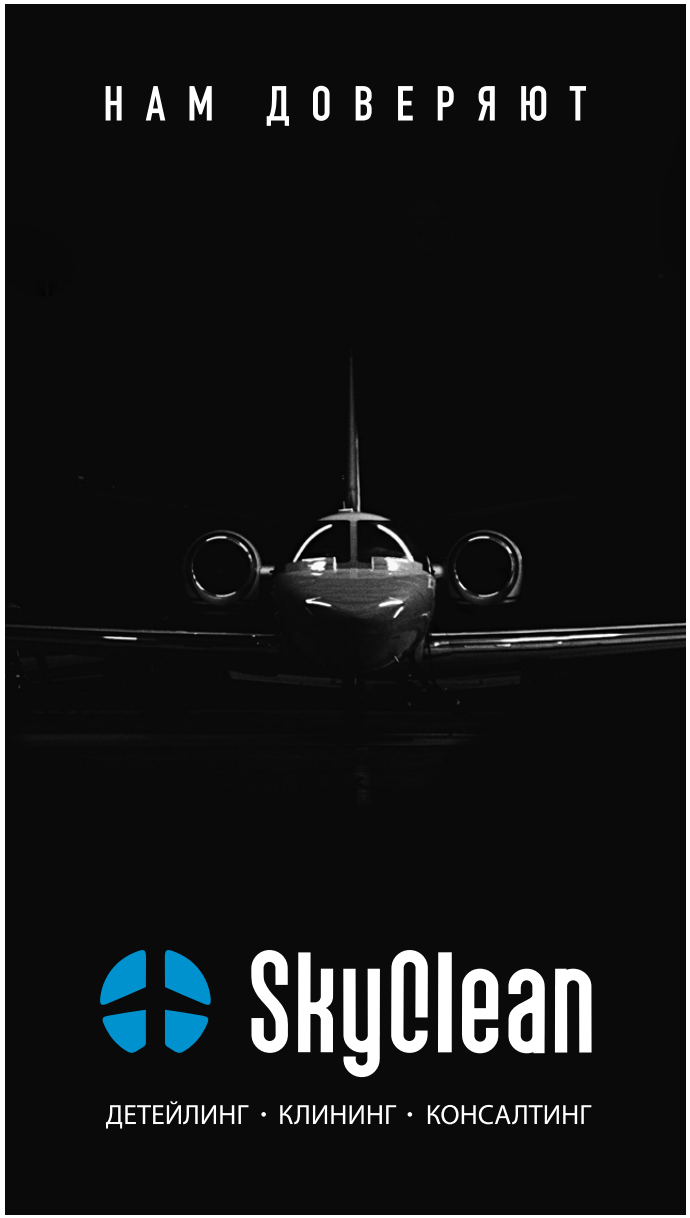
Bombardier начинает возвращать на рабочие места почти 11000 рабочих в Канаде, которые были отправлены в отпуск после правительственных мандатов, направленных на замедление распространения COVID-19. Производственная и сервисная деятельность компании, которая была приостановлена в Канаде, постепенно возобновится к 11 мая.

Ожидается, что сотрудники будут возвращаться к работе в течение следующих нескольких недель во всех сегментах авиации и транспорта, а также в корпоративном офисе Bombardier. Графики возвращения на работу будут различаться в зависимости от места и будут применяться новые процедуры для обеспечения здоровья и безопасности сотрудников. Некоторым отозванным сотрудникам, которые могут выполнять свои обязанности за пределами рабочего места, будет предложено продолжить работу из дома.

«Поскольку мы возобновляем работу на многих наших объектах, здоровье и безопасность наших сотрудников, наших клиентов и населения в целом будут оставаться нашим главным приоритетом», - сказал президент и исполнительный директор Bombardier Эрик Мартел. «Я глубоко убежден, что, продолжая работать в тесном сотрудничестве с представителями профсоюзов и органами общественного здравоохранения во всех странах, где мы работаем, Bombardier зарекомендует себя как пример динамичного и ответственного промышленного лидера в глобальном восстановлении».

Bombardier подал заявку на участие в Канадской программе экстренного субсидирования заработной платы, которая будет доступна для соответствующих критериям сотрудников в Канаде. «Наши отрасли наиболее подвержены беспрецедентной пандемии COVID-19», - пояснил Мартел. «И я хочу поблагодарить федеральное правительство за реализацию этой смелой инициативы по поддержке канадских рабочих и компаний. Я также хочу поблагодарить профсоюзных лидеров за их сотрудничество и поддержку в эти трудные времена».

24 марта Bombardier объявил о временной приостановке производства в провинциях Квебек и Онтарио до 26 апреля.



Как будет восстанавливаться бизнес-авиация США

Трафик североамериканской бизнес-авиации остановился и составляет от 2000 до 2500 рейсов в день, сообщил вице-президент по маркетингу Argus International Тревис Кун в ходе вебинара компании на прошлой неделе. Он ожидает, что это продолжится по крайней мере до середины мая, когда в регионе наконец-то появятся «зеленые ростки» восстановления летной активности, хотя ожидается, что месячный трафик будет на 42% ниже по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По его словам, возобновление полетов бизнес-авиации в США будет главным образом опираться на внутренние рейсы, при этом Техас, Флорида и Джорджия, на которые исторически приходится 21% трафика бизнес-авиации в США, будут иметь ключевое значение для восстановления. «Чем быстрее откроются эти штаты, тем быстрее будет расти трафик. Это важные рынки, за которыми надо следить».

Хотя Кун ожидает, что бизнес-авиация будет восстанавливаться быстрее, чем регулярная авиация, он сказал, что чартерные операторы, вероятно, будут лидировать, поскольку они могут отвечать на запросы менее чем за 48 часов. Он ожидает, что у долевых операторов восстановление будет хуже, чем у операторов, выполняющих полеты по Part 91 и 135.

В то время как снижение трафика в течение последних пяти недель следовало обратно пропорционально за ростом распространения COVID-19, Тревис Кун сказал, что восстановление будет более тесно следовать за фондовым рынком. Он прогнозирует, что активность станет более нормальной через три-шесть месяцев, поскольку выборы в США, возможно, помогут увеличить трафик деловой авиации в конце этого года.

Кун заключил, что восстановление международного трафика из США будет отложено до тех пор, пока не будет улучшено состояние дел с COVID-19 и не будет неопределенности на финансовых рынках.

EmbraerExecutiveJets.com

Быстрая реакция, реальная помощь

Правительства Сингапура и Гонконга достаточно быстро отреагировали на письмо Азиатской ассоциации деловой авиации (AsBAA), в котором последняя просила поддержать сегмент в период пандемии. Так, Управление гражданской авиации Сингапура отметило, что компаниям бизнес-авиации, зарегистрированным в Сингапуре, и их поставщикам вспомогательных услуг, которые являются арендаторами Changi Airport Group или правительственными учреждениями, будут предложены существенные скидки на аренду. В дополнение к этому, любые предлагаемые изменения в отношении авиационных сборов в Seletar Airport, который обычно обслуживает рейсы деловой авиации, также будут отложены до 31 марта 2021 года.

«Мы установили требования к операторам по обеспечению полетов деловой авиации в Сингапур при соблюдении определенных мер безопасности экипажа, пассажиров и работников аэропорта. Подробная информация представлена в циркуляре CAAS 2020/29 и директиве CAAS № 5. Хендлинговые компании, работающие с самолетами деловой авиации, также внесены в «белый список» в качестве важнейших фирм для поддержки операций в период кризиса», - комментирует представитель регулятора. Офис Главного исполнительного директора Специального административного района Гонконг по Китайской Народной Республике также подтвердил, что приняты определенные меры по поддержке сегмента деловой авиации.

«Что касается сектора деловой авиации, правительство предоставит единовременную субсидию в размере HK$1 млн. ($130000) за воздушное судно ультрадального класса, зарегистрированное в Гонконге, HK$200000 ($26000) за воздушное судно среднего класса, а также HK$3млн. для компаний с численностью персонала свыше 100 человек и HK$1млн. для компаний с численностью персонала менее 100 человек», - отметили в ведомстве.

В Омане впервые предлагаются трансферы на вертолетах

Al Sharqiya Aviation (ASA), первый в Омане оператор коммерческих авиаперевозок, запустил новый для султаната сервис по аренде вертолетов для поддержки туристической, медицинской и логистической отраслей. Al Sharqiya Aviation – дочерняя компания Mohammed Al Barwani Group, задействованной во многих секторах экономики султаната, включая нефтегазовую отрасль, машиностроение и горное дело. В парке Al Sharqiya Aviation – два однодвигательных вертолета Airbus H125, рассчитанных на перевозку до пяти пассажиров в каждом, и бизнес-джет Embraer Legacy 650, вместимостью до 13-ти пассажиров. В планах компании – пополнение парка новыми вертолетами с развитием бизнеса. Ведутся также переговоры с туроператорами, отелями и авиакомпаниями в Омане для пассажирских перевозок и экскурсионных программ.

«Маневренные, с высокой крейсерской скоростью и большой дальностью полета и грузоподъемностью, вертолеты Airbus H125 являются многофункциональными машинами, с низким уровнем вибрации в салоне, способными совершать комфортные пассажирские перевозки на дальние расстояния, в том числе в экстремальных полетных условиях жаркого климата и высокогорья. Благодаря вместительному багажному отделению, креслам, расположенных по ходу движения, а также сдвижным дверям и предусмотренному кондиционированию в просторном салоне, полет на вертолете Airbus H125 станет ярким впечатлением от путешествия», - комментируют в компании.

Теперь туристы могут увидеть Оман с высоты птичьего полета во время захватывающей экскурсии на вертолете по окрестностям Маската или трансфера между разными пунктами назначения. Клиентам Al Sharqiya Aviation также предлагается материально-техническая поддержка и услуги по корпоративным авиаперевозкам, авиационным работам, грузоподъемности и аэросъемке.

Кроме того, Al Sharqiya Aviation поддерживает медицинскую инфраструктуру в Омане и оказывает услуги по медицинской эвакуации больных и пострадавших.

Важность скоординированного подхода

Евроконтроль разработал два сценария, иллюстрирующих возможное влияние того, в какой степени «COVID-совместимые операционные процедуры» для авиакомпаний и аэропортов являются общими для всех европейских государств.

Если авиакомпании должны соблюдать один набор правил при вылете и другой набор при прибытии рейса в другое государство, то это будет особенно обременительно для отрасли.

Эти сценарии не являются прогнозом – они очень сильно зависят от переменных, таких как продолжительность и масштабы пандемии в Европе, которые не ясны. Они скорее иллюстрируют, как несогласованный подход значительно затруднит восстановление. Скоординированный подход предусматривает совместную реализацию в середине июня, а затем и в июле. Если это будет отложено, тогда прогноз просто сдвигается с июня на июль и двигается дальше.

Анализ учитывает мнения многих других ведущих организаций, включая ИКАО, IATA, ACI и МВФ, а также прямые контакты с руководителями крупнейших европейских авиакомпаний.

«Мы предположили, что внутриевропейские перевозки вернутся первым, основываясь на опыте в Китае (где в настоящее время выполняется около 40% внутренних рейсов, хотя и с очень низкими коэффициентами нагрузки), а также на практических аспектах. Таким образом, первые месяцы двух сценариев основаны исключительно на увеличении внутриевропейского трафика», - говорят в ведомстве.

Сценарий «Скоординированные меры» основан на наличии общего подхода к внедрению операционных процедур и снятию национальных ограничений. Это является основным требованием как авиакомпаний, так и аэропортов для поддержки их восстановления.

Сценарий «Несогласованные меры» предполагает, что этот общий подход не реализуется.

В целом сценарий скоординированных мер предусматривает потерю в 2020 году 45% рейсов (5 млн), тогда как сценарий несогласованных мер приведет к потере 57% рейсов (6,2 млн).

Разница между этими двумя сценариями является существенной и подчеркивает, что разработка общего подхода жизненно важна для того, чтобы свести к минимуму сбои и издержки, связанных с пандемией.

Ni-Da Transport – новый владелец PC-24

На заводе в Штансе по-прежнему ежедневно в небо поднимаются самолеты в рамках тест-полетов, на земле продолжается доработка воздушных судов. На прошлой неделе швейцарский производитель отправил в тест-полет восьмидесятый Pilatus PC-24, который предназначен для клиента из ЮАР – транспортной компании Ni-Da Transport, специализирующейся на лизинге грузовых автомобилей, прицепов и строительной техники. Ожидается, что поставка бизнес-джета с бортовым номером ZS-NIO состоится в мае.

И еще один приятный нюанс. Pilatus Aircraft вплотную подходит к отметке в сто поставленных PC-24. Юбилейный самолет, скорее всего, будет собран в сентябре-октябре текущего года.

Напомним, что Pilatus Aircraft за 12 месяцев прошлого года поставил 123 заказчикам самолета (без учета самолетов PC-21). Суммарная стоимость всех самолетов составила $795,745 млн. Поставки распределились следующим образом: PC-12 (83 самолета) и PC-24 (40 самолетов). Напомним, что за 12 месяцев 2018 года заказчики получили 128 самолетов, включая флагман PC-24. Поставки распределились следующим образом: 18 PC-24, 80 PC-12 NG, 27 PC-21 и три PC-6.

Фото Stephan Widmer

Comlux-KZ перевез китайских врачей

Делегация китайских врачей в области эпидемиологии, пульмонологии и общей медицины прибыла в Алматы рейсом на воздушном судне Sukhoi SBJ, который был выполнен авиакомпанией Comlux-KZ. В рамках визита в Казахстан делегация из КНР посетит больницы в трех разных городах Казахстана, а также проведет различные онлайн тренинги по профилактике и борьбе с коронавирусной инфекцией с участием врачей разных специальностей, профессорско-преподавательского состава всех медицинских ВУЗов и колледжей страны и др.

«Китайских врачей сопровождали сотрудники Министерства здравоохранения Казахстана, и переводчик. В целях безопасности при посадке бортпроводник рейса измерил температуру пассажиров с помощью бесконтактного термометра, врачи и экипаж были экипированы в защитные костюмы. Общее время полета заняло 50 минут, практически весь рейс врачи отдыхали. При выходе с борта специалисты из КНР заполнили анкеты, и попросили произвести пару снимков на память», - комментируют в Comlux-KZ.

Comlux-KZ в настоящее время предлагает эвакуационные, репатриационные и грузовые рейсы.

Напомним, что Sukhoi SBJ доступен для чартеров и вмещает до 19 пассажиров. Компоновка более подходит для корпоративных перелетов: клуб на четыре места (club four), диван в передней части салона и во втором салоне кресла первого класса, изготовленные по индивидуальному дизайну. В компании подчеркивают, что это первый самолет данного типа, который прошел сертификацию EASA.

Искусство вкусных полетов

Несмотря на сложную экономическую ситуацию и существенное сокращение рейсов деловой авиации в результате пандемии, российская компания Jet Catering продолжает активно работать в преддверии высокого сезона, который, по мнению аналитиков рынка, в этом году все-таки наступит, но немного позднее. На днях Jet Catering презентовала обновленное меню.

«Наша команда очень надеется, что лучшее, конечно, впереди (как в той песне), поэтому вкусно накормить тех, кто соскучится по полетам за время карантина – первостепенная задача», - комментируют коммерческий директор компании Екатерина Сучкова и заместитель генерального директора по продажам Юлия Гофштадт.

В настоящее время Jet Catering один из ключевых игроков на отечественном рынке авиационного кейтеринга, который, несмотря на мировой кризис, продолжает работать в полную силу. За 9 лет своего существования компания выросла до масштабов крупного производства, способного обеспечивать потребности в кейтеринге рынок деловой авиации Москвы и близлежащих аэропортов, а также чартерных рейсов с загрузкой более 200 пассажиров.

«Мы добавили много ярких красок – невероятные гребешки под манговым соусом, утку с соусом из черной смородины, мильфей из тунца. Это на закуску. Наша новая фишка – криспы на ржаном хлебце, с разнообразием всевозможных начинок. Сэндвичи на вкуснейшем хлебе, которые полюбятся всем, мы уверены! Горячие блюда из мяса, птицы и рыбы также обновились, здесь сумасшедшего вкуса стейк из телятины с запеченным картофелем, и перепела в необычной заправке (пока не будем раскрывать секрет, это надо пробовать!), и очень нежное филе черной трески в соусе «Аква Пацца». Появилось специальное детское меню, сеты для экипажей. А какие у нас авторские десерты! В общем, мы очень готовились к новому сезону и объявляем его открытым, вкусным и свежим!», - резюмируют в Jet Catering.

Bell 525 завершает этап тестов на шум

В прошлом месяце компания Bell завершила очередной этап летных испытаний нового суперсреднего вертолета Bell 525 Relentless. В аэропорту Баттонвиллоу на северо-западе округа Керн, штат Калифорния, команда испытателей провела тесты акустической сигнатуры. Аэропорт Баттонвиллоу является идеальным местом для таких испытаний, так как здесь отсутствует фоновый шум и по близости находится город Бейкерсфилд, где разместились специалисты, проводящие испытания.

Адаптируясь к нынешней глобальной среде, инженеры смогли поддерживать безопасное расстояние друг от друга во время тестирования. «Мы смогли получить наши тестовые данные очень легко, одновременно сохраняя социальную дистанцию, потому что места мониторинга, естественно, находятся на расстоянии сотен футов друг от друга», - сказал руководитель проекта тестирования AAAI Майк Бука. «Погода была большей проблемой для этих тестов, но мы смогли составить наш график между периодами дождей».

Спрос на более тихие решения на рынке вертолетов сейчас сильнее, чем когда-либо прежде. Некоторые крупные города в Соединенных Штатах, такие как Сан-Франциско, строго регулируют полеты над городскими районами, чтобы снизить уровень шума для населения. Bell 525 Relentless, даже будучи самым большим коммерческим продуктом Bell, разработан с целью поддержания низкого уровня шума и высокой производительности. Эта платформа, достаточно большая, чтобы вместить 16 пассажиров, может похвастаться низкими вибрациями и низким уровнем шума, предлагая передовые технологии и отличный летный опыт. Он идеально подходит для оффшорных операций, корпоративных рейсов и многих других миссий.

Первые R44 Cadet направились в Китай

Компания Robinson отгрузила три вертолета R44 Cadet и три вертолета R22 своему дилеру в Китае – компании General Aviation Services of Hunan. Это первый вертолет модели Cadet, поставленный в Китай.

Все шесть вертолетов были заказаны компанией YiFei General Aviation Company, которая специализируется на эксплуатации вертолетов, управлению и обучению вертолетному пилотированию. Компания YiFei эксплуатирует вертолеты Robinson с 2016 года. Оставшись под впечатлением от производительности вертолетов, компания решила приобрести несколько дополнительных R22 и Cadet, доведя таким образом свой парк вертолетов Robinson до девяти машин.

Президент компании YiFei, Цян Цзи Юнь, заявил, что его целью является, обеспечить своих студентов наиболее технологически продвинутыми учебными вертолетами в Китае. Старший пилот компании, Ли Чжи Юй, считает, что вертолеты Cadet позволят студентам в будущем легко переучиться на более тяжелые вертолеты.

Компания Robinson при содействии своей международной дилерской сети гордится развивать учебные программы, поставляя высококачественные и надежные вертолеты учебным центрам по всему миру.

Помощь придет

Авиакомпания Comlux-KZ успешно развивает линейное техническое обслуживание и предоставляет решения в AOG ситуациях. Одним из примеров успешного решения AOG ситуации, возникшей у клиентов, явилась замена правого лобового стекла на Global 6000.

Связавшись с техническим департаментом компании, оператор сообщил об неисправности. Инженерный персонал произвел оценку необходимых материалов, сделав заказ в отдел логистики, приступил к демонтажу неисправного стекла.

Отдел логистики связался с поставщиком и в короткий срок предоставил все необходимое для успешного выполнения работ.

Новое стекло было проверено, оформлены все необходимые документы и далее передано техническому персоналу для установки на самолет. Работа была завершена успешно и самолет вернулся в эксплуатацию.

«Имея квалифицированных инженеров и механиков мы успешно выполняем данный тип работ на всем флоте компании, обеспечивая кратчайший простой самолета в AOG ситуации.

Кроме того, наша Mobile Repair Team уже производила замену бокового стекла на Global 5000 GVFD вне базового аэропорта, в городе Нур-Султан, что дало возможность владельцу сократить расходы и в сжатые сроки вернуть самолет в эксплуатацию.

«Мы всегда находим лучший вариант для наших заказчиков», - сообщил технический директор компании Сергей Степанов.

Сервисная сеть Dassault усиливает позиции в Малайзии

Компания ExecuJet MRO Services Malaysia, являющаяся частью сети сервисных центров Dassault Aviation, была сертифицирована Федеральным авиационным управлением США (FAA) для выполнения технического обслуживания бизнес-джетов Falcon 900, включая 900EX, 900EX EASy, 900DX и 900LX. Компания ExecuJet MRO Services уже имеет сертификат FAA для выполнения линейного и базового технического обслуживания самолетов Falcon 7X и 8X, а также самолетов серии Falcon 2000, включая 2000EX EASy, DX, LX и LXS. Последняя сертификация для моделей Falcon 900 означает, что ExecuJet MRO Services Malaysia теперь имеет сертификат FAA для работы на всех самолетах Dassault Falcon.

Для дальнейшего расширения своих предложений по обслуживанию клиентов малазийский провайдер ТОиР также недавно получил одобрение FAA на проведение неразрушающего контроля (NDT) и повторную сертификацию капитальных ремонтов. Напомним, что неразрушающий контроль (Non Destructive Testing (NDT)) — это способ проведения контроля качества или технической диагностики, при котором не нарушаются рабочие свойства, а также прочность, целостность и надежность объекта контроля или отдельных его элементов. При проведении неразрушающего контроля не требуется демонтаж объекта или выведение его из эксплуатации.

Кроме того, Агентство по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) также сертифицировало ExecuJet MRO Services Malaysia для линейного и базового обслуживания некоторых моделей Falcon: Falcon 2000EX, Falcon 7X и Falcon 8X.

Терминалы А-Групп продолжают работу в условиях пандемии COVID-19

Сегодня деловая авиация во всем мире стала незаменимым средством наиболее оперативной и безопасной доставки пассажиров домой, срочной перевозки врачей, ученых и даже грузов медицинского назначения. Центры деловой авиации А-Групп в Шереметьево и Пулково продолжают в полной мере обеспечивать обслуживание воздушных судов и пассажиров деловой авиации, которые выполняют полеты в сложившихся условиях.

С 27 марта Россия приостановила регулярное авиасообщение с зарубежными странами. Учитывая введенные ограничения, Росавиация (ФАВТ) определила особый порядок согласования международных рейсов деловой авиации. Заявки на перевозку на воздушных судах вместимостью менее 20 кресел, содержащие данные на всех пассажиров и экипаж, подаются не менее, чем за 24 часа до планируемого прибытия рейса и рассматриваются в индивидуальном порядке.

Прилет международных рейсов бизнес-авиации в Москву осуществляется только через Международный аэропорт Шереметьево. В соответствии с Административным регламентом по осуществлению санитарно-карантинного контроля, пассажиры проходят все положенные проверки и контроль состояния здоровья.

На момент введения режима повышенной готовности в г. Москва и Московской области, терминал А в Шереметьево был превентивно подготовлен к мерам обеспечения эпидемиологической безопасности. В терминале в круглосуточном режиме ведется дежурство сотрудников Роспотребнадзора и врачей. Проводится контроль состояния здоровья всех пассажиров; при помощи дистанционного тепловизора измеряется температура; проводится анкетирование с последующей выдачей постановления о необходимости соблюдения режима самоизоляции или обсервации.

Терминал оборудован всеми необходимыми средствами дезинфекции и гигиены, обеспечен информационными материалами. Тщательная уборка помещений производится после обслуживания каждого рейса. Санитарную обработку проходит и прибывающий багаж. Все сотрудники инфраструктуры деловой авиации проходят ежедневный медосмотр. В обязательном порядке используются средства индивидуальной защиты и гигиены. Аналогичные меры приняты и в Терминале А Международного аэропорта Пулково.

В марте и апреле зафиксировано закономерное снижение пассажиропотока, в особенности это коснулось международных перевозок. В то же время статистика по количеству рейсов в Шереметьево и Пулково показала меньшее снижение, чем в среднем по отрасли в России и Европе.

«Главными задачами нашей инфраструктуры в сегодняшних условиях являются защита здоровья пассажиров и сотрудников, а также бесперебойное обеспечение рейсов с соблюдением всех процедур и директив, выпущенных Росавиацией, ICAO и другими регуляторами отрасли. Деловая авиация в целом, и наши терминалы в частности позволяют обеспечить не только исключительную безопасность пассажиров во всех смыслах, но и социальное дистанцирование, которое играет очень важную роль в борьбе с распространением пандемии», - сообщил Сергей Вячеславович Семенов, Президент А-Групп.

Gulfstream не успел передать все произведенные самолеты

Поставки Gulfstream Aerospace в первом квартале были на 33% ниже, чем ожидалось, поскольку ограничения на поездки из-за COVID-19 затруднили передачу самолетов клиентам, а связанные с пандемией проблемы в цепочке поставок могут сократить производство в этом году примерно на 15%, сообщила материнская компания General Dynamics. Тем не менее, по словам председателя и генерального директора General Dynamics Фебы Новакович, спрос на бизнес-джеты в этом квартале оставался высоким, а портфель заказов «хорошо держался».

В первом квартале Gulfstream произвел 34 деловых самолета, но из-за ограничений на международные поездки смог поставить только 23 бизнес-джета – 20 крупноразмерных и три средних, по сравнению с 34 поставками (27 больших и семь средних) за тот же период прошлого года. Новакович сказала, что оставшиеся 11 самолетов будут отправлены клиентам после снятия ограничений на поездки. «Клиенты определенно все еще ждут их, и они будут поставлены, как только мы сможем», - отметила она.

По словам Фебы Новакович, объем портфеля заказов по сравнению с прошлым годом остался на прежнем уровне, а соотношение заказанных самолетов к поставленным составило 1,1: 1. Однако она сообщила, что в этом квартале Gulfstream зарегистрировал четыре отказа, но добавила: «Мы ожидаем, что три из них вернутся». Далее Новакович сказала: «Мы не слышим никаких других разговоров от держателей депозитов».

Она подчеркнула, что спрос по-прежнему высок, что, по ее мнению, совершенно противоположно финансовому кризису 2008 года. Тем не менее, в настоящее время трудно продавать, потому что из-за кризиса COVID-19 приостановлены демонстрационные полеты, личные продажи и переговоры при личных контрактах. Однако глава GD ожидает, что после кризиса продажи будут расти.

Между тем, проблемы с цепочкой поставок, вызванные пандемией – и в гораздо меньшей степени потерями в эффективности производства из-за социального дистанцирования и мер глубокой очистки предприятий – побудили Gulfstream сократить прогнозируемые поставки в этом году со 150 самолетов до 125-130. «Некоторые поставщики вступили в этот период уже в затруднительном положении», - сказала Новакович. «Мы знаем кто они и работаем с ними». Этот более низкий уровень производства также «обезопасит» 2021 год, если спрос не будет реализован в продажах в этом году, добавила она.

Конечно, сокращение поставок также приведет к снижению доходов и прибыли производителя в 2020 году. Таким образом, прогнозируемая годовая выручка для аэрокосмического подразделения General Dynamics в настоящее время планируется в размере $8,5 млрд, что на $1,4 млрд меньше, чем в предыдущих прогнозах, а прибыль снижена примерно на $400 млн, до $1,5 млрд.

Отвечая на вопрос о программе G700, Феба Новакович сказала, что летные испытания нового флагмана Gulfstream продолжаются, и на сегодняшний день налет составляет около 100 часов. По ее словам, сертификация G700 все еще планируется на конец 2021 года.

Textron Aviation помогает зарабатывать свои сервисным центрам

Стремясь расширить и поддержать бизнес своей сервисной сети и облегчить финансовое бремя для клиентов во время пандемии COVID-19, Textron Aviation представила эксклюзивную программу финансирования для определенных обновлений и модификаций на бизнес-джетах Cessna Citation, которые зарегистрированы в США. Новая программа финансирования, например, предполагает установку авионики Garmin G5000 или Gogo Avance L5. Единственное условие программы – работы должны быть выполнены в одном из одиннадцати сервисных центров Textron Aviation. Стоимость работ, вернее детальные условия программы не разглашаются. Известно, что клиентам доступны и кредитные опции.

Представители Textron Aviation сообщили, что компания получила множество запросов от клиентов, желающих обновить свои бизнес-джеты Citation. «Многие наши клиенты ищут гибкости в использовании этого неожиданного простоя для завершения модернизации авионики, обновления салона или какой-либо другой модификации, которую они рассматривали для своего самолета ранее», - комментирует старший вице-президент Textron Aviation по поддержке клиентов Брайан Рохлофф. «Работая с Textron Financial Corporation, мы быстро разработали новое решение для поддержки наших клиентов в период, когда жизненно важны эффективность и гибкость».

Напомним, что в конце марта Textron Aviation приняла решение об отправке в десятинедельный отпуск с 23 марта по 29 мая большинство своих сотрудников. В компании не уточняют стали это специалисты, занятые в производстве воздушных судов или это иной персонал, например сотрудники сервисных центров компании. Также производитель сообщил, что корректирует производство в соответствии с ожидаемым рыночным спросом. «Это очень сложный первый шаг в реагировании на ситуацию, которая затронула весь наш мир», - говорится в заявлении компании.

«Это решение позволит нам внести свой вклад в смягчение и сдерживание распространения COVID-19 посредством социального дистанцирования, при этом продолжая поддерживать наших клиентов», - говорится в письме исполнительного директора Textron Aviation Рона Дрэйпера. «Какая бы сложная ни была эта ситуация, безопасность и благополучие наших сотрудников и клиентов остаются нашим главным приоритетом». Сейчас в штаб-квартире компании в Вичите работают 10000 человек.

Другие меры, принятые компанией в ответ на пандемию, включают ограничение собраний больших групп, уменьшение интервалов ежедневной уборки помещений, ограничение поездок и прекращение участия в выставках и мероприятиях.

NetJets сокращает персонал и запланированные поставки самолетов на 2020 год

NetJets подтвердил сообщения о сокращении рабочей силы в своих дочерних компаниях NetJets Europe (NJE) и Executive Jet Management (EJM) на 25%. Долевой оператор также сократил запланированные поставки новых самолетов на 2020 год, и ожидается, что они уменьшатся с 60 до 25 бизнес-джетов.

Базирующаяся в Португалии компания NJE предоставляет программы долевого владения, а EJM в Цинциннати, штат Огайо, занимается управлением воздушными судами и чартерными услугами. Американское подразделение компании пока не корректирует численность персонала.

В заявлении компании говорится, что сокращения в NJE и EJM были сделаны на прошлой неделе, Главный исполнительный директор NetJets Адам Джонсон отметил, что данные меры направлены на то, «чтобы соответствовать текущему рынку и обеспечить устойчивость для будущего успеха этих предприятий». По заявлению топ-менеджера компании, из-за пандемии COVID-19 спрос на поездки «с середины марта значительно снизился», добавив, что группа по-прежнему выполняет «сотни рейсов» каждую неделю.

В дополнение к сокращению рабочих мест, NetJets также предлагает неоплачиваемый отпуск с платным медицинским обслуживанием как для летных экипажей, так и для сотрудников корпоративного офиса. Компания заявила, что не обращалась за кредитами и грантами, доступными в соответствии с актом CARES (закон о помощи, облегчении бремени и экономической безопасности в связи с пандемией коронавируса, прим.ред.). Наряду с другими операторами, NetJets воспользовался освобождением от действия федерального акцизного налога на воздушные перевозки в размере 7,5%.

NetJets также сообщил клиентам, что реструктурировал, отложил или отменил запланированные поставки новых самолетов в этом году. В заявлении не указывалось, поставки каких типов самолетов будут сокращены. Сейчас компания имеет контракты на поставку бизнес-джетов Textron Aviation, Embraer Executive Jets и Bombardier Business Aircraft.

«Ежедневно мы видим огорчительные потери, которые COVID-19 наносит частной авиации», - сказал Джонсон в своем письме акционерам. «Известные бренды, с казалось бы, сильной финансовой поддержкой уже прекратили свою деятельность. Логично предположить, что другие держатся, но все они ожидают одобрения займов и грантов, доступных им в соответствии с актом CARES».

Ни один из других крупных частных операторов, в том числе группа Vista Global, Flexjet или Wheels Up, еще не объявил о сокращении штата или остановке полетов. Единственным исключением стал JetSuite, который 16 апреля прекратил полеты и уволил своих сотрудников.

COVID-19 повлиял на занятость в вертолетной отрасли

Падение цен на нефть в сочетании с ограничениями и другими последствиями, связанными с пандемией COVID-19, привели к серьезным потерям на рынке занятости в вертолетной отрасли, но представители отрасли заявили, что некоторые компании все еще нанимают сотрудников, и соискатели должны по-прежнему обращаться к потенциальным работодателям.

На прошлой неделе во время вебинара «Занятость во время пандемии COVID-19» на рекрутинговом сайте JSFirm должностные лица и руководители Международной вертолетной ассоциации (HAI) рассказали о стремительном развороте рынка вертолетной техники и рассмотрели инструменты для поиска работы.

Сам вебинар подчеркивает вред COVID-19 для отрасли, заявил президент и главный исполнительный директор HAI Джеймс Виола, отметив, что число участников было выше, чем на двух предыдущих вебинарах HAI, большинство из которых в настоящее время безработные. «К сожалению, это связано с тем, что в большинстве компаний, производящих вертолетную технику, происходят значительные экономические и эксплуатационные сбои», - сказала Виола.

Он указал на прогнозы, сделанные в начале января, о нехватке пилотов и механиков и добавил: «Теперь, всего через три месяца, мы столкнулись с полностью противоположной ситуацией. Это только один пример того, как быстро пандемия повлияла на нашу отрасль».

В феврале 2020 года отрасль столкнулась с самой большой нехваткой высококвалифицированных специалистов за все время, согласился управляющий директор JSFirm Сэм Сканлон. «Мы просыпаемся этим утром и думаем: «Что, черт возьми, случилось?», - сказал он. Во всех отраслях безработица в США выросла с 3% до 22%. По словам Сканлона, беспрецедентные 6,6 миллиона человек потеряли зарплату только за одну неделю.

«На вертолетном рынке цены на нефть и газ в короткие сроки оказали огромное влияние. Это сильно влияет на вертолетную индустрию», - сказал он. «Особенно на операторов и производителей средних и тяжелых вертолетов. Производителей беспокоит падение цены на нефть ниже $50 за баррель, не говоря уже о том, что она недавно достигла отрицательных значений».

Сканлон считает, что рынок оживится, а дефицит специалистов вернется, как только пандемия и связанные с ней ограничения ослабнут. Хотя почти половина потенциальных работодателей сняли свои вакансии, некоторые все еще ищут работников.

Эксперты считают, что компании всегда ищут сильных специалистов, и, хотя сейчас они, возможно, не нанимают сотрудников, соискатели должны по-прежнему устанавливать контакты с работодателями, чтобы иметь более сильные позиции при возобновлении найма.

Pilatus PC-24 долетел до Аляски

В США началась эксплуатация первого бизнес-джета Pilatus PC-24 в медицинской конфигурации. Самолет эксплуатируется Департаментом поисково-спасательных работ Норт-Слоуп в самом северном регионе США, на Аляске. Экипаж PC-24 предоставляет медицинскую помощь для 9800 жителей на территории площадью 246 000 кв.км.

Новый Pilatus PC-24 оснащен системой LifePort AeroSled и пятью пассажирскими креслами. Использование системы AeroSled позволяет упростить и ускорить погрузку больного в самолет. AeroSled можно закрепить непосредственно к точкам крепления грузов и кресел на полу самолета, так как она является моноблочной системой. Это четвертый PC-24, поставленный в медицинской комплектации клиентам по всему миру.

Город Барроу, штат Аляска, также известный как Уткиагвик, расположен на 71 градусе северной широты. Средняя температура в середине января составляет -26 градусов по Цельсию, и солнце не поднимается полностью над горизонтом до начала февраля. Этот регион с его исключительно суровыми условиями стал новым домом для суперуниверсального бизнес-джета.

Многофункциональная платформа

Департамент поисково-спасательных работ отвечает за оказание медицинской помощи всем жителям Норт-Слоуп. Помимо этого, экипаж выполняет поисково-спасательные задания и вылеты на чрезвычайные происшествия.

В дополнение к PC-24, который заменил легкий джет, Департамент поисково-спасательных работ в настоящее время эксплуатирует два вертолета и турбовинтовой самолет. Все эти ВС готовы к дневным и ночным полетам. Большинство полетов выполняется со взлетно-посадочных полос, покрытых снегом и льдом или с гравийных поверхностей, для которых PC-24 был специально разработан.

Уникальные характеристики

Эйприл Брукс, директор отдела поисково-спасательных работ Норт-Слоуп, объяснила причины выбора PC-24: «PC-24 — это отличное решение для быстрой и эффективной транспортировки пациентов в критическом состоянии на огромные расстояния в наших чрезвычайно суровых климатических условиях. Его большая грузовая дверь, вместительный

салон и способность использовать короткие, неподготовленные взлетно-посадочные полосы делают его идеальным для наших нужд».

На церемонии передачи, состоявшейся в американском подразделении Pilatus, Pilatus Business Aircraft Ltd в Брумфилде, штат Колорадо, мэр Норт-Слоуп Гарри К. Брауэр-младший отметил: «Мы рады, что теперь можем предложить жителям новый уровень безопасности. В этом регионе быстрая, эффективная и высококачественная медицинская помощь абсолютно необходима, и PC-24 позволит нам выполнить каждый аспект этого обязательства».

Томас Боссхард, генеральный директор американского подразделения Pilatus, передал ключи мэру Брауэру и сказал: «Мы гордимся той ролью, которую сыграет наш PC-24 в поддержке жителей Норт-Слоуп и департамента поисково-спасательных работ в выполнении их задач. Нам очень приятно видеть такой высокий спрос на PC-24 в медицинской комплектации, в дополнение к его популярности в качестве бизнес-джета. Это именно тот тип универсальности, который мы планировали, когда начали разрабатывать PC-24, и теперь это реальность».

Кто и как помогает в период COVID-19

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) высоко оценила реальный вклад компаний, которые активизировали усилия по оказанию помощи в борьбе с COVID-19 за последний месяц, начиная от производства и передачи в дар средств индивидуальной защиты до транспортировки медицинского персонала и предметов медицинского назначения.

«Вдохновляет поддержка, которую наши члены оказывают своим сообществам и соседям во время этой пандемии», - сказал президент и исполнительный директор GAMA Пит Банс; «Наш сегмент имеет богатую историю оказания помощи другим в трудные времена, и сейчас мы стремимся принять активное участие в эти нестабильные времена».

Он добавил, что члены GAMA по всему миру адаптируют свое производство для изготовления масок, щитов, халатов и деталей для ИВЛ, а также предоставляют свои воздушные суда для оказания медицинской помощи и транспортировки медицинского персонала. «Именно такие моменты вызывают чувство гордости за то, что наша индустрия делает, чтобы помогать друг другу», - сказал он.

GAMA перечислило почти три десятка компаний, которые участвуют в различных миссиях. Они перечислены ниже:

- Appareo – производство ИВЛ;
- Autonodyne (дочерняя компания Avidyne Corporation) – производство масок и лицевых щитков;
- Корпорация Avfuel – производство масок;
- Bell – производство дезинфицирующего средства для рук;
- Boeing Business Jets – производство и транспортировка медикаментов;
- Bombardier Aviation – пожертвовал расходные материалы, сделал финансовый вклад, производит маски и сотрудничает в проекте по производству ИВЛ;
- CAE SimuFlite – производство ИВЛ;
- Cirrus Aircraft – безвозмездные поставки, изготовление масок и разработка воздуходувок для респираторов с принудительной подачей воздуха;
- Collins Aerospace – пожертвовал медикаменты и защитные маски;
- Daher TBM – предоставление авиационных ресурсов для транспортировки медицинского персонала и предметов медицинского назначения;
- Daher Kodiak – обеспечивает транспортировку ИВЛ от производителей до больниц;
- Dassault Aviation – пожертвованные маски, и предоставляющие самолетов для быстрой доставки медицинского персонала;
- Duncan Aviation – производство масок и халатов;
- Embraer – производит маски и детали для ИВЛ, предоставляет самолеты для миссий по оказанию гуманитарной помощи;
- Epic Aircraft – изготовление масок;
- FlightSafety International – производство компонентов респираторов с 3D-печатью;
- Gulfstream Aerospace – пожертвование медикаментов и финансовые вклады;
- Hartzell Propeller – пожертвование масок и изготовление клипс для масок для лица;
- Honeywell – производит маски для лица N95;
- Корпорация Kaman – пожертвовала маски N95 и внесла финансовый вклад;
- L3Harris Technologies – делает финансовые взносы и жертвует медикаменты;
- Piper Aircraft – пожертвовал маски N95 и изготовил маски для лица;
- Rolls-Royce – производство лицевых щитков;
- Signature Aviation – бесплатная аренда складов для хранения медикаментов;
- Signature TECHNICAir – изготовление масок;
- Tamarack Aerospace Group – производитель масок для лица с 3D печатью
- Textron Aviation – пожертвовал маски N95 и изготовил маски для лица;
- Universal Avionics Systems Corp; – предоставление некоммерческой группе места для сборочных линий (для изготовления лицевых щитков и масок);
- Wisk Aero – производство щитков для лица;
- Woodward – производство ИВЛ;
- World Fuel Services – предоставление топливной и логистической поддержки для гуманитарных и медицинских поставок.

На остров Святой Елены впервые приземлился Airbus

На прошлой неделе британский чартерный оператор Titan Airways впервые выполнил перелет на самолете Airbus A318 по маршруту Лондон (London Stansted) – остров Святой Елены. По словам представителей компании, воздушное судно (G-EUNB) было зафрахтовано правительством Великобритании для перевозки медицинского персонала и 2,5 тонны «необходимых предметов медицинского назначения» для жителей его заморской территории. Примечательный факт – G-EUNB стал самым крупным самолетом, когда-либо приземлявшимся на острове.

После разгрузки экипаж выполнил серию тренировочных и испытательных полетов для отработки взлета и посадки.

«Остров Святой Елены является аэропортом категории С, требующим специальной подготовки экипажа и разрешения регулирующих органов из-за известных проблем сдвига ветра, возникающих при заходе на посадку», - отметили в компании.

Заморская территория Соединенного королевства (Overseas Territory of the United Kingdom) остров Святой Елены в 2016 году получил долгожданный аэропорт (St Helena Airport), который помогает увеличивать экономический рост за счет туризма. До последнего времени на острове Святой Елене не было аэропорта, и добраться туда можно было только морем. Пассажирские рейсы совершало единственное судно, заходящее на остров 22 раза в год. На плавание от берегов Великобритании уходит 14 суток, из Кейптауна — 5 суток.

В ноябре 2011 года правительство острова одобрило план строительства аэропорта, а также дизайн будущего терминала. Подрядчиком по строительству аэропорта выступили Basil Read (Pty) Ltd и правительство Великобритании. Первый рейс на остров был выполнен в апреле 2016 году на самолете Bombardier Challenger 300 компании ExecuJet Africa, который был зафрахтован Air Safety Support International (ASSI) для инспекции аэропорта. Так как это был первый рейс, который стартовал из аэропорта Лансерия в Йоханнесбурге, по пути было принято решение сделать остановку в Уолфиш-Бей для дозаправки и получении самых последних сведений о погоде. На борту находились три пилота и восемь пассажиров, которым и предстояло оценить уровень готовности воздушной гавани для эксплуатации. После инспекции специалисты ASSI вернутся в Великобританию, где было принято окончательное решение о сертификации нового аэропорта.

Остров Святой Елены, названный в честь Елены Константинопольской, – остров вулканического происхождения, заморская территория Великобритании, расположенная в южной части Атлантического океана. Помимо острова Святой Елены в состав территории входят остров Вознесения и архипелаг Тристан-да-Кунья.

Старичку Learjet продлили жизнь, а вот рад ли он?

Learmousine – этакое причудливое сочетание джета и лимузина, стильное и мощное, но и в какой-то мере абсурдное. Чудаки из чикагской компании Exotic Coach реально превратили Learjet в легальный 13-метровый лимузин, и вы можете купить его. Дизайнеры постарались на славу – им удалось соединить два самых популярных вида транспорта, которым отдают предпочтение миллионеры — частные реактивные самолеты и лимузины. В итоге появился Learmousine — этакое причудливое сочетание того и другого, стильное и мощное, но и где-то абсурдное.

Рецепт прост. Берем списанный Learjet и лимузин, ну а дальше только ваше воображение и технические навыки. А вот над внешним обликом трудился известный дизайнер Дэн Харрис, который начал проект в 2005 году. Его команда потратила около 2 лет на разработку рамы, которая могла бы «удерживать» этого алюминиевого зверя, а также заднего моторного отсека, трансмиссии, подвески, электрооборудования и компьютерных систем.

Длина Learmousine 12,7 м, ширина — 2,3 м. Он вмещает 20 пассажиров и водителя, оснащен двигателем Chevrolet Vortec V-8 объемом 8,1 литров и мощностью 400 л. с. «Автоджет» оборудован специальными 28-дюймовыми красно-черными дисками Diablo, обутыми в резину Kumho 325/25R28. Learmousine имеет стальную каркасную раму, кастомную систему рулевого привода и тормоза с гидроусилителем. В «наследство» от самолета Learmousine остался хвост (горизонтальное оперение которого можно сложить для парковки в узких местах) вместе с гондолами реактивных двигателей по обе стороны.

В кабине установлены кожаные сиденья с ромбовидной вышивкой и развлекательная система Showtime Audio мощностью 17 кВт с 42-дюймовым плазменным телевизором, несколькими световыми панелями и множеством динамиков. В общем есть все для классной вечеринки. Водительская зона оснащена удобным ковшеобразным креслом с ремнем безопасности. Панель приборов отделана красным углеволокном и оборудована четырьмя экранами для внешних камер. Вместо классического кокпита водитель лицезреет панель приборов от легендарного Chevrolet Silverado. Четыре экрана отображают различные ракурсы камеры вокруг Learmousine. Четыре вертикальных ряда красных тумблеров управляют музыкой, освещением и другими опциями. И еще о музыке. Благодаря массивным колонкам можно настроить звук настоящего реактивного двигателя, когда вы за рулем. Как это, круто?

В общем, Learmousine вряд ли когда-нибудь покажется на публичных дорогах. Хотя бы по той причине, что он очень массивный для этого. К тому же и маневрировать этим монстром в критериях обыденных городских улиц просто нереально без риска трагедии. Все-же судьба Learmousine как шоу-кара, возможно, предопределена и не подразумевает наиболее суровых планов на будущее. Но это совсем не исключает вероятных модификаций и переработок, которые могут воодушевить и остальные компании на создание схожих гибридов.

И главное. Не расстраивайтесь, у вас есть шанс купить это чудо. Совсем скоро он будет выставлен на аукцион Mecum Indy 2020, который пройдет в июне на Ярмарочной площади штата Индиана, где обладатели тугих кошельков смогут посостязаться в своих амбициях за право стать его обладателем. Покупатель также получит 13,4-метровый прицеп Iron Bull для перевозки лимузина и пикап Chevrolet Silverado 2500HD 2015 года для его буксировки. Аукцион не опубликовал начальную стоимость лимузина, но несложно предположить, что одним миллионом покупка не обойдется.

Aerion Supersonic переезжает во Флориду

Компания Aerion Supersonic переносит свою штаб-квартиру из Рено, штат Невада, в международный аэропорт Мельбурна, штат Флорида (MLB). Именно здесь будет построен новый завод компании, инвестиции в который оценены в $300 млн. Aerion Park, именно так компания назвала свой будущий проект, имеет площадь 23,4 гектара. Здесь помимо завода будет расположена и новая штаб-квартира Aerion Supersonic.

Согласно опубликованному плану, в Aerion Park будет построен и современный исследовательский центр и испытательная база. Производитель планирует начать работу в Aerion Park уже в этом году, а производство AS2 запланировано на 2023 год.

При выборе нового места для производства сверхзвукового бизнес-джета AS2, Aerion Supersonic руководствовалась многими факторами: наличие аэропорта с большой ВПП, современная дорожная и железнодорожная инфраструктура, близость к глубоководному порту для погрузки и разгрузки оборудования; наличие местной рабочей силы, «мягкие» государственные и местные нормативные акты; качество жизни, и наличие региональных образовательных учреждений.

Компания также ожидает, что Aerion Park привлечет «ключевых поставщиков аэрокосмической техники в рамках сверхзвуковой технологической экосистемы, создав дополнительные рабочие места для ученых, дизайнеров, инженеров и авиастроителей».

Примечательно, что разработчик сверхзвукового бизнес-джета «приземляется» в том же аэропорту, который был выбран в 2008 году Embraer Executive Jets, у которого теперь здесь расположено головное производство самолетов семейства Phenom и крупнейший сервисный центр.

На этой неделе стало известно, что Aerion перепроектировала AS2. В числе изменений, внесенных в проект: треугольное в плане крыло, укороченное хвостовое оперение и измененное расположение двигателей. Разработчики полагают, что благодаря новым изменениям самолет будет не только «тихим» при полете на сверхзвуковой скорости, но и экономичным.

Согласно изначальному проекту, самолет планировалось оснастить крылом, обеспечивающим ламинарное обтекание. Разработчики планировали разместить два двигателя в моторных отсеках под крылом по бокам фюзеляжа, а третий — в моторном отсеке над хвостом самолета. Хвостовое оперение планировалось выполнить Т-образным с установкой на моторный отсек хвостового двигателя. Измененный проект AS2 предполагает создание самолета длиной 34,7 метра с крылом, размах которого составляет 24,1 метра. Максимальная взлетная масса летательного аппарата составит 63,5 тонны. Самолет получит треугольное в плане крыло с большой стреловидностью по передней кромке. Двигатели планируется выполнить в подвесных гондолах под крылом на некотором расстоянии от фюзеляжа. Третий двигатель будет размещен в моторном отсеке внутри киля, а горизонтальное хвостовое оперение будет размещено в нижней части киля над соплом хвостового двигателя.

Предполагается, что такие изменения позволят сделать самолет экономичнее и тише на разных режимах полета. Изменения в конструкцию были внесены по еще одной причине — сверхзвуковые полеты над населенной частью суши будут разрешены еще не скоро, а значит самолет должен быть пригоден для экономичного дозвукового или трансзвукового полета. Согласно новому проекту, AS2 над населенной частью суши будет выполнять полеты на скорости в 0,95 Маха.

Отрасль сталкивается с суровыми реалиями

Март 2020 года стал переломным моментом для деловой авиации, когда, по данным компании Jet Support Services, Inc. (JSSI), во всей отрасли стало полностью ощущаться влияние кризиса COVID-19. Эта оценка подтверждается последним ежеквартальным отчетом по индексу деловой авиации, опубликованным компанией на этой неделе.

Индекс сообщает о глобальной летной активности и использовании деловых самолетов, включая бизнес-джеты, турбовинтовые самолеты и вертолеты. Данные JSSI показывают, что налет самолетов в марте был на 12,9% ниже, чем в феврале, и был самым низким зарегистрированным налетом в марте с начала Великой рецессии. В первом квартале 2020 года количество летных часов сократилось на 5,7% по сравнению с тем же кварталом прошлого года.

«Как и ожидалось, мартовский налет резко сократился во второй половине месяца. Когда мировая экономика начала закрываться, то же самое произошло и с полетами на бизнес-джетах», - сказал Нил Бук, президент и генеральный директор JSSI.

Учитывая, что большая часть мирового парка деловой авиации базируется в Северной Америке, внезапное снижение активности полетов в марте было особенно заметно в этом регионе. По сравнению с февралем произошло снижение на 16,9%, а в марте активность была на 25% ниже, чем в 2019 году.

Во всех регионах земного шара наблюдалось значительное снижение активности полетов, причем на всех континентах в марте по сравнению с февралем наблюдалось резкое сокращение налета. Падение летных часов было особенно значительным по сравнению с тем же периодом 2019 года, когда налет в целом увеличивался, и ожидалось, что в этом году налет снова будет расти.

В целом, в Европе в марте наблюдалась некоторая аномалия, поскольку в регионе было зафиксировано снижение активности только на 5,9% по сравнению с февралем, но прирост составил 5,1% по сравнению с мартом 2019 года. Этот всплеск можно объяснить бешеной активностью деловой авиации в регионе, которая предшествовала предстоящему закрытию международного сообщения и почти полному закрытию людей в изоляции.

Данные налета по типам воздушных судов показывают, что наиболее существенное снижение активности в марте 2020 года произошло для бизнес-джетов с большими кабинами, при этом такие самолеты показали снижение летных часов на 15,5% по сравнению с февралем. Считается, что это является результатом остановки дальнемагистральных межконтинентальных рейсов бизнес-джетов, вызванных чрезвычайной ситуацией с коронавирусом во второй половине марта. Напротив, менее выраженное снижение использования других типов воздушных судов, вероятно, было вызвано очагами увеличенной

активности внутренних чартерных операций, санитарной авиации и медицинской транспортировки для обеспечения связи и поддержки во время этого кризиса.

Данные об использовании дают показатели и полезную информацию о текущем состоянии экономических условий в мире. Принимая во внимание, что основное замедление активности деловых самолетов произошло в середине марта, предстоящие результаты за апрель и оставшуюся часть второго квартала обеспечат большую выборку данных для оценки истинного воздействия COVID-19, особенно в Северной Америке и Европе.

«Исходя из данных, доступных нам в режиме реального времени, мы ожидаем, что апрельский налет сократятся более чем на 75%. Мы ожидаем увидеть очень скромное увеличение в мае по сравнению с летными часами в апреле, поскольку ряд стран начинает медленно открываться», - добавил Бук.

JSSI Business Aviation Index

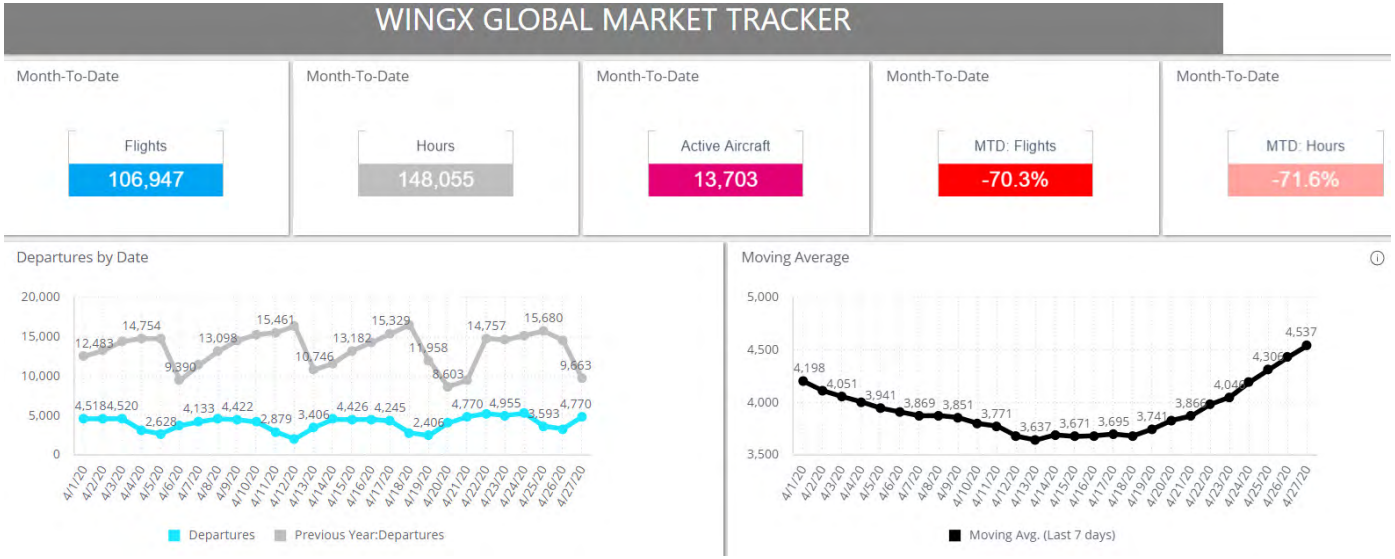
Небольшие признаки роста трафика

Еженедельный обзор WINGX Global Market Tracker информирует о тенденциях деловой авиации на фоне текущей пандемии коронавируса.

С начала месяца и по 28 апреля активность мировой деловой авиации снизилась на 70% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. Рейсы в Европе и Северной Америке идут в русле глобальной тенденции, и в Азии в этом месяце активность по-прежнему почти на 70% ниже прошлогоднего уровня. Трафик деловой авиации в Южной Америке снизился на 60%. Океания – самый устойчивый регион, в апреле количество рейсов сократилось на 48%.

За некоторые положительные новости можно принять постепенное увеличение активности полетов бизнес-авиации в последние несколько дней: во всем мире полеты, выполненные за последние 7 дней, превысили активность предыдущих 7 дней на 19%, при этом такое же сравнение показывает 13% роста в Европе и Северной Америке, а также удвоение рейсов в Азии. Средняя скользящая активности за 7 дней в мире росла каждый день с 15 апреля. Для сравнения, та же самая средняя тенденция за 7 дней все еще немного снижается относительно обычной активности в мире.

На прошлой неделе во всем мире ежедневно эксплуатировалось чуть более 2000 самолетов деловой авиации, что составляло менее трети от обычного парка самолетов, но все же выгодно отличается от 80% находящихся на земле коммерческих самолетов. На региональном уровне наиболее устойчивыми рынками деловой авиации в этом месяце являются Канада, Австралия, Норвегия, Швеция и Бразилия. В то же время Италия, Испания, Мексика и Франция зарегистрировали самое большое снижение активности в апреле.



Во всех сегментах бизнес-джетов в этом месяце по-прежнему наблюдается значительное снижение летной активности: сегмент легких джетов примерно на 70% ниже нормы, а большие дальнемагистральные самолеты летают как минимум на 80% меньше по сравнению с прошлым годом. Трафик турбовинтовых самолетов по-прежнему остается наиболее устойчивым, причем рейсы сократились чуть менее чем на 60%. Самым загруженным самолетом является Cessna 208 Caravan, за которым следуют PC-12 и King Air 200, 90 и 350. Самая популярная платформа среди джетов – Challenger 300.

Управляющий директор Ричард Кое комментирует: «По-видимому, постепенный рост активности деловой авиации за последние 10 дней коррелирует с осторожным ослаблением политики сдерживания распространения вируса в различных регионах Азии, Европы и Северной Америки».

«С учетом того, что пропускная способность регулярных авиакомпаний по-прежнему в значительной степени ограничена, операторы бизнес-авиации, которые сохранили свои парки в эксплуатации, могут вмешаться, чтобы воспользоваться неудовлетворенным спросом. По мере того, как принимаются более широкие меры для ослабления изоляции, мы ожидаем некоторого восстановления активности, особенно на внутренних рынках, на которых по-прежнему может отдаваться предпочтение более легким самолетам».

У ТОиР могут быть проблемы с поставщиками

Лидеры отрасли обеспокоены тем, что и без того уязвимая цепочка поставок в предстоящие месяцы в результате кризиса COVID-19 станет еще более проблемной. Но руководители провайдеров ТОиР и производителей компонентов, которые на прошлой неделе участвовали в вебинаре AIN «Поддержание цепочки поставок в бизнес-авиации во время COVID-19 и последующее ее совершенствование», также видят возможность для роста в цепочке поставщиков и новые способы ведения бизнеса.

Генеральный директор First Aviation Services Аарон Холландер заявил, что еще до пандемии COVID-19 цепочку поставщиков можно охарактеризовать как

«хрупкую» и испытывающую значительные трудности, некоторые из которых связаны с практикой использования единственных источников поставок. У самолетов есть достаточно понятные и предсказуемые потребности в компонентах ТОиР, однако дефицит продолжает расти. «Мы не видим, как что-то можно сделать, но, вероятно, будет еще хуже», - сказал Холландер. «Мы считаем, что это будет довольно разрушительным, но мы можем и не увидеть это в течение ближайших нескольких месяцев».

Марк Дробный, президент StandardAero Business Aviation, согласился с этим, указав на проблемы, которые возникли с двигателями в прошлом году, когда была нарушена цепочка поставок основных материалов. «Поставщиков много, но на самом деле из-за спроса они все были перегружены. Эта динамика продолжается, и, конечно, она быстро не улучшится», - сказал он. «Я думаю, что были места недостаточного инвестирования с точки зрения поставок из одного источника... и это реально усугубило риски».

Руководители видят особую уязвимость дальше по цепочке поставок, в частности, в небольших компаниях, которые могут быть недостаточно капитализированы и испытывают трудности во время ограничений или могут временно закрыться из-за воздействия пандемии.

«Мы были в очень тесном контакте с нашими поставщиками», - добавил Тодд Винтер, президент и генеральный директор Mid-Continent Instruments and Avionics. В настоящее время большая часть сети компании не имеет проблем или видит только незначительные сбои. «Но мы думаем, что это может измениться в будущем. Поэтому, когда мы уйдем еще на 60-90 дней, мы можем увидеть, что возникнут некоторые дополнительные проблемы», - сказал Уинтер. Особое беспокойство вызывает сырье, которое используется для механических компонентов или корпусов. Шарикоподшипники, которые были узким местом во время Второй Мировой Войны, могут снова стать проблемой в ближайшие месяцы.

По его словам, в связи с большим количеством электронных компонентов, поступающих из Азии, и с глобализацией цепочки поставок могут возникнуть проблемы с получением материалов от международных поставщиков с постоянными ограничениями на поездки.

Руководители видят проблемы не только с материалами, но и с людьми – необходимость обеспечить безопасную рабочую среду, а также необходимость доставить нужных людей в нужное место. Холландер сказал, что когда его компании нужно доставить руководителя в определенное место, «обычно мы просто садимся в самолет и едем. Но сейчас мы реально должны обдумывать это с точки зрения безопасности».

Но, в то время как возникают проблемы, связанные с факторами уязвимости, компании видят и возможности. Это включает в себя сценарии, когда компании начинают диверсифицировать свои поставки. Это непростая задача и требуется довольно много времени, чтобы наладить цепочку поставок с необходимыми согласованиями и проверками качества.

Также эксперты считают, что необходимо развивать внутренние возможности. «Как правило, мы видим, что будет проблемой, но это и возможность самим изготавливать очень большую долю деталей, которые нам нужны при ТОиР», - сказал Аарон Холландер. «Когда цепочка поставок обрывается, это дает нам возможность восполнить пробел».

Какое влияние окажет COVID-19 на деловую авиацию?

В разгар пандемии COVID-19 и будущего восстановления, что сейчас вызывает наибольшее беспокойство у лидеров деловой авиации? Когда это закончится, будут ли в отрасли долговременные фундаментальные изменения, положительные или отрицательные? Главный редактор The Weekly of Business Aviation (Aviation Week) Молли Макмиллин во второй части опроса задает вопросы лидерам отрасли (первая часть).

Каковы ваши самые большие опасения в отрасли деловой авиации, в связи с пандемией COVID-19?

Ричард Абулафия, вице-президент по анализу Teal Group: Это избыточные мощности. Слишком много продуктов и слишком много компаний. Никогда не рано начать говорить об искусстве возможной консолидации.

Эд Болен, президент и исполнительный директор Национальной ассоциации деловой авиации (NBAA): Одна из огромных ценностей деловой авиации заключается в том, что она способствует личному общению. Я считаю, что в будущем это будет так же важно, если не более важно, как и сегодня. Но до тех пор, пока существуют ограничения на поездки, пока существуют требования социального дистанцирования, это создает проблемы, которые уникальны по сравнению с проблемами, с которыми мы сталкивались в прошлом. Есть символы, которые были едины во всех цивилизациях, на всех континентах и на протяжении веков – и это желание и потребность людей строить отношения при общении лицом к лицу.

Пит Банс, президент и генеральный директор Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA): Развитие рабочих ресурсов в нашей отрасли всегда находится на переднем крае. Мы уже работали в условиях дефицита, и достижения, ради которых мы работали, были остановлены этой пандемией. Тем не менее, поскольку наша отрасль продолжает делать успехи с помощью технологических достижений, я уверен, что мы сможем вдохновить и привлечь будущие поколения к карьере в авиации.

Брант Дальфорс, соучредитель JetTransactions: Меня тревожит, насколько сильно экономический спрос пострадает из-за остановки экономики и с какими трудностями мы столкнемся, чтобы запустить ее снова.

Брайан Фоули, консультант Brian Foley Associates: Вызывают озабоченность краткосрочные отпуска, переходящие в увольнения. Проблемы с ликвидностью для лиц с чрезмерным кредитом и/или ограниченным доступом к дополнительному финансированию. В среднесрочной перспективе – способность продолжать функционировать на сниженном уровне, пока вакцина не станет широкодоступной. Реорганизация существующих или более слабых игроков во всех сегментах деловой авиации. Адекватное финансирование отраслевых ассоциаций. В долгосрочной перспективе, после выхода из карантина и возвращения к нормальной жизни не будет много проблем.

Тим Обиттс, президент и генеральный директор NATA: Одна из наших самых больших проблем – невосполнимая утрата многих важных малых авиационных бизнесов, которые не смогут выдержать последствия COVID-19, оставляя некоторые отдаленные и сельские районы без важных услуг, предоставляемых нашими членами. На фоне длительного карантина, падения продаж топлива и

резкой потерей бизнеса многими операторами, малые авиационные предприятия вынуждены сокращать или увольнять часть или большую часть своих работников. Это еще больше нивелирует усилия по привлечению и удержанию рабочей силы в отрасли.

Шон Вик, председатель правления Global Jet Capital: В первую очередь, продолжение распространения инфекции по всей стране. Все сводится к тому, будет ли длительным период инфекции, затяжным спад и беспрецедентной безработица. Это те вещи, которые будут основными или основополагающими, влияющими на дислокацию во всех секторах экономики. Когда я думаю о самой большой заботе в моем сегменте, сегменте финансирования, я хотел бы обеспечить, чтобы кредитные рынки оставались функционирующими и открытыми, пока мы проходим через эту серию потрясений. Банковская среда находится в значительно лучших условиях по сравнения с до, во время и после Великой рецессии. Я думаю, что мы должны быть осторожны, чтобы не лишиться каких-либо мер безопасности, которые существуют в банковской индустрии, чтобы обеспечить ее постоянную благоразумную работу в такое время. До тех пор, пока кредитный рынок не заклинит, у нас не должно быть никаких проблем.

Видите ли вы какие-либо долговременные фундаментальные изменения в деловой авиации, положительные или отрицательные?

Ричард Абулафия, Teal Group: Консолидация отрасли будет ключевым фактором. Я думаю, что есть очень хорошие шансы на это в зависимости от тяжести и продолжительности спада. При всем этом многое также зависит от политики. Сейчас все по-другому, чем в 2008 году. Тогда мы двигались в более глобальный мир. Это было хорошо для деловой авиации. Теперь все может быть обращено вспять – с национализмом, закрывающимися границами, торговыми барьерами. Все, что вредит деловой авиации. С другой стороны, консолидация может снизить затраты. У нас в отрасли высокие структурные затраты из-за избыточных мощностей. Оптимист во мне говорит, что опыт карантина будет травмирующим для людей, и они поймут, насколько важны человеческие связи в бизнесе и во всех других отношениях. У вас есть все встречи в Zoom, которые вы хотите. Это работает на вас? Бог знает, они не работают на меня. Возможно, есть люди, которые воздерживаются от крупных инвестиций в путешествия, потому что они ожидали этот золотой век телекоммуникаций, которых, честно говоря, для полноценного общения не хватает. Будущее все еще очень сильно зависит от личного общения.

Эд Болен, NBAA: Я думаю, что необходимость лететь и путешествовать там, где вам нужно, и когда вам нужно, и эффективность бизнес-авиации будет иметь непреходящую ценность и, возможно, повышенную ценность в будущем. Чего мы не знаем, так это то, как это повлияет на регулярные рейсы авиакомпаний ... и какова будет частота полетов. AOH и деловая авиация обслуживает 5000 общин, поэтому мы особенно важны. Я не знаю, наступит ли ситуация, когда мы будем хорошим вариантом или же мы будем единственным вариантом в будущем. Я знаю, что мы продолжим играть важную роль в инфраструктуре нашей страны.

Пит Банс, GAMA: Мы все участвуем в этом вместе, и я верю, что наша индустрия выйдет из этого более

сильной. Я горжусь тем, что так много наших компаний делают все возможное, чтобы помочь своим сообществам в это смутное время. То, как они жертвуют, поставляют или начинают производить оборудование и материалы, которые пользуются спросом, показывает их преданность и приверженность своим сообществам и соседям.

Брант Дальфорс, JetTransactions: Не отрицательно. Мой взгляд нейтральный или позитивный. COVID-19 привлечет больше людей к использованию частной авиации для защиты и безопасности. Более широкое использование будет распространяться на все сегменты чартерной, долевой и полной собственности. В долгосрочной перспективе вопрос заключается в том, смогут ли новые клиенты полностью компенсировать снижение общего спроса на основе элементарной экономики.

Брайан Фоули, Brian Foley Associates: Отрицательные изменения – как ни парадоксально некоторые известные бренды или компании будут реорганизовываться, уходить или приобретаться. Позитивные – новый мощный элемент социального дистанцирования будет добавлен в список преимуществ и обоснований для деловой авиации, что увеличит спрос в будущем.

Тим Обиттс, NATA: Как ни печально, но мы увидим, что ряд небольших авиационных предприятий, некоторые из которых управляются из поколения в поколение, а другие – совершенно новые и многообещающие, не выживут в эти смутные времена. Поскольку FAA продолжает наращивать свои расследования, отрасль должна быть более внимательной, чем когда-либо, в отношении незаконных операций, которые могут быть вызваны экономическим последствиями проблем владельцев самолетов, отпусков и увольнений пилотов. В связи с краткосрочном и/или длительном закрытии многих малых авиационных предприятий в сочетании с резкой потерей рабочих мест в нашей отрасли из-за сокращения штатов мы столкнемся с еще более долгосрочными последствиями дальнейшего ухудшения качества нашей квалифицированной рабочей силы. В позитиве – все больше компаний могут рассматривать деловую авиацию как более здоровую и безопасную альтернативу коммерческим рейсам. Еще неизвестно, окажет ли это большее влияние на полное владение и долевое владение воздушным судном или на чартеры. Было время, когда на нашу отрасль проливался позитивный свет, поскольку большинство наших членов считают важным предоставление жизненно важных услуг общинам по всей стране. Мы наблюдаем всплеск использования нашей учебной платформы Safety 1st, и все большее число компаний завершают важные тренинги по безопасности полетов ... Мы также стали свидетелями того, как авиационный бизнес собрался вместе, чтобы поддержать друг друга и соответствующие сообщества единым голосом.

Шон Вик, Global Jet Capital: У нас есть отрасль, которая является кредитноемкой. Что нужно, чтобы построить новый самолет, что нужно инвестировать в разработку новых крыльев, новых двигателей, чтобы построить новое предприятие ТОиР, укомплектовать его и оборудовать – это очень много капитала. У нас слишком много моделей самолетов, которые одинаковы, и у нас слишком много производителей. Я, например, чувствовал, что консолидация давно назрела. Но вы должны признать очень высокие барьеры для достижения этой цели. Здесь есть большой выбор. Я думаю, что это привело к трудностям в поддержании ценовой дисциплины. Вероятно, переизбыток не даст сделать выводы до тех пор, пока не произойдет консолидация. Обстоятельства должны сложиться так, чтобы барьеры для достижения этого значительно снизились. Часто это означает, что одна из двух сторон действует не с позиции силы. Экономические потрясения не проходят бесследно в этом взаимосвязанном мире. Они будут происходить чаще, а не реже. Именно так мы создали этот сегодняшний мир. Надеемся, что в какой-то момент в недалеком будущем произойдет консолидация, и в итоге мы станем более гибкими и создадим отрасль, способную справиться с такими потрясениями.

Самолет недели

Владелец: ***Unitrans IOM Ltd***
Тип: ***Bombardier Global 6000***
Год выпуска: ***2016 г.***
Место съемки: ***октябрь 2019 года, Almaty Airport - UAAA, Kazakhstan***

Фото: Дмитрий Петроченко