



На этой неделе поздравления принимает авторизованный центр продаж и сервисного обслуживания Pilatus в России – компания Nesterov Aviation. Росавиация одновременно завершила сразу две важных сертификации и выдала сертификат типа на суперуниверсальный реактивный Pilatus PC-24 и на двигатель Williams International FJ44-4A-QPM, установленный на этом самолете. Ближайшие поставки PC-24 в Россию запланированы на 2021 год. Пожелаем нашим партнерам сильных продаж швейцарского бестселлера, который уже покорил весь мир.

Согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, опубликованному в четверг, активность мировой деловой авиации в ноябре снизилась на 19% по сравнению с ноябрем прошлого года и была немного слабее, чем в октябре. Тенденция этого месяца соответствует общему снижению за последние шесть месяцев. Деловая авиация по-прежнему держится намного лучше, чем регулярные авиакомпании: за тот же период их активность снизилась на 62% в годовом исчислении.

В конце октября редакция BizavNews прилетала в столицу Беларуси, чтобы посмотреть, что из себя представляет FBO MINSK, и поделиться своими впечатлениями. В этом номере первая часть нашего рассказа.

И еще одна важная дата. В ноябре 2020 года компания Air Charter Service, один из мировых лидеров чартерной авиации, празднует свое 25-летие в России. За годы своего развития компания по праву завоевала ведущие позиции на рынке чартерных перевозок в России и СНГ.



Спрос разрушается локдауном 2.0

WINGX: В Европе наблюдается тенденция к снижению, особенно это касается Великобритании и Германии, хотя в Турции и России фиксируются рекордные уровни активности

стр. 21

Rolls-Royce готовится к чистому SAF

Программа компании направлена на определение того, как нынешние конструкции двигателей работают на «чистых» или неразбавленных SAF и какие перспективные модификации могут принести им пользу

стр. 23

Сертификация PC-24 в России

Росавиация одновременно завершила сразу две важных сертификации и выдала сертификат типа на суперуниверсальный реактивный Pilatus PC-24 и на двигатель Williams International FJ44-4A-QPM

стр. 25

Эксклюзивный уровень сервиса

Пассажиры, привыкшие к эксклюзивному уровню комфорта и сервиса при перелетах бизнес-авиацией, теперь смогут все это получить на территории Национального аэропорта Минск

стр. 26

Gulfstream
G500



Gulfstream готовится к сверхзвуку

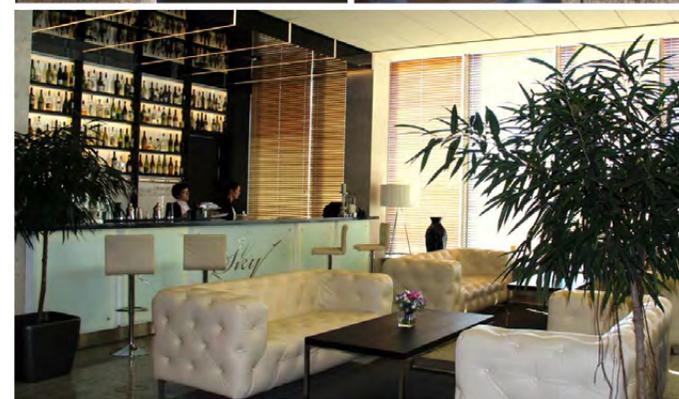
Благодаря своим новейшим сверхдальним моделям, в ходе летных испытаний подошедшим к звуковому барьеру, Gulfstream Aerospace продолжает исследовать перспективы сверхзвуковых полетов. Однако президент компании Марк Бернс предупреждает, что может пройти 10 лет, прежде чем такой сверхзвуковой бизнес-джет действительно выйдет на рынок.

Во время летных испытаний G650 и G700 достигли скорости 0,99 Маха, и когда Бернса спросили, готова ли компания совершить бросок к сверхзвуковому режиму, он сказал, что «мы, безусловно, изучаем сверхзвуковой полет в нашем центре исследований и разработок».

Он добавил, что компания продолжает инвестировать в перспективную линейку продуктов и «мы всегда смотрим на то, что нас ждет в будущем». Бернс

также отметил технический опыт и «новаторский характер» инженерной команды компании. Сказав это, он признал, что сверхзвуковой полет представляет собой «огромное препятствие для любого, кто хочет его преодолеть». Отметив, что Gulfstream сертифицировала более 11 самолетов за время его работы в компании, Бернс сказал: «Я знаю трудности, связанные с сертификацией новых и принципиально иных технологий. Так что есть чему поучиться. Еще многое предстоит сделать, прежде чем самолет этого типа будет сертифицирован». По его словам, одно из ключевых препятствий находится на экологическом фронте.

«Gulfstream продолжает инвестировать в эту область», - подчеркнул он. «Но я думаю ... что, вероятно, через десять лет появится реальная возможность».



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

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

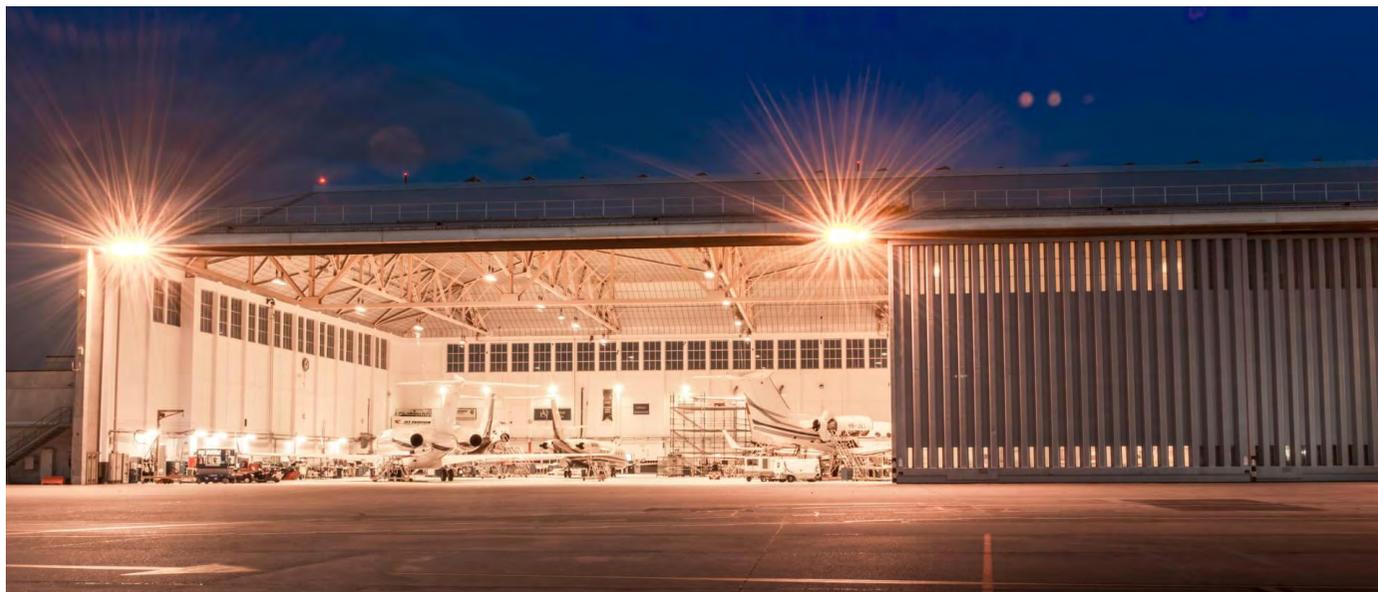
Российским клиентам теперь доступны услуги Jet Aviation Geneva

Росавиация выдала разрешение Jet Aviation Geneva на проведение линейного и базового технического обслуживания воздушных судов (PART 145), зарегистрированных в РФ. Jet Aviation Geneva предлагает комплексные услуги по техническому обслуживанию самолетов серии Bombardier Global Express, самолетов Gulfstream и бизнес-джетов Boeing (BBJ).

Сертификация подтвердила, что техническая станция Jet Aviation Geneva удовлетворяет требованиям, предъявляемым к производственным процедурам и системе качества, обеспечивающим высокий и единый уровень безопасности полетов. Все работы по ТОиР, включая ремонт авионики, планера и двигателей, а также ремонт и модернизация интерьера бизнес-джета и покраска самолета будут осуществляться в центре по комплексному обслуживанию бизнес-джетов в Женеве.

Комментируя получение нового сертификата, в Jet Aviation Geneva надеются и на то, что в ближайшее время смогут помимо технического обслуживания начать предлагать потенциальным клиентам и услуги в сфере переоборудования интерьеров, установки дополнительного оборудования, включая навигационное и развлекательное.

«В России имеется значительный парк частных самолетов, и мы рады получить это важное одобрение от российского авиационного регулятора», - сказал Эдгар Геррейро, старший директор по ТОиР и FBO и генеральный директор в Женеве. «Это разрешение обеспечивает российским владельцам и операторам комфорт и безопасность, зная, что наша команда преданных своему делу профессионалов по техническому обслуживанию всегда рядом с ними. Мы с нетерпением ждем возможности приветствовать их на нашем предприятии в Женеве».





МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



Волваздел и Сблв 2009 лалалел горсавлн ларелн комалн Волваздел лс. лн лел десернн структур лБолваздел лс. Все права зашлщелн.



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

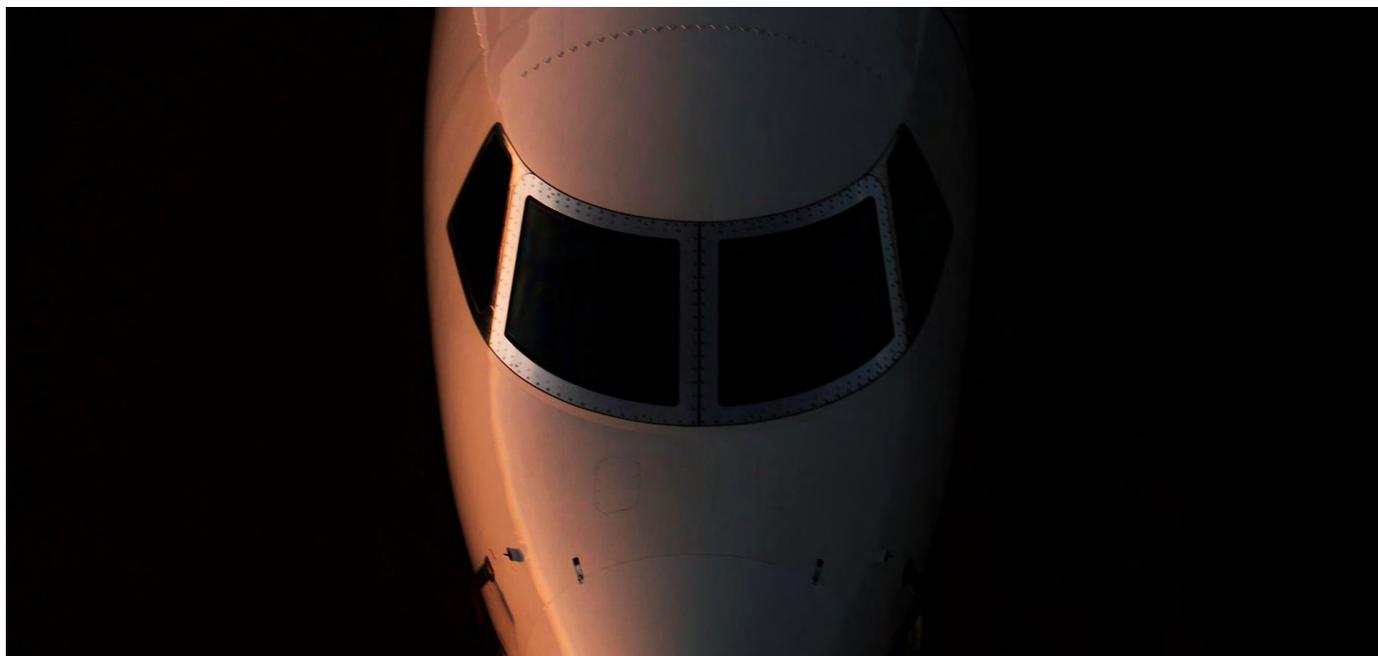
Air Charter Service в России: 25 лет успеха на рынке авиационных чартеров

В ноябре 2020 года компания Air Charter Service, один из мировых лидеров чартерной авиации, празднует свое 25-летие в России. Air Charter Service Россия была основана в ноябре 1995 года Председателем Совета Директоров Крисом Личем (Chris Leach) и Директором по продажам и развитию в странах СНГ Сергеем Веховым. За годы своего развития компания по праву завоевала ведущие позиции на рынке чартерных перевозок в России и СНГ.

Выдающийся дух предпринимательства основателя компании стал залогом успешного роста и развития Air Charter Service в России, чьи успехи за эти годы были признаны профессиональным сообществом. Ключевые принципы уважения, преданности, гибкости работы и целостности легли в основу корпоративной культуры компании.

«Я горд и счастлив быть частью компании Air Charter Service. Основой нашего успеха были и остаются люди, которые работают в команде, а также партнеры и наши доверительные взаимоотношения», - сказал Директор по продажам и развитию в странах СНГ Сергей Вехов. «Я впечатлен тем, с чего мы начали, и тем результатом, который имеем сейчас».

«25 лет на рынке чартерных перевозок – большая веха в истории компании», - отметил Генеральный директор Air Charter Service Россия Азат Мулгимов. «За четверть века компания выросла из группы единомышленников в большую команду неординарных, трудолюбивых и ответственных людей. Благодаря развитию новых направлений и диверсификации бизнеса наша компания достойно встретила многие изменения на рынке и преодолела не один кризис».



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Air Hamburg увеличивает парк Embraer Phenom 300

Немецкий бизнес-оператор Air Hamburg продолжает увеличивать парк самолетов Embraer. На прошлой неделе компания получила четвертый бизнес-джет семейства Phenom 300. Воздушное судно D-CMXM (Phenom 300E) приступит к полетам уже на этой неделе. Сейчас общий парк оператора состоит из тридцати шести самолетов: девятнадцать Legacy 600/650, десять Citation XLS+, один Citation CJ2, пять Phenom 300/300E и один Falcon 7X.

В октябре 2017 года Embraer Executive Jets вновь поразил публику беспрецедентными решениями по обновлению популярного «малыша» Phenom 300, представив новую версию с литерой «Е» или Enhanced. И если внешне самолет остался прежним, то внутри дизайнеры компании поработали на славу.

Комфорт – основная черта этого самолета, от широкой входной двери с трапом и широкого овального в сечении фюзеляжа до тихого салона. К этому надо добавить топливную эффективность и порядочную дальность. Клиентам очень пришлось по душе фирменное овальное сечение фюзеляжа Oval Lite – точнее, то дополнительное пространство на уровне головы и плеч, которое оно обеспечивает, и большие иллюминаторы, заливающие салон естественным светом. Иллюминатор в туалете заслуживает особого упоминания, поскольку визуально увеличивает пространство. Все это качества, которые так ценят владельцы первых «трехсоток» не только сохранились в Phenom 300E, но и вывели самолет на новый уровень.



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

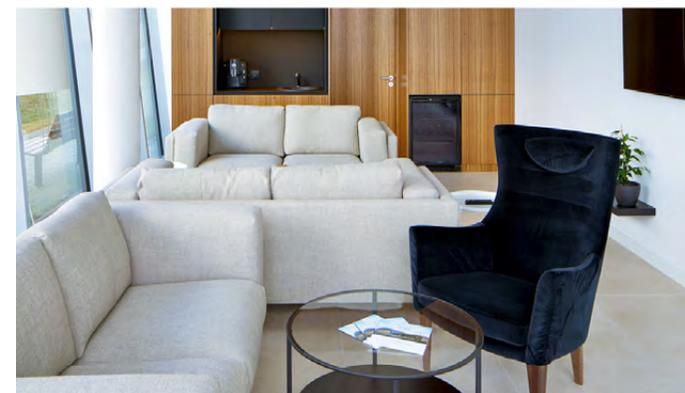
EmbraerExecutiveJets.com

NetJets планирует выйти на уровень 2019 года уже в следующем году

Долевой оператор NetJets планирует выйти на производственные показатели 2019 года уже в следующем году, осторожно комментирует Патрик Галлахер, президент по продажам и маркетингу NetJets. В компании уже сейчас делают особый акцент на новый сегмент клиентов, который появился в период пандемии COVID-19. Это пассажиры, которые активно пересаживаются с премиальных классов линейных авиакомпаний на бизнес-джеты или которые рассматривали деловые самолеты в качестве своих будущих активов. И пандемия только ускорила их выбор. Чтобы удовлетворить спрос со стороны новых клиентов NetJets предлагает демонстрационные полеты чартерных самолетов и активно продвигает карточные продукты. Галлахер уверен, что те, кто сейчас приходит в частную авиацию, станут ее долгосрочными клиентами.

«Мы наблюдаем постоянный рост количества путешествий. Сейчас пропорция между полетами на отдых и деловыми поездками составляет примерно 60/40. Сейчас мы работаем примерно на 85% от допандемийного уровня».

В этом году компания введет в эксплуатацию еще 10 самолетов, в результате чего общее количество новых бизнес-джетов, полученных в 2020 году достигнет отметки в 31 машину, что примерно вдвое меньше, чем было запланировано в январе текущего года. «Наш прогноз на следующий год – более 40 самолетов, и мы видим, что этот тренд будет продолжаться в течение следующих 10 лет или больше. Мы думаем, что у нас есть «хорошая длинная взлетно-посадочная полоса» для увеличения числа новых клиентов».



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

Недорогой интернет в бизнес-джет

Компания BizjetMobile, которая производит бортовые системы связи на базе сети Iridium, отмечает, что пользователи ее продуктов активно используют сервисами обмена сообщениями. Компания также отправила первую из своих новых систем CrewX европейскому оператору.

Системы обмена сообщениями на базе Iridium предлагают владельцам и эксплуатантам воздушных судов недорогой метод отправки и получения сообщений в любой точке мира. Нынешние системы, такие как предлагаемая BizjetMobile, обеспечивают обмен сообщениями по электронной почте, SMS и WhatsApp, но не дают доступ в Интернет из-за низкой пропускной способности исходной сети Iridium. BizjetMobile разрабатывает новые продукты, в которых будут использоваться преимущества более вы-

соких скоростей спутниковой группировки Iridium Next.

«Похоже, новая реальность дает толчок», - сказал генеральный директор BizjetMobile Адам Чапман. «Будь то выборы в США или последние новости о вакцине COVID-19, мы не наблюдали такой активности уже несколько месяцев. В любом случае, в настоящее время у нас есть несколько крупных операторов, которые ищут альтернативу дорогостоящему Wi-Fi. В сочетании с предстоящим запуском нашего усовершенствованного сверхнизкозатратного управляемого интернет-решения и получением нескольких предварительных заказов, 2021 год выглядит многообещающим».

Стоимость системы BizjetMobile начинаются с \$2490 и \$199 в месяц за неограниченный объем трафика.



ABS JETS

Ваш **единственный Embraer авторизованный сервисный центр (EASC)** по плановому ТО между Москвой и Прагой.

Ваш единственный EASC с опытом работы уже **500000 человеко-часов** именно на Легаси 600/650

Ваш **предпочтительный партнер** для любого вида ТО Вашего самолета



www.absjets.ru

pavel.hrdlicka@absjets.com

Горячая линия 24/7 **+420 725 529 489**

Проект «Larchenkov.ru» стал бизнес-партнером компании «1С-Битрикс»

В ноябре консалтинговый проект «Larchenkov.ru» стал сертифицированным бизнес-партнером компании «1С-Битрикс» – крупнейшего игрока на рынке сервисов по управлению бизнес-процессами.

Как отметил руководитель проекта Юрий Ларченков: «Сотрудничество наших компаний – яркий пример успешного функционирования концепции «Win-Win», где выигрывает каждый из партнеров.

Взаимодействие со столь значимым российским разработчиком систем управления бизнесом позволяет нам расширить линейку наших услуг, предлагать рынку уникальные комплексные решения по автоматизации производственной деятельности авиакомпаний

и аэропортов, выводя их на качественно новый уровень управления предприятием.

В первую очередь мы делаем акцент на услугу по организации полноценного и функционального «онлайн-офиса», что наиболее актуально в нынешних реалиях. Автоматизация процедур планирования производственной деятельности, внедрение системы постановки и контроля исполнения задач и поручений, настройка процессов удаленной работы с локальными нормативными документами, организация единого Контакт-центра, позволяющего получать «обратную связь» по всем существующим в компаниях каналам, – это инструменты, которые сами по себе позволяют получать неоспоримые конкурентные преимущества.

В рамках проекта «Larchenkov.ru» мы выбрали свой уникальный путь, отказавшись от функций дистрибьютера «в чистом виде».

Наша услуга – это в первую очередь построение и автоматизация производственных процессов авиакомпаний и аэропортов на основе концепции «Lean Production», международных стандартов ISO & IS-BAO, с применением лучших IT-решений.

При внедрении продукта мы анализируем существующие бизнес-процессы организации, предлагаем решения по их улучшению, обучаем персонал, поэтапно автоматизируя процесс за процессом.

Уверен, что именно такой подход позволяет избежать рисков «отторжения» происходящих изменений в Организации со стороны рядовых работников и приносит наиболее ощутимый эффект от внедрения новых инновационных решений».



За три квартала 2020 года Pilatus передал заказчикам 72 самолета

Швейцарский авиапроизводитель Pilatus Aircraft за три квартала текущего года передал заказчикам 72 самолета на общую сумму в \$493,13 млн. Поставки распределились следующим образом: 24 PC-24 и 48 PC-12. Данные по поставкам военной продукции производитель не предоставляет. Во втором и третьем кварталах заказчики получили по 27 воздушных судов, в первом – 18.

Как ранее сообщал BizavNews, за 12 месяцев прошлого года компания поставила 123 заказчикам самолета. Суммарная стоимость всех самолетов составила \$795,745 млн. Поставки распределились следующим образом: PC-12 (83 самолета) и PC-24 (40 самолетов).

Ожидается, что в текущем году производитель передаст клиентам порядка 50 PC-24, количество PC-12 будет варьироваться в пределах 80-90 самолетов. Тем не менее, в Pilatus поясняют, что максимальный темп производства PC-24 на заводе в Штансе, составляет 60 самолетов в год. Спрос на PC-24 намного превышает возможности компании, и производитель рассматривает другие варианты расширения производства, например, второй завод.

В мае текущего года Pilatus Aircraft поставил заказчику первые турбовинтовые PC-12 NGX. Анонсирован самолет был в прошлом году в рамках NBAA 2019.



**СЕРТИФИЦИРОВАН
В РОССИИ!**

**PILATUS
PC-24**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России
www.nesterovavia.aero

Nomad Aviation добавляет в парк Embraer Legacy 600

Nomad Aviation на правах управления добавил Embraer Legacy 600 к своему флоту, который будет эксплуатироваться под швейцарским сертификатом эксплуатанта. С 1 декабря 2020 года бизнес-джет будет доступен для VIP-чартера и для медицинских миссий.

В бизнес-джете расположены удобные и просторные кресла для 13 пассажиров в двух роскошных салонах, отвечающих потребностям искушенного путешественника, комментируют в компании. В главном салоне гости могут расположиться в клубе и конференц-зале, а в задней части салона есть диван и два отдельных кресла, которые делают путешествие еще более комфортным.

В ночное время кресла самолета быстро превращаются в шесть полных плоских кроватей для максимального комфорта. Салон светлый и просторный, с мягкими кожаными сиденьями кремового цвета и светло-серым ковром. На протяжении всего полета

пассажиры могут наслаждаться полноценной развлекательной системой. Полностью оборудованный камбуз в носу и задний туалет с прямым доступом к багажному отделению делают салон еще более универсальным.

Уникальная адаптируемость салона Legacy 600 позволяет Nomad Aviation быстро преобразовать VIP-конфигурацию в конфигурацию Air Ambulance с одним или двумя носилками, а в задней кабине есть место для врачей, медсестер или родственников.

«Мы очень надеемся предоставить нашим чартерным клиентам самолет, проверенный во всем мире. Суперсредний Legacy 600 идеально дополняет наш чартерный флот. Кроме того, этот самолет позволит нам предлагать безопасные медицинские полеты с полной медицинской поддержкой в любую точку земного шара», - говорит Кристоф Турнхерр, вице-президент Nomad Aviation по управлению самолетами и продажам.




JET CATERING
 Искусство вкусных полётов

Организация бортового питания премиум-класса для бизнес-авиации
 Приём заказов 24/7
 Круглосуточная доставка в любой аэропорт Москвы и Подмосковья
 Полный спектр дополнительных услуг
 Наличие сертификатов стандарта менеджмента ISO 22000:2005, HACCP

+7 495 991 55 11
 info@jet-catering.ru
 www.jet-catering.ru

Российский парк Leonardo AW189 растет

В Россию поставлен первый вертолет AW189 в VIP конфигурации. Речь идет о машине 2016 года выпуска. Первоначально вертолет принадлежал датскому оператору Bel Air, позже воздушное судно получило заводскую регистрацию I-AWCU. Перегон осуществлялся по маршруту Милан-Любляна-Дрезден-Калининград под позывными российской компании ПАНХ. В настоящее время вертолет зарегистрирован в РФ (RA-01698).

Напомним, что первый AW189 появился в парке российских операторов в октябре 2018 года. Спустя месяц российская компания «Авиашельф» приступила к эксплуатации нового типа вертолета.

В октябре 2020 года на Сахалин доставлены два вертолета AW189 для авиатранспортного обеспечения проекта «Сахалин-2».

На AW189, который относится к промежуточному классу с максимальной взлетной массой 8,3 тонны, установлены два двигателя General Electric CT7-2E1, мощностью 2000 лошадиных сил каждый, оснащенные системой FADEC и встроенными пылезащитными устройствами, которые к тому же имеют еще и

вспомогательную силовую установку Microturbo. Однако, главными достоинствами новой машины, обеспечивающими ей низкий расход топлива, высокую крейсерскую скорость, а также большую дальность полета, являются новый аэродинамический дизайн фюзеляжа, конструкция несущей системы и инновационный дизайн лопастей несущего винта. Именно эти конструкторские решения позволяют вертолету развивать крейсерскую скорость 269-287 км/ч.

Но, наверное, самый главный плюс AW189 – дальность полета. Ее достаточно, чтобы, скажем, долететь до буровой платформы, расположенной на расстоянии до 259 км от берега, с полной загрузкой и вернуться обратно (стандартная дальность полета - 904 км). Причем, все это можно будет сделать, перевоза

до 2700 кг груза на внешней подвеске. Максимальная дальность полета (с дополнительными баками) составляет 1111 км.

Европейский сертификат типа AW189 получил в феврале 2014 года. Российский сертификат типа был получен в августе 2015 года.

В октябре 2017 года Leonardo объявила о новой модификации своего суперсреднего вертолета AW189, теперь с индексом «К». В соответствии с новым обозначением, успешная суперсредняя машина будет оснащаться двигателем нового поколения Aneto-1K мощностью 2500 л.с. AW189K – это первый вертолет, оснащенный двигателями этого семейства нового поколения, разработанных Safran Helicopter Engines.



НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ БРОКЕРОВ!

Стань совладельцем бизнеса
и войди в новый период развития
бизнес-авиации вместе с JetUnity.

JET
UNITY



«Вертолеты России» выпускают в 2021 офшорный вертолет для нефтегазового сектора

АО «Улан-Удэнский авиационный завод» (У-УАЗ, входит в холдинг «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех») в 2021 году намерено выпустить первый российский офшорный вертолет для нефтегазового сектора, сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

«Рассчитываем на появление нового вертолета в следующем году в офшорной версии. Она очень востребована и в Российской Федерации, и на зарубежных рынках для выполнения задач по транспортировке ребят на офшорной платформе», - сказал глава Минпромторга. Мантуров отметил, что «опыта в производстве таких машин у России не было, всегда использовались иностранные вертолеты. Это первый наш опыт и рассчитываем, что этот опыт будет удачным. Машину ждут предприятия нефтегазовой отрасли».

АО «Улан-Удэнский авиационный завод» - одно из производственных предприятий холдинга «Вертолеты России». Завод в настоящее время специализируется на производстве вертолетов Ми-8АМТ (Ми-171Е), Ми-171, Ми-171А2 и Ми-8АМТШ (Ми-171Ш).

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех») образован в 2007 году, является одним из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли. В состав холдинга входят пять вертолетных заводов, два конструкторских бюро, а также предприятия по производству и обслуживанию комплектующих изделий, авиаремонтные заводы и сервисная компания, обеспечивающая послепродажное сопровождение в России и за ее пределами. Покупатели продукции холдинга - Минобороны России, МВД России, МЧС России, другие государственные заказчики, авиакомпании «Газпром авиа» и UTair, крупные российские и иностранные компании.



**BUSINESS
AND
PRIVATE
JETS**

www.bpjets.ru

Geneva Airpark получила европейский сертификат PART-145

Компания Geneva Airpark, крупнейший провайдер услуг по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в аэропорту Женевы, сообщает о получении сертификата PART 145, выданного Федеральным управлением гражданской авиации (FOCA) в Швейцарии. Компания будет предоставлять услуги по линейному техническому обслуживанию бизнес-джетов Bombardier, Gulfstream, Dassault.

Напомним, что Geneva Airpark в 2019 году суммарно обслужила 5000 рейсов деловой авиации. Из них 2500 прилетов/вылетов пришлось на чартерные рейсы, еще 2500 прилетов/вылетов – на краткосрочное техническое обслуживание. В 2019 году было обработано 99 различных типов воздушных судов. В течение года команда Geneva Airpark оказала 4400 услуг: уборка воздушных судов, питьевая вода, туа-

леты, кэтеринг и т.д. Прошлый год стал для компании юбилейным. На протяжении 2019 года Geneva Airpark отмечала свое десятилетие. Сейчас компания является крупнейшим игроком на рынке деловой авиации Европы. В феврале 2019 года Geneva Airpark получил сертификат IS-BAH, став 160-м FBO в мире соответствующим стандарту, разработанному IBAC и NATA в 2014 году.

В настоящее время в распоряжении Geneva Airpark несколько ангаров, включая самый новый площадью 10000 кв.м., для всесезонного хранения и технического обслуживания воздушных судов, вплоть до Boeing 747, а также 7000 кв.м. парковочных мест и 4700 кв.м. офисных площадей. 40% клиентов компании – владельцы и операторы из США, Ближнего Востока и Латинской Америки.



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Robinson наращивает поставки

За девять месяцев текущего года Robinson Helicopter передал заказчикам 137 вертолетов на общую сумму \$80,1 млн. Поставки распределились следующим образом:

- R22 Beta II – 16 машин
- R44 Cadet – 9 машин
- R44 Raven I – 27 машин
- R44 Raven II – 41 машина
- R66 – 44 машины

Третий квартал для производителя выдался самым продуктивным с 53 поставками на \$30,8 млн. Тогда как во втором квартале Robinson Helicopter смог передать заказчикам лишь 34 вертолета на \$20,7 млн. Первый квартал также выдался «богатым на поставки»: 50 вертолетов на общую сумму в \$28,6 млн.

В конце июля компания поставила вертолет R66 с серийным номером 1000 компании Les Gillespie of Gardner Aviation – дилеру производителя из Пичтри Сити, США.

Напомним, что по итогам прошлого года калифорнийский производитель вертолетов показал наилучший результат за последнее десятилетие. Согласно данным GAMA, объем производства в 2019 году снизился на 38%, а оборот упал с \$167,3 млн, до \$110,1 млн., сократившись на 34%. За двенадцать месяцев прошлого года Robinson Helicopter передал заказчикам 196 вертолетов (19 R22, 123 R44 и 54 R66). К примеру, в 2018 году эта цифра составляла 316 вертолетов (33 R22, 209 R44 и 74 R66). А самым ярким выдался 2013 год – 523 вертолета (42 R22, 289 R44 и 192 R66).

«Вертолеты России» передали первый Ансат европейскому заказчику

Холдинг «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) передал первый вертолет Ансат европейскому заказчику. Эксплуатантом машины в медицинской комплектации стало Министерство внутренних дел Республики Сербской (Босния и Герцеговина). Это первое воздушное судно, переданное в рамках контракта на три вертолета.

Ансат для Республики Сербской укомплектован медицинским модулем с носилками и медицинской полкой. В салоне располагается место для перевозки пострадавшего и два кресла для сопровождающих медиков. В состав медицинского оснащения входит система искусственной вентиляции легких, теле-ЭКГ, позволяющая вести мониторинг сердечной деятельности в режиме реального времени, и другое оборудование для эвакуации больных разной степени тяжести. В комплекте поставки - пять кресел,

которые можно установить вместо медицинского модуля, и перевозить в салоне вертолета 7 пассажиров. Также на воздушном судне установлена система активного гашения вибраций.

«Эта поставка свидетельствует о конкурентоспособности Ансата на европейском рынке, и мы видим перспективы для новых заказов. Уверен, европейские операторы по достоинству оценят выгодную стоимость эксплуатации вертолета, его универсальность и надежность. Еще два Ансата для нужд полиции будут переданы Республике Сербской в 2021 и 2022 годах, они будут дополнительно оснащены поисковыми прожекторами, системой беспарашютного десантирования, лебедкой и внешней подвеской», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.



ExxonMobil заказал два новых H145

ExxonMobil подписала контракт на поставку двух вертолетов Airbus H145 для поддержки развития проекта СПГ в Папуа-Новой Гвинее. Новая модель H145 с пятилопастным безподшипниковым несущим винтом обеспечивает увеличение полезной нагрузки на 150 кг.

Вертолеты будут базироваться на заводе по сжижению природного газа в провинции Хела в высокогорье Папуа-Новой Гвинее и использоваться для перевозки персонала и оборудования.

В дополнение к надежности и превосходной экономике вертолета, высотные и высокотемпературные характеристики нового H145 были критически важны при его выборе для использования в среде, требующей операций на высоте 5400 футов при температуре до 35°C.

Продажа Airbus Helicopters компании ExxonMobil является первой сделкой в нефтегазовом секторе с новым пятилопастным H145 в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Бен Бридж, исполнительный вице-президент Airbus Helicopters по глобальному бизнесу, сказал: «Для меня большая честь завоевать доверие клиента, ориентированного на безопасность и производительность, такого как ExxonMobil, для работы в чрезвычайно требовательной операционной среде Папуа-Новой Гвинее. Новый H145 сделал сильный старт на рынке, и ясно, что у него большое будущее во многих сегментах рынка».

Rheinland Air Service стала первым дилером Bell 505 в Германии

Bell Textron Inc. (входит в Textron Inc.) назначила Rheinland Air Service GmbH (RAS) первым немецким дилером Bell 505.

«Это партнерство важно для работы Bell в Германии. Мы хотим предоставить клиентам полное решение по Bell 505 через местную компанию на их национальном языке», - сказал Патрик Мулай, старший вице-президент по международному бизнесу. «Благодаря опыту команды и отличной репутации мы считаем, что RAS – лучший партнер для запуска первого дилерского центра 505».

RAS, расположенный в Менхенгладбахе, основан в 1972 году и в настоящее время насчитывает 280 сотрудников в четырех городах Германии.

«Мы гордимся тем, что являемся частью семьи Bell

и представляем немецкий рынок с этим высокопроизводительным вертолетом. Bell 505 – невероятный вертолет, и мы видим огромный потенциал для наших немецких клиентов», - сказал Йоханнес Граф фон Шесберг, генеральный директор RAS. «Сотрудничество между Bell и RAS – это наше долгосрочное видение расширения немецкого рынка для бренда Bell».

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.



CAE покупает TRU Simulation

Канадская компания CAE достигла условного соглашения о приобретении TRU Simulation + Training Canada у Textron за \$40 млн, что стало для нее второй сделкой по приобретению за несколько недель. Сделка должна быть закрыта в конце этого года или в начале 2021 года, но после одобрения регулирующими органами.

В соглашение включены производственные мощности TRU в Монреале, которые в основном включают тренажеры для авиарынка, а также объекты ETOPS во Франции и Малайзии и миноритарный пакет акций совместного предприятия в Исландии. TRU Simulation + Training Inc. и ее подразделения в Тампе, Флорида, остаются в Textron.

По словам представителей CAE, это приобретение расширит сферу деятельности CAE и предоставит услуги по поддержке жизненного цикла тренажеров, а также добавит заказы на симуляторы, активы полнопилотажных тренажеров и клиентов из числа авиакомпаний по всему миру. Эта сделка последовала за объявленным в этом месяце соглашением о покупке CAE компании Flight Simulation Co. (FSC) из Амстердама, Голландия, за \$70 млн евро (\$83 млн).

«Это приобретение демонстрирует нашу способность укреплять наши позиции и расширять наш рынок и нашу глобальную клиентскую базу в этот беспрецедентный период потрясений», - сказал президент и генеральный директор CAE Марк Пэрент. «Наряду с недавно объявленным приобретением FSC, мы смогли делать инвестиции, которые, как ожидается, позволят CAE лучше удовлетворить глобальные потребности наших клиентов в обучении и тренажерной подготовке».

Dassault поддерживает соревнования по искусственному интеллекту

Dassault Aviation и регион Иль-де-Франс начали конкурс Paris Region Challenge AI for Industry 2020, который в этом году фокусируется на способах использования искусственного интеллекта для улучшения обслуживания бизнес-джетов Falcon и повышения топливной эффективности. В рамках конкурса Dassault предоставляет научную тему, образцы технических данных, инженеров и специалистов по обработке данных, чтобы помочь конкурирующим командам, базирующимся в регионе, а также участвует в судействе.

Задача этого года заключается в использовании алгоритмов искусственного интеллекта для разработки виртуальных датчиков, способных оценивать локальное напряжение, испытываемое самолетом Falcon, с использованием только бортовых приборов. Французский авиастроитель надеется, что этот конкурс послужит оптимизации программ техническо-

го обслуживания Falcon и дальнейшему развитию более легких и экономящих топливо конструкций.

«Соперники будут обрабатывать реальные промышленные данные, что необычно для такого рода соревнований», - сказал председатель и главный исполнительный директор Dassault Aviation Эрик Траппье. «Помимо научных аспектов, эта тема включает реальное экономическое и экологическое измерение, как для авиации, так и для других областей промышленности, таких как транспорт и энергетика».

В состав соревнующихся команд будут входить начинающие компании и лаборатории из Парижа и его окрестностей, около 10 из которых будут выбраны судейской коллегией для представления методологии обработки на основе предоставленных данных. Победителю будет предложен совместный проект с Dassault на срок от 12 до 18 месяцев, а регион выделит 500 000 евро для поддержки проекта.



WSJ предсказала авиакомпаниям «битву» за бизнес-путешественников

Из-за коронавируса на авиационном рынке может начаться битва за клиентов, которые путешествуют с деловыми целями. Это традиционно сфера деятельности крупных перевозчиков с бизнес-классом и премиальным обслуживанием, но теперь клиенты могут обратить внимание и на менее дорогие авиакомпании.

Пандемия коронавируса может коренным образом изменить бизнес-перелеты: перевозчики среднего

порядка теперь смогут на равных побороться за премиальных клиентов, считает The Wall Street Journal.

Три крупнейшие авиакомпании США — United Airlines, Delta Air Lines и Southwest Airlines — предупредили о падении продаж билетов из-за роста заболеваемости коронавирусом и ограничительных мер. Но спрос может восстановиться после того, как появится вакцина. Такое уже наблюдалось летом, когда были сняты некоторые ограничения. С де-

ловыми поездками ситуация иная. Руководители авиаперевозчиков считают, что рынок может сократиться после пандемии на 15% на постоянной основе, передает WSJ. Она цитирует опрос Barclays, который показал: больше половины американцев, которые летали с деловыми целями в 2019 году, ожидают снижения числа таких поездок как минимум на 20%. Чаще всего среди причин для этого называли развитие технологий (в том числе видеозвонки) и бюджетные ограничения из-за сокращения доходов. Корпоративные бронирования стали более чувствительны к ценам, и это возможность для бюджетных авиакомпаний, считает The Wall Street Journal.

Деловые перевозки традиционно были сферой деятельности крупных перевозчиков, потому что они летают в основные аэропорты-хабы. COVID-19 изменил ситуацию, потому что даже в самых больших аэропортах появились свободные места, а у бюджетных перевозчиков хватает денег и меньше долгов, пишет WSJ. Самые бюджетные лоукостеры, как Ryanair и Wizz Air, все равно будут избегать основных аэропортов и предпочтут менее крупные из-за высокой стоимости обслуживания, считает газета. Но вот авиакомпании-гибриды из чуть более дорогого сегмента как раз могут прийти и побороться за деловых путешественников, добавило издание.

При этом для самих перевозчиков средней ценовой категории остается риск потерять обычных, путешествующих людей — как раз из-за лоукостеров, указала The Wall Street Journal. Из-за пандемии многие бюджетные перевозчики стали смягчать правила: например, предлагать бесплатный обмен и возврат билетов или багаж, из-за чего их условия стали похожи на условия «гибридов» при по-прежнему меньшей цене, пояснила газета.



Источник: Forbes.ru

«ХелиКо Групп» поставила российскому клиенту очередной Airbus H130

В очередной раз компания «ХелиКо Групп», несмотря на все сложности текущей ситуации в мире, осуществила поставку вертолета Airbus H130 клиенту из России. Борт в VIP комплектации с кастомизированными деталями интерьера и экстерьера, выполненными в одном из лучших в мире «ателье по тюнингу» вертолетов Airbus – подразделении завода Airbus в Великобритании.

Одна из сложностей поставки заключалась в том, что представители клиента и российской лизинговой компании, финансирующей сделку, по известным причинам не могли выехать на зарубежную часть приемки вертолета – так называемую, техническую приемку борта. В итоге зарубежные коллеги компании «ХелиКо Групп», ее директор Елена Занина, а также привлеченный независимый зарубежный сервисный центр по обслуживанию вертолетов

этого типа осуществляли все необходимые процедуры на месте, постоянно находясь online с российским клиентом. Такой формат «удаленной» первой, зарубежной, части приемки воздушного судна позволило заказчику осуществить то, что он не мог сделать физически, а также значительно сэкономить его время.

Также гораздо сложнее, чем в «доковидные» времена, а порой практически невозможно было получать разрешения на перемещение в воздушном пространстве воздушного судна при его перегонке как за рубежом, так и при влете на территорию Российской Федерации. Затрудняли и затягивали процесс риск карантинных мер, введенных в Великобритании и ряде стран Евросоюзе, на территории которых приходилось осуществлять посадку для отдыха и дозаправки, а также постоянное прохождение пилотами тестов на COVID-19, результаты которых далеко не везде полу-

чаются незамедлительно. Любопытный факт, сопряженный с началом перегонки в Россию: пришлось арендовать самолет Cessna, чтобы наши пилоты влетели в Великобританию в составе экипажа и не попали под необходимость проходить двухнедельный карантин. Разумеется, начало перелета из Англии в Россию должно было состояться в тот же день, что и было сделано. И это, как Вы догадываетесь, лишь один из примеров «особенностей» перегонок вертолетов в нынешние времена.

«Нет ничего невозможного! Есть труд, упорство, мыслительная деятельность, которая не должна останавливаться, натываясь на препятствие», - неизменно и жизнерадостно заявляет основатель и управляющий директор ХелиКо Групп Елена Занина.

Со времени начала пандемии COVID-19 данный вертолет производства Airbus Helicopters уже второй по счету, который международной команде специалистов ХелиКо Групп удалось поставить в Россию из Европы именно «своим ходом». Первым был H125, более известный в авиационном мире как AS350B3e. Перегонка осуществлялась на зарубежных номерах с привлечением высококвалифицированных пилотов из Европы и прохождением таможенной очистки в Пскове. Напомним, что сейчас в России действует крайне низкая ввозная таможенная пошлина на легкие вертолеты в размере 10%, а НДС временно вообще обнулен!

Группа компания ХелиКо успешно работает с 2010 года, является официальным дилером и сервисным центром завода Robinson Helicopters, поставщиком вертолетов Bell и Leonardo. Компания осуществляет свою деятельность не только на территории Российской Федерации, но и за ее пределами.



Boutsen Aviation: удачный третий квартал и оптимизм на будущее

Компания Boutsen Aviation весьма позитивно оценивает ситуацию, сложившуюся на рынке во второй половине 2020 года. Как рассказал BizavNews президент компании Доминик Тринке, в третьем квартале Boutsen Aviation закрыла сделки по продаже двух самолетов: Piaggio Avanti II и Bombardier Global 5000. И уже в четвертом квартале брокер из Монако продал два бизнес-джета: Gulfstream G550 и Bombardier Challenger 350, а еще четыре самолета Cessna Citation и один A319CJ вскоре отправятся к своим новым владельцам. В дополнение к этому Boutsen Aviation выставила на продажу три новых воздушных судна: Falcon 7X, Beechcraft King Air 350 и вертолет Airbus AS350 B3. В настоящее время эксклюзивный список Boutsen Aviation включает один Lineage 1000E, один Gulfstream G650, два Falcon, пять Citation, один King Air, один Agusta AW109SP и один Airbus AS350 B3.

«Что касается рынка бизнес-авиации, то Boutsen Aviation ежедневно отслеживает развитие текущей ситуации через свою международную команду экспертов. Хотя геополитические и пандемические условия привели к настоящему экономическому кризису, мы стали свидетелями сильной устойчивости глобальной деятельности отрасли и огромного роста активности в третьем квартале, включая все категории», - комментирует г-н Тринке.

Еще один момент, который следует подчеркнуть, будет ли четвертый квартал таким же активным, как обычно? На данный момент потенциальных покупателей новых и подержанных самолетов бизнес-класса в четвертом квартале меньше, чем обычно, но важно понимать ситуацию в перспективе. «Грядет продолжающееся восстановление трафика бизнес-джетов в Европе, и сейчас мы наблюдаем значительные улучшения с точки зрения рыночной активности. Несмотря на то, что цена продажи воздушных

судов сейчас ниже, чем мы ожидали, владельцы по-прежнему выставляют воздушные суда на продажу, и мы выявляем все больше и больше покупателей, меняющих свои инвестиционные приоритеты, чтобы быстро использовать появляющиеся возможности», - комментирует рыночный аналитик Бенджамин Рибуло.

Большая активность на вторичном рынке позволяет компании надеяться на возвращение к нормальной работе в 2021 году, предполагая, что мир победит пандемию. «Это смелый новый мир, в который мы вступили в 2020 году, и каждое препятствие пред-

ставляет собой новую возможность. Наша страсть удерживает нас на месте. Новое видение, новая логика помогли нам добавить новые кирпичики и укрепить компанию», - говорит г-н Тринке.

«2020 год, несомненно, станет переломным для всех, но, несмотря на влияние, которое он оказал на рынок деловой авиации, мы никогда не прекращали реализовывать наши проекты с оптимизмом и всегда пытались найти ответ на любые вопросы клиентов», - заключает основатель и председатель правления Тьерри Бутсен. «Мы готовы к 2021 году и действительно с нетерпением ждем того, что он принесет».



Gulfstream видит импульс продаж

Руководители Gulfstream Aerospace с оптимизмом смотрят на то, что восстановление, которое они наблюдали в третьем квартале, продолжилось и в последнем квартале 2020 года, и оно будет поддержано позитивными событиями, связанными с разработкой вакцин против COVID-19.

«Спрос возвращается, что нас обнадеживает», - заявил на прошлой неделе во время видеоконференции с журналистами Скотт Нил, старший вице-президент по продажам Gulfstream. По словам Нила, в компании к началу июля заметно выросла активность, и с тех пор она продолжается. «У нас действительно был очень хороший третий квартал с точки зрения продаж, и мы видим, что этот тренд продолжается и в четвертом квартале».

По его словам, активность улучшилась по ряду направлений. «Сейчас у нас намного больше обзвонений продаж, чем в начале года. Мы проводим больше демонстрационных полетов, у нас больше посещения заводов – все это обнадеживающие признаки, по крайней мере для меня. Клиенты проявляют интерес, и у нас есть очень хорошие перспективы для продаж не только на конец текущего года, но и на следующий год».

Президент Gulfstream Марк Бернс поддержал эти настроения, заявив, что клиенты остаются осторожными, но более оптимистичными. Бернс также сказал, что он с воодушевлением смотрит в 2021 год, связывая это с прогрессом в разработке вакцин от COVID-19. «Если вакцины настолько эффективны, насколько кажутся, то они станут настоящим драйвером для восстановления отрасли».

Кроме того, в Gulfstream отмечают рост активности не только со стороны существующей клиентской

базы, но и со стороны новых клиентов, отметил Бернс. «В переговорах, которые я вел за последние шесть месяцев, было много новых покупателей», - сказал он. «Несмотря на всю трагедию, которую породила эта пандемия, она стала катализатором для многих компаний, и многие из них становятся нашими новыми клиентами».

Вдобавок тенденция работать из дома из любого места привела к появлению «целого нового поколения компаний», которым необходимо путешествовать, сказал Бернс. По его словам, Gulfstream вступил в 2020 год с «большим импульсом». Компания только что анонсировала новый флагман G700, и у нее была бурная рыночная активность. Но уже в январе она начала ощущать влияние коронавируса. «В декабре прошлого года и в начале января текущего, мы начали видеть, как замедляется трафик в Китае. Затем это влияние распространилось на Европу и США».

«Все действительно изменилось, и все изменилось быстро», - объяснил Бернс. «Я думаю, что в отношении вируса был такой большой страх и неуверенность, что он естественно создал большую паузу у наших клиентов». Однако он добавил: «По мере того, как узнаем о вирусе все больше, к нам приходит понимание того, как лечить эту болезнь и как защитить себя».

По его словам, пандемия также подтолкнула к новым подходам, позволяющим компании продолжать работать во время пандемии. «Некоторые вещи, которые нам приходилось делать, были необычными – от проверки и ограничения посетителей до ограничения поездок и координации удаленной работы для примерно 5000 сотрудников».

С тех пор «мы снова включили этих сотрудников в

бизнес», - сказал он. «Но мы также обнаружили, что можем довольно успешно вести дела удаленно». Это включало в себя общение с клиентами напрямую через удаленные каналы, использование робототехники в производстве и проектирование самолетов с помощью удаленных инструментов. «Для нас это был очень успешный опыт».

В то же время Gulfstream продолжила демонстрировать самолеты по всему миру. «Есть много протоколов, которые позволяют делать это. Мы продолжаем лично встречаться с клиентами, соблюдая соответствующие меры предосторожности. Я скажу вам как бизнес, мы продолжаем работать очень успешно».

Бернс также ожидает, что компания сможет поставить самолеты в четвертом квартале без особого вмешательства со стороны связанных с вирусами проблем. «Я настроен оптимистично, мы не собираемся повторять то, что произошло во втором квартале, когда мы просто не могли поставлять самолеты из-за ограничений на поездки или обеспокоенных клиентов», - сказал он. «Я думаю, что большинство людей уже прошли через это».

Он признал, что в 2021 году все еще будет неопределенность, особенно в первой половине, но «это не значит, что мы не сможем пройти через это».



Спрос разрушается локдауном 2.0

Согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, опубликованному в четверг, активность мировой деловой авиации в ноябре снизилась на 19% по сравнению с ноябрем прошлого года и была немного слабее год к году, чем в октябре.

Тенденция этого месяца соответствует общему снижению за последние шесть месяцев. Деловая авиация по-прежнему держится намного лучше, чем регулярные авиакомпании: за тот же период их активность снизилась на 62% в годовом исчислении.

Трафик частных джетов и турбовинтовых самолетов за последние 10 дней фактически вырос, при этом скользящее среднее значение за 7 дней близко к возвращению к постпандемическому пику от середины октября.

В Северной Америке тенденции несколько слабее, чем в Европе, фиксируется спад активности на 22% против снижения на 18%, но они сходятся по мере подъема рынка США и снижения активности в Европе. Азиатско-Тихоокеанский регион – следующий

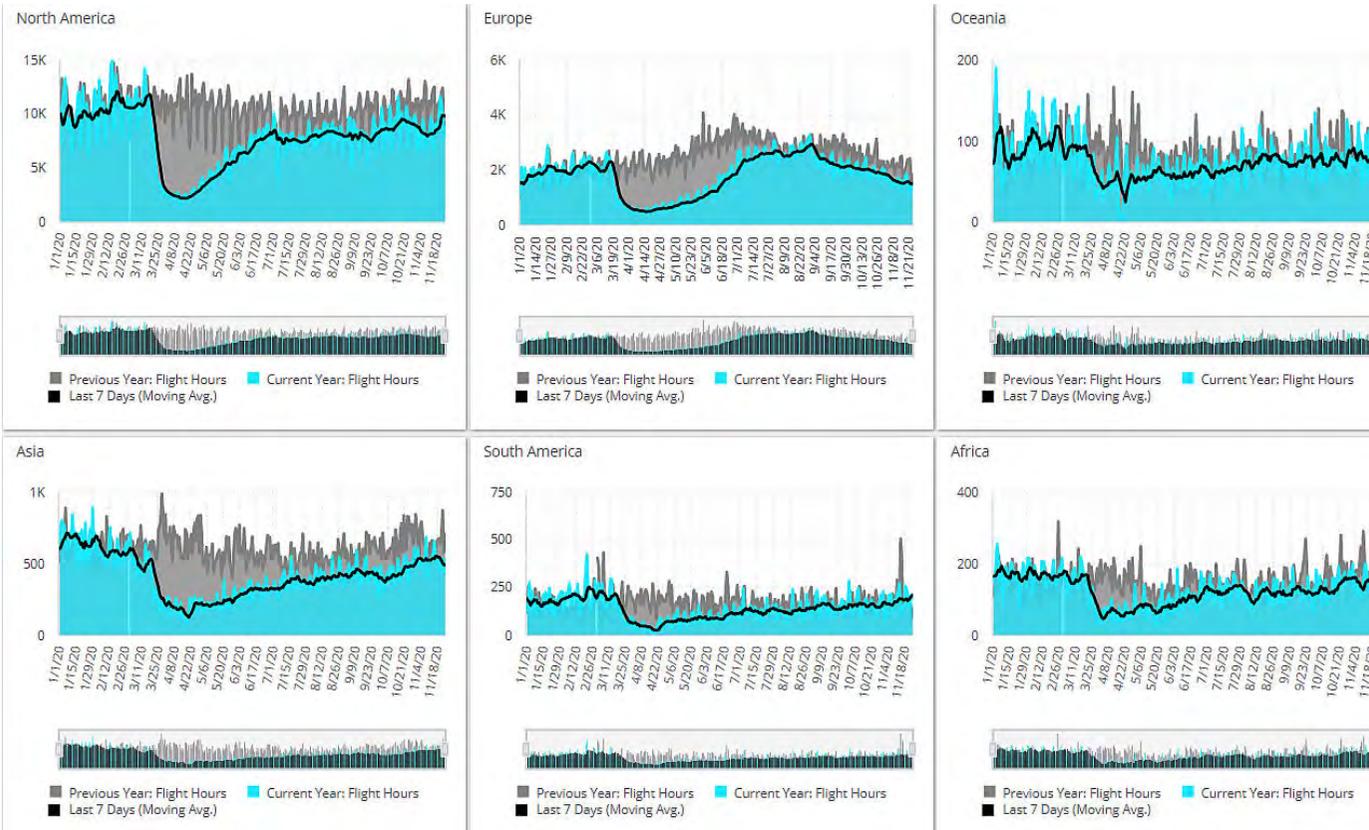
по загруженности регион, и в этом месяце он на 10% ниже нормы по количеству рейсов, но на 30% – по налету.

В Соединенных Штатах спад активности во время президентских выборов и сразу после них уступил место более сильному восстановлению. Чартерные операторы дают стабильность, их налет всего на 3% ниже, чем в тот же период 2019 года. Рейсы доле-вых операторов существенно восстановились после лета, при этом трафик в ноябре на 15% ниже год к году. Частники и корпоративные летные отделы по-прежнему отстают от прошлого года почти на 30%.

Тенденции по сегментам самолетов связаны с их размером: более легкие летают больше: VLJ и джеты начального уровня летают на 10% меньше чем в прошлом году, средние и суперсредние джеты – на 15%, активность тяжелых и сверхдальних самолетов почти на 30% ниже по сравнению с прошлым годом. Типы самолетов с активностью выше 90% от нормы – Citation Latitude, Nextant, Phenom 300.

Что касается международных рейсов из США, то Мексика является основным пунктом назначения, количество рейсов в этом направлении в ноябре снизилось всего на 3%. Напротив, трафик из США в Канаду сократился на 54%. Полеты на Багамы также сильно упали, в ноябре на 28% ниже нормы. Но количество рейсов в Пуэрто-Рико увеличилось на 40%, а по нескольким направлениям Карибского бассейна наблюдался значительный рост, особенно на Теркс и Кайкос, Виргинские острова США, Синт-Мартен. В то же время трансатлантические полеты по-прежнему в упадке, количество рейсов сократилось на 75%.

Сейчас в США Флорида является самым загружен-



ным штатом: количество рейсов сократилось всего на 2% по сравнению с прошлым годом. Единственный штат США, в котором наблюдается рост по сравнению с прошлым годом, – это Аризона, здесь трафик увеличился на 1%. На крупных рынках, таких как Техас и Калифорния, наблюдается стагнация примерно на 15% ниже, и столичное Восточное побережье остается наиболее пострадавшим, а активность полетов в Нью-Джерси по-прежнему на 50% ниже прошлого года.

В Европе в ноябре наблюдается неуклонное снижение активности полетов деловой авиации, что неудивительно, так как это отражает рост ограничений на поездки по всему региону. Скользящая средняя дневная активность за 7 дней за последние три недели упала на 30%, причем в некоторых странах наблюдалось самое сильное снижение с весны. Примечательно, что количество рейсов из Великобритании снизилось на 43%. Вылеты из Лутона, который ранее был самым загруженным хабом

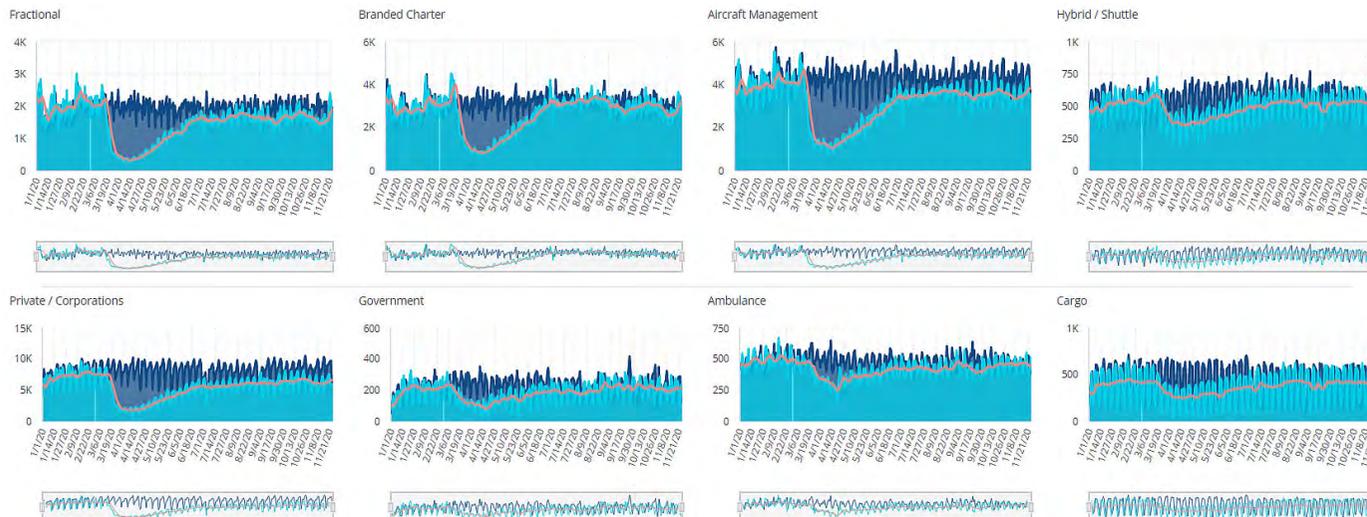
деловой авиации в Великобритании, снизились почти на 60%. Летная активность в Германии также была существенно ограничена локдауном 2.0, здесь трафик упал на 33%. Испания пострадала меньше, количество рейсов сократилось на 9%, а активность в Швеции и Португалии близка к норме. Особняком стоят Россия, Турция и Греция, которые в ноябре увеличили количество полетов, по сравнению с прошлым годом.

В Европе чартерная активность чувствует себя лучше: количество рейсов снижается на 17%, а налет – на 10%, при этом частные и корпоративные полеты падают более чем на 25%. В этом месяце несколько стран добились значительных успехов в чартерной деятельности, включая Россию, Турцию, Португалию, Чехию и Кипр. Самые оживленные направления, которые растут в годовом исчислении, – это из Москвы в Дубай, Белград, Ларнаку и Ниццу. Увеличились чартерные рейсы между Берлином и Мюнхеном. Барселона и Мадрид по-прежнему считаются

одними из самых популярных чартерных направлений, но активность здесь снизилась на 50%.

Самый загруженный чартерный самолет в Европе – Citation Mustang, совершивший более 600 рейсов в этом месяце, всего на 3% меньше, чем в прошлом году. Примечательно, что платформа Embraer Legacy 600/650 в ноябре увеличила объем полетов на 3%.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «На этой неделе активность деловой авиации немного выросла, в основном в США после выборов, при этом Флорида является региональным хабом. В Европе наблюдается тенденция к снижению, особенно это касается Великобритании и Германии, хотя в Турции и России фиксируются рекордные уровни активности. На следующей неделе мы сможем увидеть положительные эффекты от снятия ограничений в Европе и некоторого увеличения числа поездок в США на День Благодарения».



Rolls-Royce готовится к чистому SAF

Компания Rolls-Royce, уделяющая пристальное внимание сокращению выбросов углекислого газа в авиационной отрасли, с нетерпением ждет того дня, когда экологичное авиационное топливо (SAF) станет более доступным, и на этой неделе начнет изучать возможность использования 100-процентного SAF на одном из своих двигателей.

Двигателестроитель проведет наземные испытания с одним из своих двигателей Trent на стенде в своем испытательном центре в Дерби, Великобритания, с

использованием SAF, произведенного World Energy в Калифорнии и доставленного SkyNRG.

Программа направлена на определение того, как нынешние конструкции двигателей компании работают на «чистых» или неразбавленных SAF и какие перспективные модификации могут принести им пользу. По словам Саймона Берра, директора компании по разработке продуктов и технологий, в новом году в Германии для тестов со 100%-ным SAF Rolls-Royce будет использовать двигатель семейства

Pearl, который устанавливается на Gulfstream G700 и Bombardier Global 5500/6500. «Я бы сказал, что меня меньше беспокоит запуск двигателя в полете и его работоспособность», - сказал Берр изданию AIN. «Я не думаю, что эти вещи являются серьезным предметом для беспокойства, а в основном вызывает наибольшее беспокойство проблема герметизации топливной системы».

В настоящее время, чтобы его можно было рассматривать как упрощенную замену для стандартного Jet-A и чтобы соответствовать спецификации ASTM D7566, SAF должен быть разбавлен, чтобы гарантировать присутствие надлежащего количества ароматических соединений, которых обычно не хватает в чистом биотопливе.

«Этот вид топлива имеет низкое содержание ароматических веществ, и это дает положительный результат, поскольку вы, вероятно, получите меньше выбросов твердых частиц», - пояснил Берр. «Обратной стороной является то, что в системах уплотнений, некоторые типы уплотнений, особенно нитрилы, набухают при контакте с реактивным топливом, и проблема в том, что если вы переходите с реактивного топлива на SAF с низким содержанием ароматических веществ, уплотнения могут сжиматься и, как следствие, вы получите утечку».

Берр отметил, что в современных двигателях компании нитриловые уплотнения были заменены уплотнениями, изготовленными из синтетических материалов, таких как фторуглерод и фторкремний, на которые не влияет содержание ароматических веществ. «Я уверен, что топливо, которое мы тестируем, вполне удовлетворительно будет работать на всех наших двигателях», - сказал он, добавив, что вскоре он ожидает увидеть, что такой производитель, как



Gulfstream, объявит об испытательном полете на 100% SAF.

«Но мы должны осуществлять поддержку наших двигателей на протяжении десятилетий, и поэтому мы должны проявлять усердие и задаваться вопросом: «Что нам потребуется, если мы хотим использовать 100-процентный SAF на двигателе, который был построен 30 лет назад?» В программе испытаний говорится, что Rolls-Royce будет постоянно пересматривать состояние рынка, чтобы решить, нужно ли начинать тестирование своих старых двигателей.

Помимо более низких выбросов углерода в течение жизненного цикла, SAF имеет другие преимущества по сравнению с обычным реактивным топливом, включая немного более высокую плотность энергии и лучшую термостабильность. «Jet-A на самом деле имеет довольно широкий диапазон спецификаций, и иногда топливо не очень термически стабильно, поэтому в конечном итоге в топливной системе образуется смола, и требуется дополнительное обслуживание», - сказал Берр. 100-процентный SAF предлагает улучшение в этой области на целых 50 градусов, что может открыть новые возможности для производителей с точки зрения конструкции двигателя, «но это был бы смелый человек, который в настоящий момент времени разработал двигатель только для мира SAF», - добавил он.

При рассмотрении вопроса об использовании чистого SAF следует учитывать не только конструкцию двигателей, но и всю топливную систему самолета. Эти системы могут также содержать уплотнения на основе нитрила, что может вызвать проблемы с утечкой. Хотя авиастроители могут вносить определенные изменения в свои новые конструкции,

чтобы приспособиться к возможному использованию 100-процентного SAF, пока это вызывает другие проблемы.

«Проблема, к которой мы очень чувствительны, заключается в том, что вы не хотите, чтобы у вас была разная инфраструктура для двух разных видов топлива, типа дизель-бензин у автомобилей, и когда люди будут беспокоиться о том, что они заправятся неправильным топливом, со всеми опасностями, связанными с безопасностью полета», - сказал Берр. «В идеальном варианте нефтяные компании смогут создать рецептуру чистого SAF, который будет заменой с достаточным количеством ароматических веществ, так что это будет просто разновидность Jet-A, вы можете заправляться вперемешку и это не будет иметь значения».

Двигатель Trent, выбранный для испытаний, оснащен новой системой ALECSys (усовершенствованная система сгорания с низким уровнем выбросов), являющейся частью демонстрационной программы двигателя нового поколения с высокой степенью двухконтурности UltraFan, которая, как ожидается, обеспечит 25-процентную экономию топлива по сравнению со стандартным Trent. Берр настаивает на том, что результаты испытаний, которыми Rolls-Royce поделится, будут применимы к обычным двигателям. «Чтобы внести ясность, тест не имеет ничего общего с системой сгорания топлива, просто так получилось, что у нас есть опытный двигатель с очень передовыми измерениями выбросов, поэтому мы его используем».

В связи с тем, что настоящее время общий доступный объем SAF составляет лишь 0,1% мирового производства реактивного топлива, но перспективой

повышения этого уровня до 2% в ближайшее десятилетие, Берр признал, что эти испытания заглядывают в будущее с точки зрения дальнейшего развития целей отрасли, а также собственных усилий Rolls-Royce, несмотря на то, что мир кардинально изменился. «COVID сжимает любой бюджет», - сказал он. «Тот факт, что мы делаем это, говорит, что мы считаем это важным».



Сертификация PC-24 в России

Росавиация одновременно завершила сразу две важных сертификации и выдала сертификат типа на суперуниверсальный реактивный Pilatus PC-24 и на двигатель Williams International FJ44-4A-QPM, установленный на этом самолете.

«Мы очень долго ждали этого события, оно одинаково радостно и для Nesterov Aviation, и для Pilatus Aircraft. Теперь самолет PC-24 сертифицирован в РФ. Это еще один повод для российских клиентов стать владельцами PC-24. Как официальный представитель Pilatus Aircraft в РФ, хотим поблагодарить российские авиационные власти – Росавиацию за слаженную работу и поддержку в процессе сертификации на всех этапах» - отметили в Nesterov Aviation. Ближайшие поставки PC-24 в Россию запланированы на 2021 год.

Nesterov Aviation – авторизованный центр продаж и сервисного обслуживания Pilatus в России.

Для взлета PC-24 нужна полоса длиной всего 856 м при максимальной взлетной массе 8300 кг. Посадочная дистанция с высоты 15 м – 724 м. Эти цифры означают, что PC-24 может эксплуатироваться в более чем 21000 аэропортов мира, включая 8383 аэропорта в Северной Америке и 2928 – в Европе, это на 91% и 79% соответственно, больше, чем у ближайшего конкурента.

Два двигателя Williams International FJ44-4A позволяют PC-24 набрать максимальную высоту до 13716 м (FL450) меньше, чем за 30 минут, а крейсерскую скорость до 815 км/ч на высоте 9144 м (FL300). Дальность полета с полезной нагрузкой 363 кг (4 пассажира) на крейсерской скорости при максимальной дальности, запас дальности при полете по приборам по правилам Национальной ассоциации деловой ави-

ации составит 3900 км. При максимальной полезной нагрузке дальность полета уменьшается до 3519 км.

Pilatus Aircraft также реализовал очень нужную опцию – возможность подавать горячие напитки и питание во время полета! Это первый самолет в такой категории с полноценной кухней на борту, которая встраивается в носовой части салона.

Сегодня более 70 PC-24 базируются в 11 странах, включая Австралию, Канаду, Чили, Данию, Польшу,

Южную Африку и Россию. На сегодняшний день операторы осуществляют корпоративные полеты, программы долевого владения, вылеты санитарной авиации. Также среди владельцев есть частные лица, которые управляют своими собственными самолетами.

Этот самолет является произведением авиационного искусства – он так же хорошо чувствует себя на заброшенной неподготовленной полосе, как и на перроне оживленного международного аэропорта.



Эксклюзивный уровень сервиса

Пассажиры, привыкшие к эксклюзивному уровню комфорта и сервиса при перелетах бизнес-авиацией, теперь смогут все это получить на территории Национального аэропорта Минск. В конце октября редакция BizavNews прилетала в столицу Беларуси, чтобы посмотреть, что из себя представляет FBO MINSK, и поделиться своими впечатлениями.

Первое, что мы увидели, — это необычное здание площадью более 1000 кв. м, которое отличается от

других FBO своим архитектурным решением, сочетающим классику и минимализм. Комплекс состоит из лаундж-зоны с рестораном, конференц-зала, комнаты для переговоров, пункта таможенного и пограничного контроля. Здесь созданы все условия также и для пассажиров с ограниченными возможностями.

Эскизный проект был разработан белорусскими архитекторами, а внутренние интерьеры – итальянскими дизайнерами. Фасады намеренно обращены

на запад и восток. Благодаря такому решению естественный свет свободно проникает в помещение и создает неповторимую атмосферу

FBO MINSK – современный многофункциональный объект, который представляет собой терминал, ангар для круглогодичного хранения самолетов и вертолетов, а также перронные площадки площадью более 7000 кв.м, что позволяет принимать бизнес-джеты различных классов, включая АСJ/ВВJ. Две стоянки оборудованы для обслуживания легкомоторной авиации и оснащены системой швартовки.

Экскурсию по FBO MINSK для нас провел руководитель центра бизнес-авиации Сергей Латушкин.

«На первом этаже у нас расположены стойка обслуживания пассажиров, комната для переговоров, пункт досмотра», - начинает он свой рассказ. «Более подробно остановимся на пункте досмотра. Одним из основных требований, предъявляемых к бизнес-авиации, является ее оперативность. Все необходимые таможенные и пограничные процедуры наши пассажиры проходят за 2-3 минуты. Время, которое тратит пассажир с момента прибытия в терминал до посадки в самолет, составляет 5-7 минут. Если же самолет находится на парадной стоянке, это время сокращается в два раза».

О ресторане с авторской кухней

Меню ресторана продумано таким образом, что любой посетитель сможет найти в нем блюда для себя. Вкусовая палитра создана на основе французской, итальянской и белорусской кухонь, а также авторском исполнении с необычными сочетаниями вкусов от нашего шеф-повара Александра Петримана.



«Окна ресторана выходят на взлетно-посадочную полосу и рулежные дорожки, что дает пассажирам возможность понаблюдать за подготовкой их самолета к вылету», - продолжает Сергей Латушкин. «Более того, ресторан FBO MINSK предоставляет возможность организации бортового питания. В меню кейтеринга включено более 250 блюд».

Несколько слов о возможностях хранения воздушных судов

FBO MINSK также оказывает услуги по круглогодичному ангарному и перронному хранению воздушных судов. Площадь отопляемых ангаров – 4000 кв.м. Этого вполне достаточно, чтобы удовлетворить потребности базового перевозчика (авиакомпания BySky), а также предложить свои услуги другим операторам. «Если возникнет необходимость проведения инженерно-технических работ в ангаре, у нас для этого есть все необходимое оборудование», - отмечает наш собеседник.

«Помимо этого есть возможность одновременного хранения шести самолетов и вертолетов на открытых площадках», - говорит Сергей Латушкин, указывая на схему расположения стоянок.

«Искусство ценить Ваше время»

В основе слогана компании, звучащего как «The art of time treasuring», - искусство ценить время своих клиентов, предоставлять им максимальный комфорт, конфиденциальность и безопасность.



«Наш персонал имеет высокую квалификацию, соответствующую требованиям авиационных властей Беларуси, ИКАО и ИАТА. Это сотрудники, которые не первый год связаны с гражданской авиацией, многие из них работали представителями, авиационными инженерами, бортпроводниками. Профессионализм наших работников является гарантией

качества предоставляемых услуг», - заверяет Сергей Латушкин.

Восьмирог – что означает этот символ?

На логотипе FBO MINSK изображен восьмирог – традиционный белорусский орнамент, символизирую-

щий энергию, силу и успех, он подчеркивает присущие белорусам миролюбие и гостеприимство.

Подытоживая результаты нашего пребывания в FBO MINSK, хочется отметить душевность и искренность сотрудников, их стремление к развитию и достижению амбициозных целей в сфере бизнес-авиации.



Самолет недели

Оператор/владелец: **Gainjet Aviation**

Тип: **Gulfstream G450**

Год выпуска: **2010 г.**

Место съемки: **октябрь 2019 года, Geneva Int'l - LSGG, Switzerland**



Фото: Дмитрий Петроченко