

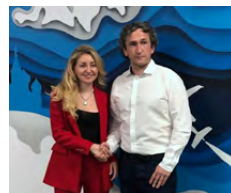


Ну вот мы и почти отмучились. Страна понемногу начинает выходить из карантина. Старт дан – Москва существенно смягчает меры, а в кулуарах Правительства делают осторожные прогнозы по поводу начала международных полетов с середины июля. Полным ходом идет подготовка к двум крупным выставкам RUBAE и HeliRussia, а это значит, что мы возможно получим весьма активный сентябрь, хотя бы по мероприятиям. Если честно, то очень хочется вновь отправиться к своим партнерам и друзьям, как можно быстрее. Ведь никакие zoom и мессенджеры не заменят личного общения.

Тем временем Европа и США почти ожили. Хотя докризисные показатели еще очень далеки, но динамика позволяет надеяться на весьма быстрые темпы восстановления. Об обоих рынках наши традиционные отчеты в этом выпуске.

Поздравляем наших коллег из GetJet, которые объявили о старте совместного проекта с Sirius Aero по организации рейсов Shuttles, в основе которых лежит покресельная аренда бизнес-джета. Именно эта услуга стала максимально востребованной в последнее время не только среди постоянных клиентов бизнес-авиации, но и среди пассажиров бизнес-класса. Официальный договор стороны подписали 10 июня 2020 года.

Piaggio Aero Industries и ее дочерняя компания Piaggio Aviation получили 19 предложений о покупке своих активов. Как рассказал чрезвычайный комиссар по делам компании Винченцо Никастро, предложения поступили со всего мира, в частности из Северной Америки, Европы и Юго-Восточной Азии.



Британская деловая авиация улетела в карантин

Ожидается, что начиная с 8 июня трафик деловой авиации в британских аэропортах, таких как Биггин-Хилл, будет резко сокращен из-за карантинных требований COVID-19

стр. 18

Дума рассмотрит упрощение требований к АОН

Законопроект об упрощении бизнеса с использованием легких воздушных судов внесен в Госдуму

стр. 20

Британский карантин тормозит рост

С начала мая активность бизнес-авиации в мире снизилась на 47%, но в течение первых 9 дней июня трафик сократился на «всего» 34%

стр. 21

GetJet и Sirius Aero стали партнерами

Компании объявили о старте совместного проекта по организации рейсов Shuttles, в основе которых лежит покресельная аренда бизнес-джета

стр. 23

Gulfstream
G280



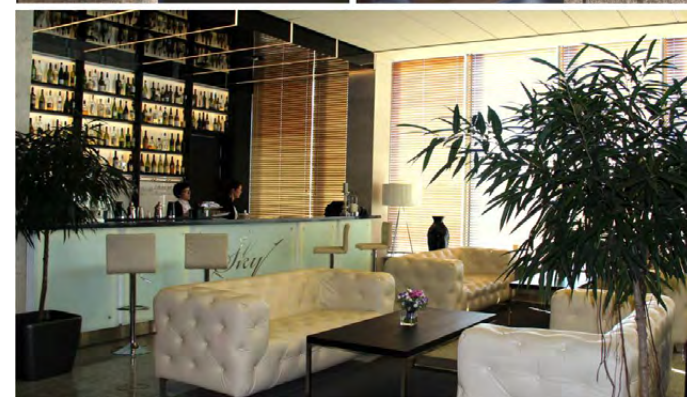
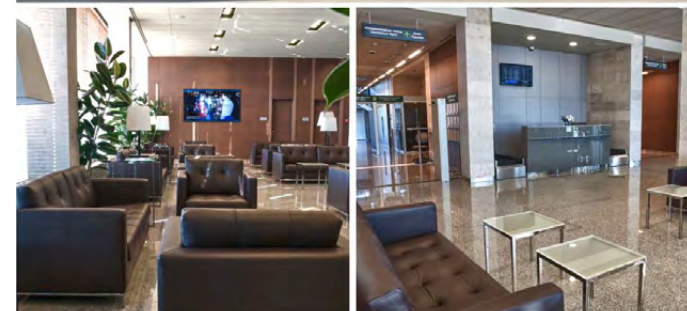
Росавиация предлагает возобновить авиасообщение с 15 странами с 15 июля

Росавиация в ближайшее время планирует направить в Роспотребнадзор предложения по возобновлению полетов из России за рубеж с 15 июля. Об этом ТАСС сообщил источник в одной из авиакомпаний.

«В Росавиации прошло совещание, в ходе которого было решено предложить возобновить международное авиасообщение из ряда городов РФ с 15 июля в 15 стран. Свои предложения Росавиация планирует направить в Роспотребнадзор. Предполагается, что список стран, с которыми может быть возобновлено авиасообщение, Росавиация с Роспотребнадзором определяют совместно», - сказал собеседник агентства. По его словам, для бизнес-авиации планируется открыть полеты «почти во все страны».

Ранее на этой неделе премьер-министр подписал распоряжение, снимающее ряд ограничений на выезд россиян за рубеж и въезд в РФ иностранцев. Он подчеркнул, что для многих людей важно в данный момент находиться в России, в том числе для оказания помощи заболевшим родственникам, другим необходимо выехать из России в силу многих причин. «В правительство поступило много обращений на эту тему, и мы вносим изменения в режим ограничения для людей, которые попали в такую ситуацию», - сказал Мишустин.

В конце марта Россия на фоне пандемии полностью закрыла авиасообщение с другими странами, за исключением вывозных, грузовых и почтовых рейсов.



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

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

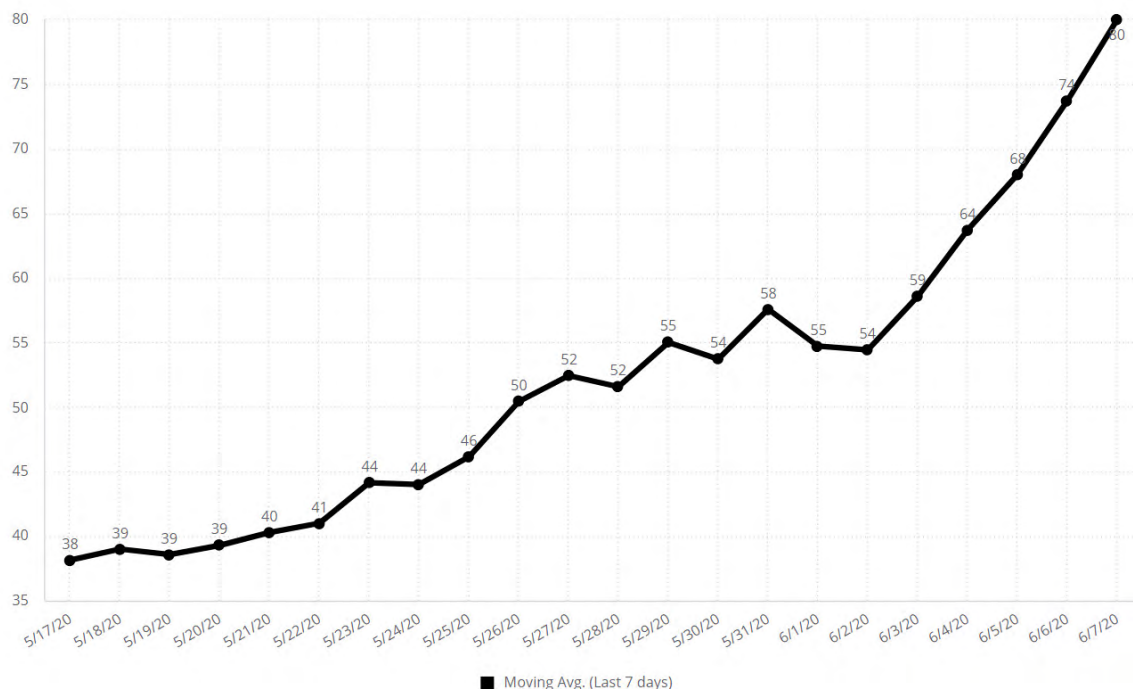
Перед карантином трафик в Британию вырос

В конце прошлой недели прибытие деловых самолетов в Великобританию резко возросло, так как путешественники стремились въехать в страну до того, как их отправили бы на карантин по фиксированному адресу на 14 дней в соответствии с правилами, вступившими в силу 8 июня после полуночи. Данные отраслевого аналитического агентства WingX показали 80 прилетов накануне, 7 июня, что более чем вдвое превысило 38 прилетов, зафиксированных 17 мая.

Трафик в стране начал резко возрастать со 2 июня, когда стало ясно, что правительство Великобритании не поддастся просьбам авиационной отрасли не применять карантин. Данные WingX показывают, что 102 деловых самолета вылетели из Великобритании 7 июня. В тот же день в 2019 году из страны вылетели 195 самолетов.

Авиакомпании и операторы бизнес-авиации утверждают, что карантин не является действительной мерой общественного здравоохранения, учитывая, что в большинстве других стран в настоящее время уровень заболеваемости COVID-19 ниже, чем в Великобритании. 4 июня Британская ассоциация деловой авиации и АОН обратилась в министерство внутренних дел Великобритании с просьбой разрешить воздушное сообщение для бизнес-авиации в качестве исключения из карантина из-за относительно небольшого количества перевозимых пассажиров и предложения отрасли принять дополнительные защитные меры, включая тестирование и строгое социальное дистанцирование.

British Airways, EasyJet и Ryanair подтвердили, что они подали иск против правительства.



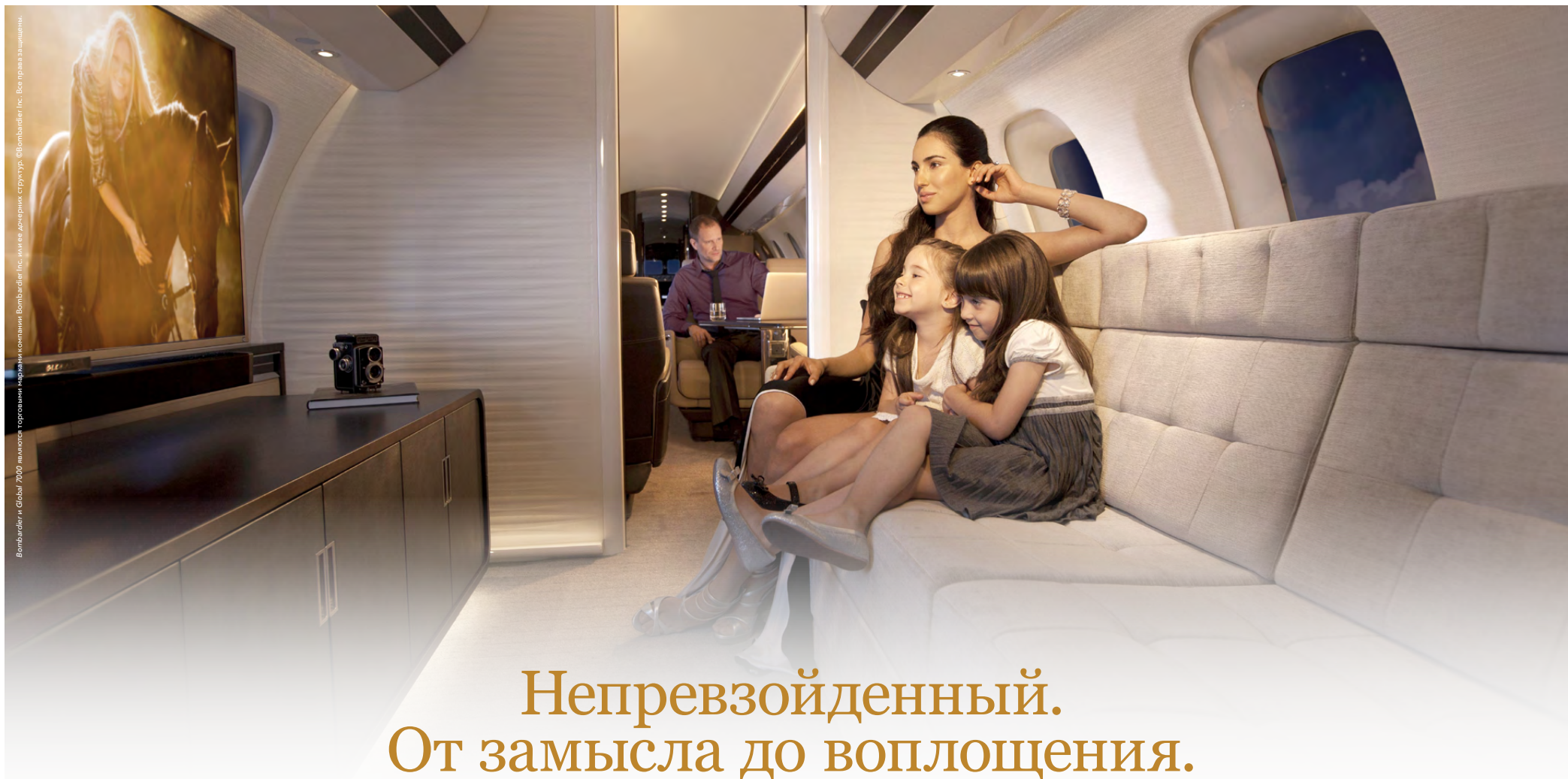
МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТАМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE

Вспомогательные и сервисные системы Bombardier Inc. имеют лицензионную структуру. Все права защищены.



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

Американский трафик восстанавливается после COVID

Согласно данным TraqPak, опубликованным Argus International, летная активность бизнес-авиации в Северной Америке в прошлом месяце восстановила треть потерь от пандемии COVID-19, увеличившись на 84% по сравнению с предыдущим месяцем. Но трафик все еще на 49,2% меньше, чем год назад. Компания предполагает в текущем месяце дальнейшее восстановление активности, прогнозируя снижение на 26,6% по сравнению с июнем 2019 года.

В годовом исчислении в мае частные, чартерные и долевые полеты сократились на 50,5%, 45,4% и 54,2% соответственно. И, следуя последним тенденциям, деловые самолеты нижней части рынка восстанавливаются быстрее, чем более крупные джеты. Полеты на легких самолетах упали на 42,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, за ними следуют турбовинтовые – на 45%, средне-размерные джеты – на 53,1% и самолеты с большой кабиной – на 61,9%.

В то время как общий майский трафик не оправдал

оптимистичного прогноза Argus две недели назад в отношении потенциального трехзначного роста в месячном исчислении, полеты самолетов в долевом владении все же достигли этой отметки, поднявшись на 140,3% выше уровня апреля. Количество частных полетов по правилам Part 91 по сравнению с апрелем выросло на 85%, а чартерные рейсы увеличились на 70,4% по сравнению с предыдущим месяцем. Примечательно, что среднеразмерные джеты показали самый большой прирост за месяц, на 113,6%. Легкие бизнес-джеты показали рост по сравнению с апрелем на 98,5%, в то время как трафик самолетов с большими кабинами вырос на 93,3%. Турбовинтовые самолеты показали худшие результаты по сравнению с предыдущим месяцем, увеличившись всего на 56%.

Юго-Восток в мае стал самым оживленным регионом с 38 309 вылетами, более чем вдвое больше, чем в следующем по уровню трафика Юго-Западе.

[Aircraft Activity Report](#)

May 2020 vs. April 2020

	Part 91	Part 135	Fractional	ALL
Turbo Prop	67.6%	41.3%	123.0%	56.0%
Light Jet	98.2%	84.8%	149.3%	98.5%
Mid-Size Jet	99.8%	111.8%	139.6%	113.6%
Large Jet	93.3%	86.9%	130.1%	93.3%
All Aircraft	85.0%	70.4%	140.3%	84.0%



НАМ ДОВЕРЯЮТ



SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Air Hamburg прикупил ветерана

Немецкий бизнес-оператор Air Hamburg приступил к эксплуатации очередного Embraer Legacy 600. Речь идет о самолете 2009 года выпуска, который ранее эксплуатировался в Al Jaber Aviation и Air X Charter. Бизнес-джет на этой неделе прибыл в Гамбург, где был зарегистрирован как D-AEOT.

Air Hamburg – крупнейший оператор линейки Embraer Legacy 600/650/650E, всего компания эксплуатирует 18 самолетов. Общий же парк Air Hamburg насчитывает 34 самолета, включая Dassault Falcon 7X, Cessna Citation XLS+, Embraer Phenom 300/300E, Cessna Citation CJ2.

В прошлом году компания получила четыре заказанных самолета Legacy 650E (контракт был подписан в рамках EBACE 2018). По данным Embraer, контракт с Air Hamburg оценивался в общей сложности в \$103,6 млн.

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



Фото Marco Dotti



EmbraerExecutiveJets.com

Flexjet откладывает планы по расширению в Европе

Американская компания Flexjet отложила до весны следующего года планы по существенному расширению бизнеса в Европе, рассказал во время вебинара Jefferies Equity Research генеральный директор компании Майк Сильвестро. Европейский филиал компании (Flexjet Europe) имеет сертификат эксплуатанта через британскую дочернюю компанию Flairjet и владеет контрольным пакетом акций итальянского чартерного оператора Sirio. В настоящее время парк Flexjet Europe состоит из 15 самолетов – в основном Nextant 400XTi и нескольких Embraer Legacy 600. Презентация нового проекта должна была состояться в рамках выставки EBACE 2020, но пандемия внесла свои коррективы в планы компании. Кенн Риччи, председатель правления Flexjet и главный директор материнской компании Directional Aviation, сообщил, что Flexjet отложила поставки новых самолетов из-за задержки в планах европейской экспансии.

Отвечая на вопрос, почему Flexjet откладывает свои планы, когда отраслевые аналитики считают, что бизнес-авиация может увидеть приток новых клиентов после COVID-19, Риччи сослался на неопределенность в отношении будущей динамики рынка, учитывая непредсказуемый характер вируса.

«Мы были уверены, что влияние COVID-19 не будет столь драматичным, когда работали над проектом. Тогда же было принято решение и об увеличении парка. Теперь мы не можем рисковать и посмотрим, как будет развиваться ситуация», – сказал он.

Flexjet Europe в настоящее время работает скорее, как чартерный оператор, в отличие от материнской компании, которая сфокусирована на долевом владении. Однако именно эта модель в будущем станет основной для европейской дочки Flexjet.



FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

**Признанный
уровень качества**



Best FBO
in Europe



Новые возможности для владельцев Citation Sovereign+ и Latitude в Европе

Нидерландская компания JetSupport BV расширила сертификат Part 145, включив в него техническое обслуживание самолетов Cessna Citation Sovereign+ и Latitude (линейное и базовое), а также ситуации AOG.

JetSupport BV (базируется в Amsterdam Schiphol Airport) имеет возможность линейного и базового обслуживания самолетов семейств Cessna Citation, Dassault Falcon, Gulfstream и Dornier. Компания имеет одобрения FAA, EASA и Transport Canada. Технический центр, который имеет площадь около 11000 кв.м. и может обслуживать и модернизировать авионику,

также имеет службу AOG с режимом работы 24/7.

Ранее, JetSupport BV открыла объект в аэропорту Лелистад в Нидерландах. Комплекс, в котором есть ангар, цех и лаундж, осуществляет поддержку региональных услуг компании.

JetSupport BV предлагает такие услуги, как техническое обслуживание двигателей, модернизация оборудования салона и кабины экипажа и проверку планера. Компания также предлагает ремонт авионики и услуги в ситуации AOG по двигателям и планеру.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

АМАС получил несколько новых проектов

На этой неделе швейцарский провайдер ТОиР АМАС Aerospace приступил к реализации нескольких новых проектов по техническому обслуживанию самолетов Airbus, Boeing и Bombardier.

В середине мая компания получила Bombardier Challenger 605 для 12-месячной проверки и Global Express для 30-месячной проверки. Компания также была выбрана для короткосрочной проверки Challenger 605 перед покупкой.

В категории бизнес-лайнеров АМАС получил два

проекта с Boeing BVJ. Первый требует технического обслуживания и ба-чека, а также выполнения сервисного бюллетеня. По второму проекту BVJ компания выполнит чеки на один, шесть и 48 месяцев.

Кроме того, на объект АМАС прибыл Airbus ACJ320 для полной модификации системы нагрева на камбузе, и который, как ожидается, задержится еще на шесть недель для базового технического обслуживания. И также на другом ACJ318 будет проведено техобслуживание и обновление авионики.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



В США системами ADS-B оснащены уже 21175 самолетов деловой авиации

Как комментирует Йенс Хенниг, вице-президент GAMA и сопредседатель подкомитета группы по авиации общего назначения ADS-B Equip 2020, многие владельцы и операторы бизнес-джетов воспользовались паузой, связанной с пандемией, для модернизации своих самолетов системами ADS-B. В течение первых пяти месяцев этого года их количество достигло отметки в 21175 единиц. По данным FAA, общее количество самолетов авиации общего назначения с установленными ADS-B приблизилось к отметке 100000 в июне.

В конце прошлого года FAA завершило оперативное развертывание базового сервиса ADS-B после внедрения систем в двух последних из 155 аэропортов, намеченных для этой технологии. Сервис ADS-B начал функционировать в аэропортах Акрон-Кантон и региональном Мэнсфилд Лам, оба находятся в штате Огайо. ADS-B в настоящее время работает в аэропортах, на станциях радиолокационного контроля захода на посадку и на объектах по маршрутам

полетов. Агентство подчеркнуло, что ADS-B является предпочтительным источником для наблюдения на этих объектах, ссылаясь на улучшенную ситуационную осведомленность пилотов и диспетчеров, а также на более точное отслеживание самолетов и транспортных средств в аэропортах на взлетно-посадочных полосах и рулежных дорожках. Кроме того, FAA еще раз подчеркнуло улучшенную способность наблюдения в географически сложных районах, таких как горные районы или над водой.

Также FAA официально подтвердила свои намерения защитить конфиденциальность операторов, чьи воздушные суда оснащены системами ADS-B. Агентство объявило о плане отказа от отслеживания полетов на недавнем саммите NBAA по планированию полетов. Кроме того, чиновники заявили, что они установят новые ограничения на обмен данными для поставщиков услуг отслеживания воздушного движения, если операторы захотят отказаться от трансляции своей полетной информации через интернет.



**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

ВВС Черногории получают два Bell 505

Военно-воздушные силы Черногории подписали соглашение о покупке двух легких вертолетов Bell 505 Jet Ranger X для подготовки военных пилотов. Контракт также предусматривает обучение трех пилотов во Франции и восьми техников в академии Bell Training Academy в Форт-Уэрте, штат Техас. Вертолеты будут поставлены заказчику из сервисного центра Bell в Праге.

«Мы гордимся тем, что предоставляем военно-воздушным силам Черногории исключительные продукты и услуги. Bell 505 – это феноменальный вертолет для обучения военных пилотов», – сказал Дункан Ван Де Вельде, управляющий директор по Европе и России. «Мы благодарим Военно-воздушные силы Черногории за то, что они продолжают наращивать свой парк за счет вертолетов Bell. Bell 505 станет отличным дополнением к программе ВВС Черногории».

Bell 505 Jet Ranger X – легкий пятиместный вертолет с двигателем Turbomeca Arrius 2R, системой FADEC, крейсерской скоростью 232 км/ч, дальностью 667 км, полезной нагрузкой 680 кг. К услугам клиентов вертолет предлагает полностью интегрированную «стеклянную кабину» для уменьшения нагрузки пилота, отличный обзор для экипажа и авионика G1000H. Дополнительной функцией безопасности является высокоинерционный несущий винт, который дает превосходные возможности авторотации. При создании модели американская компания Bell руководствовалась задачей сделать его наиболее безопасным, эффективным и надежным.

По состоянию на февраль 2020 года производитель передал заказчику свыше 200 вертолетов Bell 505 Jet Ranger X. Суммарный налет мирового парка превысил показатель в 20000 летных часов.

На «Ансат» будут учить «с нуля»

Согласно государственному контракту № 47, специалисты компании «Русские Вертолетные Системы» приступили к летной подготовке первой группы курсантов Омского летно-технического колледжа гражданской авиации имени А.В. Ляпидевского.

АО «РВС» направили в Омский колледж группу специалистов из четырех пилотов-инструкторов и двух вертолетов «Ансат», производства Казанского вертолетного завода.

Ранее преподаватели авиационного учебного центра компании провели теоретическую и наземную подготовку будущих пилотов.

На первом этапе программы предполагается подготовка группы из 8 курсантов, каждый из которых должен налетать по 50 часов на вертолете «Ансат». Вертолеты этой модели призваны заменить Ми-2, которые были разработаны в 60 годы в СССР.

Подготовка на новый тип вертолета позволит сформировать высокотехнологичные кадры для гражданской авиации и решить проблему дефицита летного состава, что в особенно важно в связи с реализацией в Российской Федерации масштабной программы развития санитарной авиации.



«Норильск Авиа» получил два Ми-8

На Улан-Удэнском авиационном заводе холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) прошла процедура сдачи приемки двух многофункциональных вертолетов Ми-8АМТ. Представители заказчиков – компаний «Газпромбанк Лизинг» и «Норильск Авиа» – подписали акты технической готовности вертолетов и акты сдачи приемки вертолетов.

Вертолеты Ми-8АМТ изготовлены в соответствии с договором, подписанным в рамках Международного авиационно-космического салона МАКС-2019 между холдингом «Вертолеты России» и компанией «Газпромбанк Лизинг». Машины в ближайшее время будут переданы в эксплуатацию «Норильск Авиа». Всего в рамках данного контракта для поставок с последующей передачей в лизинг с 2020 по 2024 годы запланировано производство 10 вертолетов Ми-8АМТ в транспортном варианте – по 2 воздушных судна в год.

«Эксплуатируя вертолеты Ми-8АМТ, «Норильск Авиа» не только осуществляет коммерческие перевозки, но и решает социально значимые задачи – эти машины также используются для оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации, выполняют санитарные рейсы и пассажирские перевозки в отдаленные населенные пункты», – отметил управляющий директор У-УАЗ Леонид Белых. «Новые вертолеты для «Норильск Авиа» позволят обновить имеющийся парк воздушных судов и поспособствуют развитию транспортной инфраструктуры отдаленных регионов Крайнего Севера».

Поставляемые вертолеты Ми-8АМТ оснащены двигателями ТВ3-117ВМ, вспомогательной силовой установкой SAFIR 5K/G, усиленной трансмиссией и современной авионикой.

Любовь к воздушным спасателям

Имея формализованный мандат на выполнение работ, департамент здравоохранения кантона Санкт-Галлен укрепляет свое давнее сотрудничество в области воздушного спасения и доклинической неотложной помощи со швейцарской службой воздушного спасения Rega (Swiss Air-Ambulance Rega).

«Цель соглашения заключается в обеспечении населения кантона Санкт-Галлен воздушными спасательными службами в случае чрезвычайных ситуаций и, соответственно, включает все воздушные спасательные операции и все срочные перелеты в больницы кантона и из них по всему кантону. Долгосрочное соглашение об обслуживании предусматривает то, что успешно практикуется в рамках существующего сотрудничества на протяжении десятилетий: Rega управляет вертолетной базой в кантоне Санкт-Галлен и, таким образом, обеспечивает воздушную спасательную службу в кантоне круглосуточно, 365 дней в году. Соглашение также предусматривает, что все воздушные спасательные службы в кантоне координируются оперативным центром Rega, который гарантирует, что всегда оперативный вылет и доставку

пациентов», – говорится в заявлении департамента здравоохранения кантона Санкт-Галлен.

Это соглашение не несет никаких расходов для кантона Санкт-Галлен: Rega предоставляет свои услуги в рамках своего мандата. В этом убеждена региональный президент и глава департамента здравоохранения кантона Санкт-Галлен Хайди Хансельманн.

«Кантон Санкт-Галлен и Rega могут оглянуться назад на долгую и успешную историю: в 1981 году Rega впервые разместила вертолет в детской больнице Санкт-Галлена, а в 1984 году нынешняя оперативная база была построена в Винкельне близ Госсая. В кантоне Санкт-Галлен спасательные вертолеты выполняют около 2900 воздушных спасательных полетов в год и перевозят почти 1000 пациентов в кантональную больницу Санкт-Галлена для дальнейшего лечения после чрезвычайных ситуаций. Rega очень популярна среди населения: более 230 000 человек, почти половина жителей кантона Санкт-Галлен, поддерживают Rega своим ежегодным пожертвованием».



Piaggio получил 19 предложений

Piaggio Aero Industries и ее дочерняя компания Piaggio Aviation получили 19 предложений о покупке своих активов. Обе компании, находящиеся в настоящее время под чрезвычайным управлением, работают под брендом Piaggio Aerospace. Уведомление, которое было утверждено Министерством экономического развития Италии, было опубликовано в выбранном числе финансовых газет, сообщает пресс-служба компании. Ранее срок подачи заявок истек 3 апреля, однако в связи с распространением COVID-19 было принято решение продлить конкурс до 29 мая.

Как рассказал чрезвычайный комиссар по делам компании Винченцо Никастро, 19 предложений, а вернее «expressions of interest», поступили со всего мира, в частности из Северной Америки, Европы и Юго-Восточной Азии. «Это подтверждает интерес к активу и его потенциалу роста, несмотря на нынешнюю ситуацию с пандемией. Мы начинаем работу с предложениями. Заявителям будет предоставлен доступ к данным компании, что позволит детально «изучить» стоимость Piaggio. Затем мы дадим возможность представить конкретные предложения, после этого будет выбран покупатель. Мы будем тщательно оценивать каждое из предложений, которые поступят к нам с целью покупки компании в полном объеме и поиска покупателя, который сможет предложить надежный, долгосрочный план восстановления и развития. Мы намерены завершить этот процесс в течение текущего года».

Piaggio Aerospace выходит к потенциальным покупателям с заказами приблизительно на 640 миллионов евро, к которым в скором времени будут добавлены дополнительные соглашения на сумму 260 миллионов евро, таким образом, доведя общий объем заказов примерно до 900 миллионов евро.

ASL запускает регулярные шаттлы

Бельгийский оператор ASL сообщает о старте программы регулярных рейсов на самолетах Embraer ERJ. Компания создала новое подразделение ASL Fly Executive, которая будет заниматься обслуживанием этих рейсов. Первоначально парк компании будет включать 30-местный ERJ-135LR и 42-местный ERJ-145LR. Первый маршрут Брюссель - Ибица будет запущен 4 июля.

Менеджер по маркетингу ASL Максим Ваутерс говорит, что решение о запуске полетов на Ибицу следует за спросом со стороны местного населения и некоторых чартерных клиентов. «Ибица – очень популярное место отдыха в летние месяцы», - говорит он. «Европа постепенно открывается после того, как пандемия коронавируса вынудила нас к изоляции, и

люди ищут безопасные способы добраться до испанского острова».

Ваутерс говорит, что, обслуживание пассажиров будет проходить в FBO аэропортов Брюсселя (Brussels Zaventem) и Ибицы, что позволит клиентам минимизировать риск и сэкономить время. Перелет стоит €500 (\$565) в одну сторону, что «является отличным предложением за хорошее обслуживание», - добавляет Ваутерс.

В будущем ASL планирует добавить новые маршруты: Брюссель - Женева и Брюссель - Лондон (London City Airport). «Мы также рассматриваем Антверпен и Эйндховен (Нидерланды), как новые пункты отправления в будущем», - продолжает Ваутерс.



Вновь сокращения

Канадский производитель Bombardier официально сообщил о сокращении 10% своих сотрудников, что является результатом ожидаемого снижения поставок в этом году. Увольнения коснутся 2500 сотрудников компании. В письме президент Bombardier Aviation Дэвид Колил заявил: «эта ситуация вызывает разочарование, но мы больше не способны поддерживать тот уровень занятости, который был до COVID-19, о чем мы сожалеем, особенно учитывая, что мы начали 2020 год, готовясь развивать наш бизнес с постоянным акцентом на нашу талантливую команду». По словам представителя компании, сокращения будут распределены между ее предприятиями: 1500 – в Квебеке, 400 – в Онтарио и 500 – в Керетаро, Мексика. Сокращения не коснутся сервисных центров.

В письме Колил указал на некоторые яркие моменты, включая «сильный» портфель заказов производителя и разнообразный ассортимент продукции, успех Global 7500 и фундаментальную цель деловой авиации: обеспечить безопасное и эффективное путешествие от точки до точки, которое, по его мнению, может стать более актуальным, чем когда-либо в мире после COVID-19. «Компания надеется вернуться к докризисному уровню спроса, когда кризис утихнет. Если рынок изменится, мы будем оценивать меры по возвращению наших уважаемых членов команды, но сейчас наше непосредственное внимание будет сосредоточено на поддержке членов нашей команды, которые, к сожалению, покидают Bombardier».

Напомним, что в 2019 году канадский авиапроизводитель Bombardier передал заказчикам 142 бизнес-джета. В середине прошлого года Bombardier планировал поставить 175-180 джетов, затем этот прогноз был скорректирован до 150-155 машин.

ВВС Канады получают два Challenger 650

Королевские ВВС Канады (RCAF) приобретут два бизнес-джета Bombardier Challenger 650, поставка которых запланирована на лето 2020 года. Министерство национальной обороны Канады планирует ввести в эксплуатацию новые самолеты к осени 2020 года (эксплуатация поручена 412 Squadron), говорится в сообщении ведомства от 6 июня. Сумма контракта составляет C\$105 млн. (\$78,6 млн), что включает два самолета, а также начальную подготовку экипажей и запасные части.

Новые самолеты, получившие код CC-144B, должны заменить два устаревших Challenger 601, которые поступили на вооружение ведомства в 80-х годах прошлого века. «Эти два ветерана не соответствуют

эксплуатационным требованиям и почти устарели из-за новых правил в Соединенных Штатах и Европе, которые ограничат их способность летать до конца этого года», - говорится в заявлении. RCAF также эксплуатирует два Challenger 604 (CC-144C), приобретенных в начале 2000-х гг. Поиском новых самолетов Министерство национальной обороны Канады занималась с 2018 года.

Канада использовала свой флот Challenger для выполнения различных задач, полеты высокопоставленных военных чиновников, медицинскую эвакуацию военнослужащих, проходящих службу за рубежом, репатриацию личного состава и граждан, а также перевозку парламентариев и членов британской королевской семьи.



Франция профинансирует разработки в авиации

Франция выделит пакет финансовой помощи аэрокосмической отрасли страны в объеме 15 млрд. евро (\$17 млрд), который призван поддержать отрасль в условиях жестокого спада после пандемии коронавируса. В рамках этого пакета часть средств в размере \$1,5 млрд евро будет направлена на поддержку исследований и разработок, и охватывает коммерческую авиацию, бизнес-джеты, двигатели и вертолеты. Это, по мнению правительства, должно сделать Францию мировым лидером в области «зеленой авиации». Помощь связана с усилиями по декарбонизации, а министр экономики и финансов Бруно Ле Мэр призывает Францию «стать страной безуглеродных воздушных судов».

В течение следующих трех лет будет выделено в общей сложности 1,5 млрд евро на финансирование НИОКР, которые будут разделены на несколько проектов, в которые входят работа по созданию «нового делового самолета, работающего на 100% биотопливе и, в более долгосрочной перспективе, частично использующий водородную энергию», а также разработка приемника вертолета Airbus H125 Ecureuil с гибридным двигателем и низким уровнем выбросов. Кроме этого, правительство закажет у Airbus Helicopters 20 вертолетов из нынешнего ассортимента.

Хотя бенефициар инвестиций в разработку делового

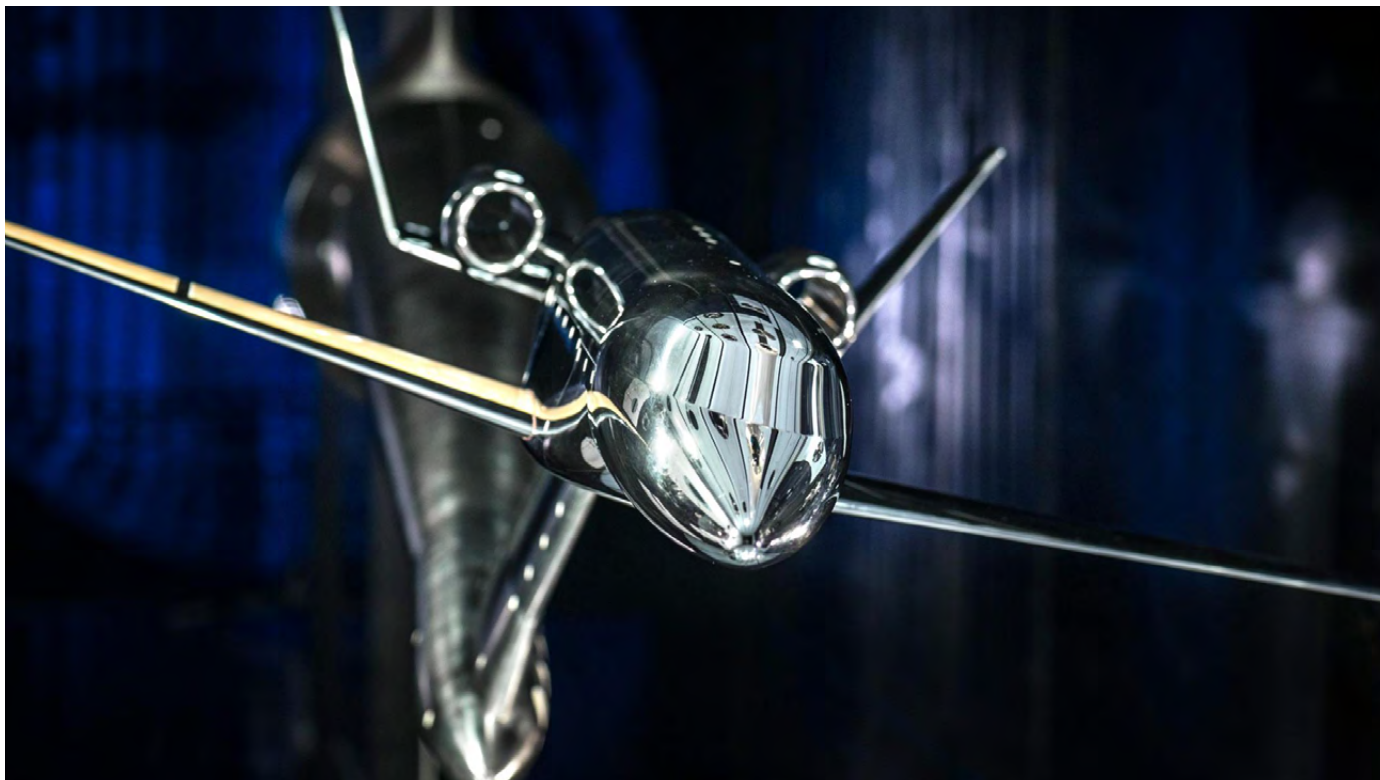
самолета не разглашается, единственным производителем самолетов деловой авиации во Франции является Dassault, а двигателестроитель Safran также может стать поставщиком двигателей.

Кроме того, на графике, включенном в презентацию министерства, показана временная шкала потенциальных действий по разработке Dassault, начиная с сегодняшнего поколения Falcon 6X и Future Falcon, который должен полететь примерно в 2025 году, заканчивая Disruptive Falcon в 2035 году. Производитель уже намекнул на планы запустить еще одну программу бизнес-джета в этом году, которая присоединится к 6X и Future Falcon в линейке разрабатываемых самолетов.

А для Airbus Helicopters это означает государственную поддержку разработки преемника бестселлера H125. Это должно быть высокоэффективное решение – с расходом топлива на 40% ниже, чем в настоящее время – и способное изначально использовать гибридную трансмиссию. Водородное топливо предусмотрено для более поздней версии, демонстратор которой должен начать тесты в 2029 году, согласно плану министерства экономики.

«Благодаря этому плану поддержки, Франция может сохранить рабочие места в сфере НИОКР и компетенции своего авиационного сектора, а также приблизиться к переходу на альтернативные источники энергии в качестве технологического и промышленного лидера», – говорится в сообщении министерства.

В этом году Париж увеличит инвестиции в НИОКР более чем в два раза, до 300 миллионов евро, включая финансирование программы под названием «Helybrid» – гибридно-электрического двигателя для легких вертолетов.



«Азимут» станет деловым

Авиакомпания «Азимут» до конца 2020 года планирует получить три самолета Sukhoi SuperJet 100 в компоновке 56 кресел (в стандартной — 100 мест) и в следующем году начать корпоративные перевозки, сообщил совладелец авиакомпании Виталий Ванцев.

«Мы должны к концу года получить три SSJ в другой комплектации, 56-кресельной, которая позволит использовать эти самолеты в корпоративных перевозках: это и перевозка спортивных команд, и уча-

стие в выставках. Мы в этом направлении движемся, это наш новый бизнес, который мы будем делать со следующего года», — сказал Ванцев в онлайн-эфире «Ведомостей» «Как преодолеть кризис? Прямая речь».

Ранее в создании чартерной авиакомпании на базе SSJ-100, помимо «Азиму́та», планировали участвовать «ВЭБ-лизинг», «Центр бизнес-авиации» аэропорта «Внуково» (один из владельцев — Ванцев) и

«Национальная резервная корпорация» бизнесмена Александра Лебедева. На Сочинском инвестиционном форуме в 2019 году они подписали соответствующее соглашение. В проекте планировалось задействовать до шести SSJ-100.

Для регулярных пассажирских перевозок «Азимут» эксплуатирует только российские SSJ, сейчас их у компании 11, к 2023 году парк может быть увеличен до 16 самолетов. Об истории создания «Азиму́та» Ванцев сообщил, что первоначальный бизнес-план компании предполагал использование канадских самолетов Bombardier.

«Изначально мы планировали летать на Bombardier, потом события 2014-2015 годов переориентировали нас на российский самолет Sukhoi SuperJet 100. Честно говоря, мы не пожалели о том, что перешли на этот тип воздушного судна. Sukhoi SuperJet 100 — самолет хороший. Мы на нем летаем и показываем налет часов в зимний период времени 235 часов, а в летний — доводим до 260», — отметил Ванцев.

«Соответственно, в летний период времени нам по многим маршрутам не нужны субсидии, и мы их не берем. У нас модель такая, что мы летом летаем на рынке, а зиму, когда низкий сезон, используем субсидии», — добавил он.

«Азимут» базируется в аэропортах Ростова-на-Дону и Краснодара. Первый регулярный рейс выполнила в сентябре 2017 года. По данным газеты «Ведомости», по 37,5% в уставном капитале «Азиму́та» принадлежат председателю совета директоров и совладельцу аэропорта «Внуково» Виталию Ванцеву и главе совета директоров авиакомпании Павлу Удоду, 25% — правительству Ростовской области.



Ричард Кое: легкие джеты и турбопропы становятся героями

Управляющий директор WingX Advance Ричард Кое отмечает, что спрос на легкие джеты и турбопропы существенно превысил традиционный спрос на самолеты других классов. «В течение последних двух месяцев самолеты с большими кабинами в основном стояли на стоянке, в то время как джеты легкого класса и турбопропы взяли на себя основную нагрузку в трафике. В целом деятельность деловой авиации оказалась гораздо более устойчивой, чем коммерческой, что нашло отражение в увеличении доли

бизнес-авиации в общем трафике. В глобальном масштабе эта доля до кризиса составляла около 15%, а сейчас равняется более 35%».

В WingX Advance считают, что более легкие самолеты бизнес-авиации получают принципиально новый импульс в посткризисный период. По мнению Кое, нас ожидает несколько периодов восстановления спроса. «Будет некоторый отложенный спрос, а затем еще один скачок вниз. Когда закончатся каран-

тинные мероприятия, бизнес-авиация стартует с наилучшей позиции, особенно на фоне медленного восстановления регулярных авиакомпаний. И здесь главными героями станут легкие джеты и турбопропы. Небольшие самолеты станут полочкой-выручалочкой для бизнеса. Безусловно, операторы получают новый пласт клиентов, которые, возможно, останутся с ними и после пандемии. Активное восстановление рынка мы прогнозируем в начале следующего года, и ожидаем появления новых инновационных моделей бизнес-авиации».

Напомним, что по данным еженедельного обзора WINGX Global Market Tracker, активность мировой деловой авиации в мае и в первые дни июня 2020 года была на 51% ниже, чем в аналогичном периоде прошлого года. Северная Америка является наиболее устойчивым регионом, активность которого за этот период восстановилась до 49% от нормального уровня, при этом в апреле трафик был на три четверти ниже нормы. С начала мая, когда скользящая 7-дневного среднего количества ежедневных рейсов была на уровне 3800, Северная Америка завершила месяц на отметке 6200 полетов, что дало рост на 63%. После Северной Америки основная часть активности деловой авиации осуществлялась за пределами Европы, причем в Старом Свете тренд по-прежнему чуть более чем на 60% ниже нормы. Из других регионов Океания по большей части восстановилась, с трафиком только на 25% ниже нормального, а в Южной Америке сейчас активность на 27% ниже прошлогоднего уровня. В Азии трафик с начала мая снизился почти на 50% в годовом исчислении, хотя за последнюю неделю он вырос более чем вдвое. В начале мая в эксплуатации находилась только половина от обычного количества летающих самолетов, а к концу месяца использование флота было меньше всего на 20% по сравнению с обычным уровнем.



У Индии появятся свои Air Force One

В распоряжении правительства Индии вскоре поступят два самолета Boeing 777-300ER (Extended Range), которые будут задействованы для перевозки руководства страны. Ранее лидеры страны (президент, вице-президент и премьер-министр) выполняли перелеты на Boeing 747-400 авиакомпании Air India. Это были обычные самолеты, которые ежедневно были задействованы в расписании полетов перевозчика. Теперь же Air India передала два самолета Boeing 777-300ER (VT-ALV и VT-ALW) для кастомизации. После выполнения всех работ лайнеры будут эксплуатироваться индийскими BBC. Известно, что лайнеры станут своего рода Air Force One и будут оборудованы всем необходимым для работы лидеров страны. Детали интерьера не раскрываются, известно лишь, что оба самолета оборудуют системой противоракетной обороны.

По данным индийских СМИ, стоимость обеих машин составляет 85 миллиардов рупий, или 1,1 миллиарда евро. Ожидается, что самолеты (оба произведены в 2018 году) будут введены в эксплуатацию в следующем году. Сейчас лайнеры находятся в Fort Worth Alliance Airport и именно там расположены производственные мощности крупнейшего провайдера и специалиста «по большим машинам» GDC Technics (Gore Design Completions).

Индийское правительство не первое, кто сделал выбор в пользу Boeing 777-300ER. Японские воздушные силы самообороны (JASDF) получили два года назад два Boeing 777-300ER, которые также используются для перевозки первых лиц государства. После внесения изменений в правительственный Boeing 777, он теперь имеет меньше окон в передней части фюзеляжа по сравнению с обычным лайнером, что, вероятно, указывает на расположение кабинета секретаря,

конференц-залов и административного офиса. Другие видимые отличия включают в себя обтекатель антенны спутниковой связи сверху фюзеляжа.

Напомним, что в декабре 2018 года Boeing объявил о запуске бизнес-версии нового широкофюзеляжного лайнера BBJ777X. По сообщению компании, самолет по дальности полета превзойдет любых конкурентов и сможет связать беспосадочным рейсом любые два города на планете. Речь идет о двух модификациях – BBJ777-8 будет преодолевать 21570 км, а BBJ777-9

сможет без посадки преодолеть расстояние в 20370 км. Меньшую дальность полета в Boeing обещают компенсировать более вместительным салоном.

На данный момент максимальной дальностью полета в семействе BBJ777 обладает модель BBJ777-200LR (18576 км). Дизайном интерьеров новых бизнес-лайнеров займутся три компании: Greenpoint Technologies (в 2014 г. куплена французским производителем Zodiac Aerospace), Jet Aviation и Unique Aircraft Design.



Фото Andy Egloff

Британская деловая авиация улетела в карантин

Правительство Великобритании отклонило запрос британской ассоциации деловой и авиации общего назначения (BBGA) об освобождении частных авиaperевозок от 14-дневного карантина, который начался 8 июня. На заседании 4 июня представители BBGA попытались убедить министра внутренних дел Прити Пател в том, что индустрия деловой авиации страны сможет реализовать такие меры, как быстрое тестирование пассажиров и экипажа COVID-19 и создание так называемых «санитарных туристических капсул» путем строгого социального дистанци-

рования для относительно небольшого числа людей, использующих этот вид транспорта.

«Правительство не уделяет никакого внимания бизнес-авиации, потому что все усилия направлены на то, чтобы сделать процесс (карантина) эффективным для регулярных авиакомпаний и крупных аэропортов», - сказал AIN исполнительный директор BBGA Марк Бейли. Он признал, что карантин будет действовать по крайней мере в течение первоначального трехнедельного периода до 29 июня.

Однако Бейли предупредил, что если новый уровень ограничений на поездки будет сохранен за пределами краткосрочной перспективы, то сектор деловой авиации может столкнуться с банкротствами. «Если мы не начнем снова увеличивать трафик к концу этого года, то мы увидим потери, потому что у компаний просто закончатся деньги. Предел запаса – четыре или пять месяцев».

По словам Бейли, деловая авиация должна быть готова к более долгосрочным последствиям пандемии COVID-19, и именно поэтому BBGA призывает отрасль взять на себя обязательства по новаторским защитным мерам, таким как тестирование на вирус в аэропортах и поддержание строгой социальной дистанции. Он считает, что в настоящее время этот сектор находится в лучшем положении, чем авиакомпании, чтобы обеспечить такой уровень защиты от дальнейшего распространения болезни, и поэтому правительства должны предоставить ему большую оперативную свободу действий.

До сих пор правительство отвергало призывы британской авиационной промышленности к созданию так называемых «воздушных мостов» со странами, которые снизили уровень заражения COVID-19, настаивая при этом на том, что оно остается открытым для такой возможности. Однако возникает вопрос, какие страны примут Великобританию в качестве партнера по воздушному мосту, поскольку – за исключением США и Бразилии – все остальные страны достигли более низких показателей инфицирования.

«Мы сталкиваемся с этим как со средне- и долгосрочной проблемой, потому что мы не ожидаем, что иммунизация придет быстро, и мы должны быть готовы иметь дело с дальнейшими циклами блоки-



ровок и карантин. Мы видим кривую восстановления (для авиационной отрасли) примерно с 2023 по 2025 год. Правительство не может спасти все предприятия, но оно должно помочь нам быть конструктивными в сохранении основной структуры», - продолжает Бейли.

BBGA также обеспокоена будущей жизнеспособностью британского Управления гражданской авиации (CAA), которое собирается взять на себя значительную регулятивную нагрузку с уходом страны из EASA. В настоящее время CAA сталкивается с серьезной нехваткой финансирования из-за падения

доходов, вызванного ее неспособностью проводить отраслевые инспекции из-за ограничений COVID-19 и снижения уровня летной активности.

«Операционные расходы CAA не снижаются, и они должны получать доход от кого-то», - объяснил Бейли. «Это означает, что компании все еще должны платить за согласования, и эта ситуация не подходит ни для кого. Правительство должно вмешаться, чтобы финансировать CAA на определенный период для поддержки авиации в целом».

С 00:01 8 июня почти все путешественники, прибывающие в Великобританию, будут обязаны оставаться под карантин по фиксированному адресу в течение 14 дней. Они должны будут заполнить регистрационную форму перед отъездом в Великобританию и будут подлежать выборочной проверке по прибытии и в течение 14-дневного периода со штрафами в размере до 1200 долларов США за несоблюдение требований.

Рабочие летные экипажи являются одной из групп, освобожденных от карантинных требований. Однако обслуживающий персонал и пилоты, перемещающиеся или путешествующие для проведения обучения, не являются исключением.

BBGA выпустила руководство о том, как операторы деловой авиации могут соблюдать карантинные требования Великобритании, в том числе как получить доступ к необходимым формам. Ассоциация также подготовила видеоролик, в котором лидеры британской промышленности обсуждают, как бизнес-авиация справляется с ограничениями COVID-19, и в частности, как этот сектор может обеспечить защиту менее разрушительными способами.



Дума рассмотрит упрощение требований к АОН

Законопроект, направленный на упрощение бизнеса с использованием легких и сверхлегких воздушных судов, внесен в Госдуму РФ. Авторы законопроекта — депутаты от «Единой России» Роман Романенко и Максим Сураев, от КПРФ — Вера Ганзя и независимый депутат Рифат Шайхутдинов.

Нынешний уровень развития авиации общего назначения (АОН) в РФ «не соответствует уровню социально-экономического развития страны», наблюдается «кратное отставание от развитых стран», пишут авторы проекта. Так, по числу воздушных судов на 1 трлн руб. ВВП Россия отстает от США в 4,5 раза, от Бразилии в 5,6 раза, от Канады в 10 раз.

Мешают активно применять АОН для оказания экскурсионных, туристических услуг, а также перевозок в удаленных районах страны повышенные требования к этой сфере, считают депутаты. Основной сдерживающий фактор — «необоснованно усложненные» правила и процедуры оформления сертификата эксплуатанта. Законопроектом предлагается разрешить вести бизнес с использованием АОН без обязательной сертификации «с направлением уведомления в федеральный орган исполнительной власти».

По действующему законодательству РФ сверхлегким воздушным судном считается судно с максимальной взлетной массой до 495 кг. В США, Европе, Канаде, Австралии эта норма выше — до 600–650 кг. Проект предполагает установить такое же ограничение: это «позволит обеспечить необходимый уровень эксплуатационной надежности и безопасности при относительно простых процедурах подтверждения и поддержания летной годности судов».

При этом для судов с массой конструкции до 115 кг планируется, наоборот, ввести дополнительные

требования. Сейчас, пишут депутаты, такие суда не подлежат государственной регистрации и учету. Законопроект предполагает учет сверхлегких пилотируемых и беспилотных судов, а также вводит требования к визуальным и электронным учетным опознавательным знакам для них. Это позволит «создать условия для повышения прозрачности деятельности и расследования авиационных происшествий и инцидентов». Требования к учетным опознавательным знакам будут установлены новыми федеральными авиационными правилами, пишут депутаты.

Сверхлегкие суда, свободные аэростаты и планеры, задействованные в коммерческих воздушных перевозках и авиационных работах, предполагается исключить из сферы действия законодательства в

области транспортной безопасности. Это должно снизить финансовую нагрузку на бизнес, что, как ожидается, «положительным образом» скажется на стоимости услуг «без создания риска снижения уровня транспортной безопасности».

«При условии принятия законопроекта и подзаконных актов минимальный вклад в экономику страны от использования воздушных судов в целях, определенных для авиации общего назначения, на начальном этапе составит не менее 500 млн руб. в год», — утверждают авторы законопроекта.

Ранее подготовкой закона, направленного на смягчение требований к АОН, занимался Минтранс РФ.

Источник: Интерфакс



Британский карантин тормозит восстановление

По данным еженедельника WINGX Global Market Tracker, опубликованного в четверг, с начала мая активность бизнес-авиации в мире снизилась на 47%, но в течение первых 9 дней июня трафик сократился на «всего» 34%.

Восстановление рынка по-прежнему идет из Северной Америки, где в июне летная активность снизилась «всего» на 31%. Европа по-прежнему отстает, в этом месяце полеты упали на 50%, а Азия и Африка в июне были на 35% ниже нормы. Операторы по управлению воздушными судами показали самое сильное восстановление, количество рейсов в июне у них сократилось на 25%. Чартерная активность в текущем месяце снизилась на 38%, а трафик самолетов в долевом владении был примерно на 40% ниже обычного.

Судя по динамике скользящей среднесуточной

активности за 7 дней, в любом регионе европейского рынка наблюдалось самое сильное восстановление за последние несколько недель. С минимальной отметки в 375 вылетов в день в начале мая, к 9 июня тренд активности увеличился до 1117 вылетов в день. В этот период Германия была самым загруженным рынком, где количество рейсов реактивных и винтовых самолетов составляло 57% от уровня прошлого года. Швеция и Норвегия ниже прошлого года примерно на 25%, а следующие наиболее устойчивые рынки – Турция и Россия. Обычно самый крупный рынок Франции показал снижение на 60%, а наиболее пострадавшими рынками в Европе являются Испания, Италия и Великобритания, которые упали на 70%.

Несмотря на серьезный карантин с середины марта, в Великобритании наблюдалось некоторое устойчивое восстановление, поскольку в мае ограничения

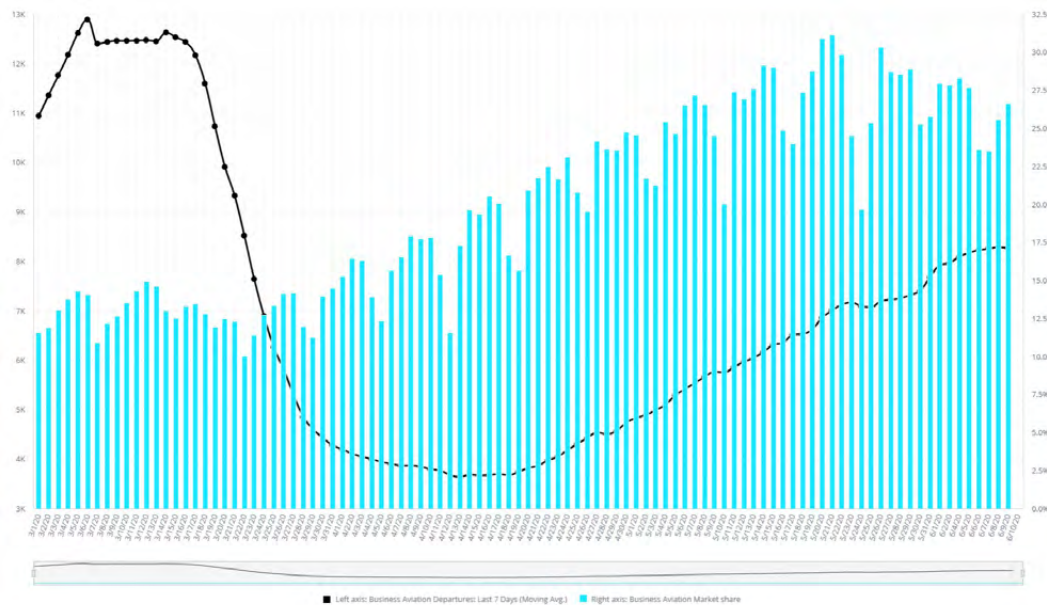
смягчились, что с тех пор отразилось на удвоении ежедневной активности. Наблюдался всплеск активности перед вводом 8 июня карантина для прибывающих в страну, затем наблюдалось два дня резкого снижения, при этом прибытие международных рейсов бизнес-авиации в Великобританию сократилось со 100 операций 7 июня до чуть более 30 рейсов 8 и 9 июня. На этой неделе продолжилось улучшение активности полетов бизнес-авиации в остальной части Европы: среднесуточная активность к 9 июня выросла на 30% по сравнению с концом мая.

Тренд деловой авиации во всем мире продолжают сдвигаться в сторону использования более легких самолетов. Для июня трафик бизнес-лайнеров на 80% ниже нормы, а сверхдальние и тяжелые джеты летают на 50% ниже прошлого года. Полеты на самолетах суперсреднего, среднего и суперлегкого классов сократились примерно на 35%. В текущем месяце легкие джеты совершили треть всех полетов бизнес-джетов, активность которых снизилась на 27% в годовом исчислении. Трафик VLJ и Entry Level является наиболее устойчивым, снизившись чуть более чем на 20%, при этом активность турбовинтовых самолетов слегка застаивается на 38% ниже нормы. Бизнес-джетом с наименьшим снижением в июне стал CJ3, который показал сокращение трафика всего на 9%.

В рейтинге аэропортов в этом месяце на первом месте продолжает оставаться Уэст-Палм-Бич, с ростом количества рейсов в годовом исчислении за последние 2 недели. Скоттсдейл и Неаполь также зафиксировали сильный прирост. Тетерборо поднялся на 4-е место, но активность в июне все еще ниже прошлого года на 74%. В Европе в текущем месяце по-прежнему наиболее загружен Ле Бурже, но активность здесь более чем на 60% ниже по сравнению



с аналогичными датами прошлого года. Цюрих и Женева являются следующими самыми популярными аэропортами и восстанавливаются быстрее. Фарнборо и Биггин Хилл – самые загруженные аэропорты Великобритании.



Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Отрадно, что рынок Северной Америки продолжает возвращаться, особенно во Флориде, а бизнес-авиация в Европе ускорила восстановление в последние две недели. Обидно, что традиционный пик спроса на европейскую бизнес-авиацию будет затухать из-за карантина до конца июня, особенно в Великобритании, но, как сообщается, операторы ожидают сильных заказов на июль, к которому многие ограничения будут сняты».

«Учитывая, что пропускная способность регулярных авиакомпаний резко сократилась, а опыт работы с пассажирами, мягко говоря, усложнился, в июле деловая авиация может увидеть запоздалый всплеск».



GetJet и Sirius Aero стали партнерами

Компании объявили о старте совместного проекта по организации рейсов Shuttles, в основе которых лежит покресельная аренда бизнес-джета. Именно эта услуга стала максимально востребованной в последнее время не только среди постоянных клиентов бизнес-авиации, но и среди пассажиров бизнес-класса. Официальный договор стороны подписали 10 июня 2020 года.

Обе компании зарекомендовали себя как надежные партнеры и поставщики услуг бизнес-авиации. Маркетплейс GetJet с конца прошлого года успешно организует рейсы по системе Jet Sharing, а оператор

деловой авиации Sirius Aero с 2017 года разрабатывал услугу, которая сейчас получила реализацию.

Уже с 1 июня, благодаря сложной технической интеграции и слаженной работе партнеров, выполняются совместные перелеты. Стоимость 1 кресла на большинство европейских направлений составляет в среднем от 2500 до 4500 евро. Однако есть система скидок и при бронировании от 4 мест цена за кресло стартует от 2000 евро.

Александр Конинский, сооснователь проекта GetJet: «Решение о совместной работе было весьма логичным. Мы давно искали оператора, с которым можно было бы построить систему джет-шеринга в условиях востребованности этой услуги. Компания Sirius как раз является таким партнером. Мы очень рады, что наша технология обработки заявок джет-шеринга и мощность флота Sirius Aero, крупнейшего флота деловой авиации в России, даст результат, который необходим рынку».

Елена Степнова, коммерческий директор авиакомпании Sirius Aero: «В условиях сложившейся в мире ситуации мы четко понимаем, что должны меняться под запросы рынка. Нашим основным видом деятельности по-прежнему остается организация премиальных чартерных перелетов, но мы видим огромный потенциал в услуге джет-шеринга. В текущей реалии люди экономят, а мы даем цену за одно место, сопоставимую с ценой бизнес-класса регулярной авиакомпании. При этом пассажир также получает VIP-обслуживание до и во время полета от нашей авиакомпании».

Для брокеров и турагентов предусмотрены специальные условия, комиссионные вознаграждения и

они могут приобретать места для своих клиентов. Все актуальные предложения на перелеты можно получить в Telegram-каналах обеих компаний (@getjetsharing, @sirius_shuttle_UP), на сайтах www.getjet.com / www.sirius-aero.ru и в приложении SiriusApp.



Самолет недели

Оператор/владелец: ***TAG Aviation***

Тип: ***Bombardier BD-700-1A10 Global Express XRS***

Год выпуска: ***2009 г.***

Место съемки: ***ноябрь 2019 года, Geneva Int'l – LSGG, Switzerland***



Фото: Дмитрий Петрович