



На минувшей неделе в онлайн формате прошло крупнейшее мероприятие этого года – VBACE, которое должно было стать своеобразной компенсацией за отмену NBAA-BACE 2020. По замыслу организаторов, двухдневный саммит должен был стать своеобразной площадкой для производителей и клиентов, которые в уже ставшим привычным формате смогли бы обсудить все нюансы будущих покупок с получением большого объема дополнительного анализа по текущей обстановке на рынках. Впрочем, сами производители не спешили анонсировать новые продукты и осторожно сфокусировались на текущем портфолио. Это было видно по релизам и форматам общения с журналистами.

А вот дискуссионная часть выдалась весьма интересной: доминировало позитивное настроение, и предлагаемые решения выхода из кризиса, безусловно, заслуживали внимания. Но все-таки нынешний формат никогда не заменит классические живые мероприятия, по которым мы с вами так соскучились. Как отмечают ведущие эксперты, именно массовая вакцинация по всему миру приблизит нас к публичным ивентам, к которым наш сегмент уже привык и с нетерпением ждет. Например, оргкомитет EBACE обещает в 2021 году отработать в формате «год за два», аналогичные заявления исходят и от организаторов NBAA 2021. А еще нас ждут Германия, Китай, ОАЭ. Этот «сладкий список» можно продолжать и дальше. Именно поэтому мы с надеждой смотрим на существенный прогресс в разработке именно отечественной вакцины. Что скрывать – BizavNews соскучился по партнерам и друзьям, с которыми вот уже год приходится общаться через монитор компьютера.



День Благодарения увеличил мировой трафик

WINGX: Точно так же, как американские регулярные авиакомпании в День Благодарения фиксировали самый оживленный трафик с марта, активность деловой авиации в прошлые выходные тоже приблизилась к пику за всю пандемию

стр. 24



Бизнес-джеты расправили крылья

В условиях закрытых границ с Европой россияне все активнее бронируют перелеты на бизнес-джетах

стр. 26



На севере Петербурга появится аэропорт

«Газпром» давно хотел построить аэропорт в Левашово, и вот наконец все договоренности достигнуты. Проект собираются начать уже в этом году

стр. 28



COVID отложил рост деловой авиации в России

Дерек Блум: Год назад возник вопрос – что дальше, после того как Россия сделала два важнейших шага в сторону нормализации рыночных условий для развития гражданской авиации в России

стр. 29

Gulfstream
G600



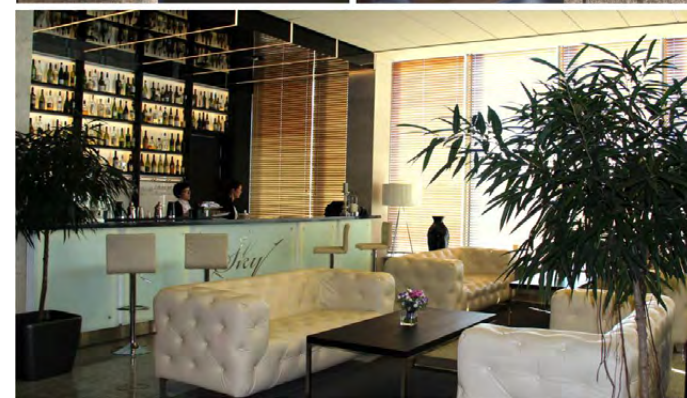
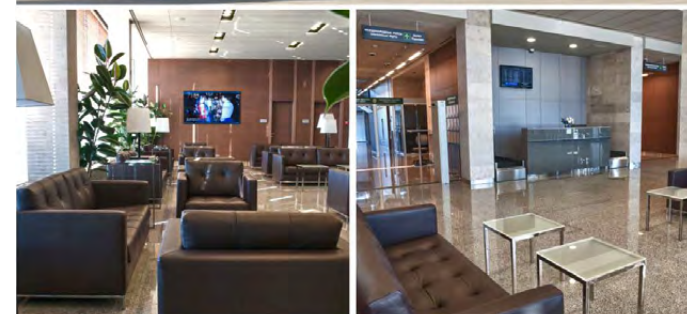
В ACJ рассказали о предварительных итогах 2020 года

Президент Airbus Corporate Jets Бенуа Дефорж (Benoit Defforge) в ходе онлайн пресс-конференции рассказал о предварительных производственных итогах работы компании в текущем году. К настоящему времени в 2020 году Airbus Corporate Jets подписал 13 контрактов на поставку новых самолетов. За этот же период производитель передал заказчикам четыре лайнера. Согласно данным GAMA (Ассоциация производителей авиации общего назначения), речь идет об одном ACJ350XWB, двух ACJ320 и одном ACJ319. В настоящее время ACJ продал уже 17 самолетов семейства ACJ320neo (четыре в текущем году), восемь из которых введены в эксплуатацию.

Среди наиболее значимых событий текущего года г-н Дефорж отметил ввод в эксплуатацию первого ACJ350 для Правительства Германии и старт проекта ACJ TwoTwenty. «Мы рады расширить наше портфолио бизнес-джетов ACJ. Новый самолет представляет собой уникальное сочетание межконтинентальной дальности полета, непревзойденного уровня пассажирского комфорта и дополнительного индивидуального пространства на борту. Новейшие технологии позволяют повысить операционную эффективность и надежность», – отметил Бенуа Дефорж. «Мы уверены, что наш новый бизнес-джет класса extra Large будет востребован у заказчиков и займет достойное место на рынке деловой авиации».

Впервые бизнес-джет ACJ будет предлагаться заказчикам с готовым пассажирским салоном. Сразу же после запуска программы ACJ TwoTwenty Airbus объявил о получении шести заказов на эту модель: два заказа разместила компания Comlux, чартерный оператор класса VVIP, покупатели, разместившие заказы на другие машины, пожелали остаться неназванными.

Также в текущем году ACJ получил три заказа от Правительства Франции на ACJ330.



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

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

GAMA довольна двусторонним соглашением между ЕС и США

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) одобрила подписание двух новых приложений к двустороннему Соглашению о безопасности полетов между ЕС и США о сотрудничестве в области регулирования безопасности полетов гражданской авиации. В новых приложениях прописаны соглашения о взаимном признании лицензий пилотов при тренажерной подготовке летного состава.

«Подписание этих двух новых приложений знаменует собой важную веху в продолжающейся работе по повышению безопасности полетов и упрощению принятия лицензий и обучения пилотов», - говорит президент и генеральный директор GAMA Пит Банс. «Мы приветствуем работу между ЕС и США по окон-

чательной доработке и достижению согласия по этим долгожданным приложениям. Мы были в авангарде, выступая за гармонизацию проверок лицензий и признание сертификатов на тренажеры. Мы продолжим работать над ростом и продвижением в отрасли деловой авиации и АОН и надеемся на расширение двустороннего сотрудничества в области безопасности полетов».

Новое приложение о лицензировании позволит осуществлять взаимное преобразование некоторых сертификатов пилотов FAA и лицензий EU Part-FCL. Новое приложение по тренажерной подготовке предусматривает аттестацию симуляторов для совместного использования при обучении пилотов в ЕС и США.




МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТАМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



Волваздел и Сблв 2009 лалалелл горувалл марлелл компалл Волваздел лс. лл лел десерлелл структул лБолваздел лс. Вол лрав лл лл лл лл.



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

EpiShuttle набирает популярность у медицинских операторов

Немецкая компания Air Alliance Medflight, входящая в группу Air Alliance Corporate Group, на своих самолетах Bombardier Challenger 604 начала использовать для перевозки больных COVID-19 мобильные изоляторы EpiShuttle.

Защита медиков, работающих с инфицированными пациентами, и сдерживание распространения COVID-19 – вот главные задачи, стоящие перед национальными системами здравоохранения в условиях пандемии. Эффективное решение предлагают участники проекта из Норвегии. Компания EpiGuard из Осло разработала уникальный мобильный изолятор. EpiShuttle не только легкое транспортное средство, но и высокотехнологичная медицинская капсула, позволяющая продолжить оказание помощи пациенту во время переезда с места на место.

Врач или медсестра находится рядом, следят за показателями и не рискуют заразиться, комментируют в компании.

С тех пор, как Air Alliance Medflight приобрела EpiShuttle, компания выполнила более 30 рейсов почти в 20 различных стран, в основном в Африке и Центральной Азии. Некоторые полеты были выполнены в суровых погодных условиях.

Ева Клюге, коммерческий директор Air Alliance Medflight, отметила, что EpiShuttle особенно идеально подходит для длительных поездок. На данный момент почти на 20% всех рейсов присутствуют пациенты инфицированные COVID-19, и EpiShuttle стал важным компонентом в спектре медицинских компетенций.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Европейская «дочка» Flexjet получила первый Praetor 600

Европейская «дочка» Flexjet получила первый Embraer Praetor 600. Бизнес-джет в ближайшее время приступит к выполнению рейсов в рамках долевого программ в Европе. Глава Flexjet Europe Марин Эжен, отметила, что Flexjet выбрала время, чтобы заложить основу для обслуживания тех, кто выходит на рынок долевого владения самолетами в Европе.

«Теперь, когда у нас есть инфраструктура, мы увеличиваем наш флот, добавляя новые самолеты Praetor 600. Новый бизнес-джет станет частью нашего предложения Red Label by Flexjet, предлагая путешественникам из Европы уникальное сочетание инновационных технологий, роскоши и премиального обслуживания. Наша цель – дать владельцам возможность путешествовать не только по Северной Америке, но и по Европе, Африке и на Ближнем Востоке», - говорит она.

Как первый заказчик Praetor 600, Flexjet добавит эту

модель в свой существующий в Европе парк самолетов Embraer Legacy 500 и 600.

«Поскольку после пандемии COVID-19 бизнес-трафик восстанавливается намного быстрее, чем коммерческая авиация, очевидно, что путешественники хотят свести к минимуму риск заражения коронавирусом, а частные самолеты – это способ с меньшим риском летать в эпоху COVID-19. Это идеальное время для вывода на европейский рынок универсального Praetor 600 и программы Red Label», - сказал генеральный директор Flexjet Майкл Сильвестро. «Под руководством Марин Эжен мы надеемся на дальнейший рост и развитие нашего европейского предложения».

Flexjet на выставке NBAA-BACE 2019 объявила о размещении твердого заказа на \$1,4 млрд у Embraer Executive Jets. Долевой оператор заказал в общей сложности 64 Praetor 500/600 и легких Phenom 300.



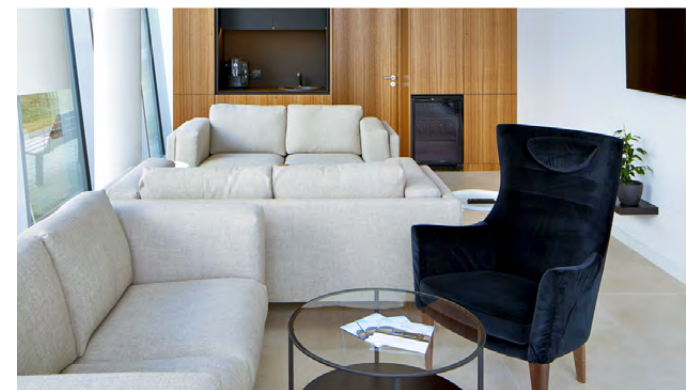
НАИ намерена провести Heli-Expo 2021

Международная ассоциация вертолетов (НАИ) подтвердила свое намерение провести в 2021 году ежегодную выставку Heli-Expo в обычном формате. Мероприятие должно состояться с 22 по 25 марта в Новом Орлеане.

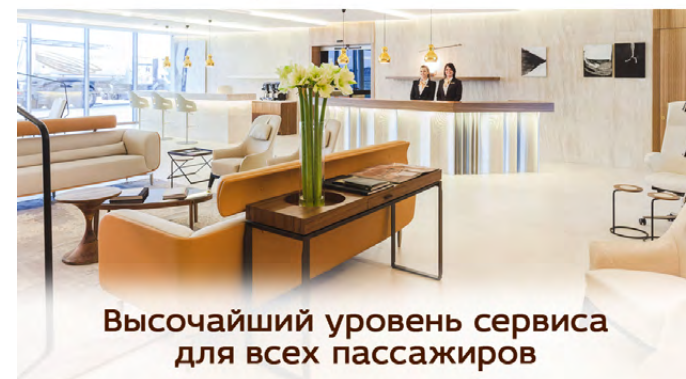
Ссылаясь на недавние позитивные сообщения об испытаниях нескольких вакцины против COVID-19 за последние несколько недель, президент НАИ Джеймс Виола сказал: «Если вы следите за новостями, на горизонте есть события, которые обещают возвращение к нормальной жизни и ведению бизнеса. Я с нетерпением жду встречи с экспонентами и посетителями выставки в Новом Орлеане».

Виола отметил, что на сегодняшний день более 350 компаний подтвердили свое участие в выставке и

что будут действовать многочисленные протоколы безопасности. К ним относятся следующие меры: создание социально удаленной выставочной площадки, конференц-зала, зон регистрации и общественных мест; включение дополнительного времени в график мероприятий для тщательной уборки; установка дополнительных мобильных станций печати бейджей для ограничения точек соприкосновения; предоставление дезинфицирующих средств для рук в местах общего пользования и выставочном зале; ограничение посещения выставочного зала профессионалами отрасли; раздача всем участникам защитных комплектов COVID-19 с масками и дезинфицирующими средствами для рук; обязательные маски в конференц-центре; и проверка температуры на входе в конференц-центр.



Пассажирский лаунж
в транзитной зоне



Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров

Из Малаги на Гибралтар

Испанский оператор Helity (HÉLITY Copter Airlines), специализирующийся на регулярных вертолетных пассажирских перевозках, откроет новый маршрут, соединив курорт Малага с британской территорией на острове Гибралтар. На линии будет задействован один из трех вертолетов Leonardo AW139, рассчитанный на перевозку 15 пассажиров, а время в пути составит 25 минут.

Базой компании является Ceuta heliport (небольшой полуанклав Испании на северном побережье Африки, прямо напротив Гибралтара), где Helity располагает собственной инфраструктурой, включая ангары для проведения технического обслуживания вертолетов. Сейчас оператор выполняет регулярные рейсы по маршруту Сеута – Альхесирас (около 7 минут для против 1 часа на лодке), Сеута-Мелилья (60 минут

против шести часов) и Сеута-Малага (25 минут против 3 часов).

Стоимость перелета по маршрутам начинается от 40 евро в зависимости от времени вылета. На сайте оператора доступно онлайн бронирование рейсов. Также оператор активно работает и на чартерном рынке, предоставляя вертолеты корпорациям, спортивным командам и отелям для трансфера из аэропорта.

Международный аэропорт Гибралтара – один из самых уникальных в мире. Его ВПП не только на несколько сотен метров уходит насыпью в море, но и пересекается с действующей автомобильной дорогой. Когда самолеты взлетают или приземляются, движение автомобилей и пешеходов останавливается с помощью светофоров и шлагбаумов.



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**

Очередной ВВJ в СНГ

Компания Lufthansa Technik закончила работы по кастомизации ВВJ787-8, предназначенного для главы Узбекистана. На этой неделе лайнер выполнил перелетный рейс из Гамбурга в Ташкент. Вскоре начнется эксплуатация новой машины. В октябре 2018 года компания Boeing передала Правительству Узбекистана бизнес-джет ВВJ787-8 в так называемом «зеленом варианте». Далее самолет получил дополнительные топливные баки и отправился в Германию для установки интерьера. Работы продолжались почти полтора года.

В настоящее время Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев является вторым лидером в СНГ, который получил новейший флагман Boeing. Ранее, Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон стал первым лидером на постсоветском пространстве, который выбрал в качестве борта №1 знаменитый Dreamliner. В свидетельство эксплуатанта нацио-

нального перевозчика Таджикистана, авиакомпании Somon Air, внесен ВВJ 787-8 Dreamliner, который получил бортовой номер (P4-BDL).

По данным компании Greenpoint Technologies (специализируется на кастомизации ВВJ787), пассажирский салон площадью 225 кв.м. (2420 кв. футов) удовлетворяет различные потребности пассажиров, имея и открытое пространство, и отдельные комнаты. Особенности салона лайнера включают в себя отдельный люкс, оборудованный специальным лаунджем и офисом; главный зал, имеющий напольную плитку из стекловидного металла – впервые на 787; тренажерный зал; обширную зону для экипажа и большие сервисные помещения. Анника Виклунд, директор по дизайну Greenpoint, описывает интерьер как «очень красивый». По ее словам, он обеспечивает «функциональность и адаптивность, объединяя новейшие технологии и роскошь как в лучших отелях».



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Pratt & Whitney выпустила 50-тысячный двигатель PT6

Pratt & Whitney, подразделение Raytheon Technologies Corp., сообщает о выпуске 50-тысячного турбовинтового двигателя PT6 (в настоящее время поставляется под брендом Pratt & Whitney Canada), что стало выдающимся достижением в авиации общего назначения. Поскольку новый двигатель PT6 E-Series, установленный на Pilatus PC-12 NGX, уже запущен в производство, это число продолжит расти.

Впервые силовая установка PT6 была представлена 50 лет назад и с тех пор модернизировалась более 130 раз. «С каждой новой моделью двигателя, разработанной и спроектированной с учетом миссии, платформы и клиента, наши сотрудники продолжа-

ют создавать более эффективный и умный двигатель с уменьшением воздействия на окружающую среду. И они продолжают принимать вызов каждый день», - комментирует Ирен Макрис, вице-президент по продажам и маркетингу компании Pratt & Whitney.

Как подсчитали в компании, суммарный налет всех PT6 составляет 410 млн часов, это самый большой показатель летного времени, чем у кого-либо еще в этом сегменте. Сейчас силовые установки установлены на Air Tractor, Piaggio Avanti, Cessna Grand Caravan, Daher Kodiak, Daher TBM, Piper Malibu Meridian и конечно же легендарный Pilatus PC-12.



**СЕРТИФИЦИРОВАН
В РОССИИ!**

**PILATUS
PC-24**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России
www.nesterovavia.aero

Парк Piaggio P.180 Avanti налетал 1 млн часов

Итальянский авиапроизводитель Piaggio Aerospace отмечает важную веху в истории программы турбовинтового самолета Avanti. Суммарный парк самолетов P.180 Avanti с момента первого полета в 1986 году преодолел отметку в 1 млн летных часов. Как комментируют в компании, 1 млн часов соответствует 114 годам непрерывного полета одного самолета. В рамках этого исторического события Piaggio Aerospace разработала специальную ливрею для своего демонстратора, который будет представлять компанию на международных выставках.

С момента ввода в серию, популярный турбопроп, который был разработан в начале восьмидесятых годов командой инженеров во главе с авиаконструктором Алессандро Маццони, получил три модификации, последняя из которых Avanti Evo.

Piaggio Aerospace произвела в общей сложности 246

P.180, из которых 213 в настоящее время находятся в эксплуатации в пяти континентах: 95 работают в Северной и Южной Америке, 96 – в Европе, 18 – в Азиатско-Тихоокеанском регионе и 4 – в Африке и Ближнем Востоке. Самолет с наибольшим количеством налета сейчас эксплуатируется в Канаде (MSN1007, 11000 летных часов).

Сейчас компания имеет контракты на производство 13-ти самолетов Avanti Evo и продолжает модернизацию бортовых систем еще на 19 самолетах P.180, эксплуатируемых итальянскими вооруженными силами. Общая сумма портфеля заказов, включая деятельность подразделения по двигателям, составляет приблизительно 640 миллионов евро (750 миллионов долларов США). Дополнительные контракты на сумму 260 миллионов евро (300 миллионов долларов США) находятся в стадии переговоров.



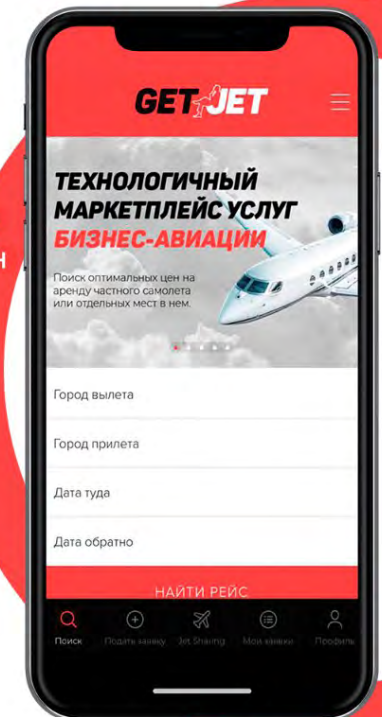
BUSINESS AVIATION MARKETPLACE

ПОКРЕСЕЛЬНАЯ АРЕНДА БИЗНЕС-ДЖЕТА

- ✈ JET SHARING
- ✈ SHUTTLES
- ✈ DEALS

А ТАКЖЕ

ПОИСК EMPTY LEGS
ПОИСК ЛУЧШИХ ЦЕН
НА ЧАРТЕР



+7 495 120 04 47

WWW.GETJET.COM

Luxaviation UK пополнила управляемый флот новым Cirrus Vision Jet

Британский оператор Luxaviation UK расширяет управляемый флот за счет добавления нового самолета – Cirrus Vision Jet. Однодвигательный джет базируется в Милане (Италия) и станет первым самолетом Luxaviation UK, внесенным в реестр Гернси.

Управляющий директор Luxaviation UK Джордж Галанопулос говорит: «Спрос на бизнес-джеты в 2020 году определенно пострадал из-за COVID-19, но даже в сложные времена решающее значение всегда имеет сильное и продуктивное управление самолетами».

«Самолеты, находящиеся в управлении, в этом году не эксплуатировались в течение необычно долгих периодов, но Luxaviation UK оставалась постоянно бдительной и занятой, усердно работая для своих клиентов. Самолет должен быть готов к полету в любой момент».

«Владелец Cirrus пользуется нашими услугами полного управления, которые предоставляются в режиме 24/7/365 даже в условиях кризиса. Они охватывают все: от планирования полетов и обеспечения

экипажем до всестороннего соблюдения требований безопасности, включая выполнение наших обязанностей Организации по поддержанию летной годности (САМО)».

«На протяжении всей пандемии мы поддерживали конструктивный диалог со всеми ключевыми авиационными властями, включая Агентство по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA). Поскольку ограничения на международные поездки и правила меняются каждый день, мы стремимся держать себя и наших клиентов в курсе происходящего».

«Мы также тесно сотрудничаем с поставщиками и сервисными провайдерами, при необходимости

пересматривая контракты с долгосрочным планом защиты стоимости авиационных активов, которыми управляют наши клиенты. Мудрые управляющие компании также могут воспользоваться возможностью для проведения планового технического обслуживания, когда самолет неактивен».

«А в случае с этим новым бизнес-джетом Cirrus мы также будем соблюдать все требования для получения сертификата частного оператора реестра Гернси».

Cirrus Vision Jet присоединится к флоту Luxaviation UK 11 декабря. С максимальной дальностью полета 1275 морских миль Cirrus Vision Jet может легко соединить Милан с ключевыми городами Европы и Северной Африки.



НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ БРОКЕРОВ!

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

JET
UNITY



Rolls-Royce открывает новый центр поддержки клиентов в Саванне

Британский производитель авиационных двигателей Rolls-Royce открыл новый центр поддержки клиентов в Саванне (штат Джорджия, США). Названный в честь пионера местной авиации Хейзел Джейн Рейнс, новый Rolls-Royce Raines Building площадью 5800 кв.м. расположен рядом с новым сервисным центром Gulfstream Aerospace. Предполагается, что новый центр будет полностью введен в эксплуатацию к концу этого года и будет включать в себя офис поддержки клиентов и ремонтную мастерскую. Здесь же разместится склад запасных частей и центр комплектации силовых установок.

«Это стратегическая инвестиция, которая выводит наше давнее партнерство с Gulfstream на новый уровень и поможет нам предоставлять лучшие на рынке услуги нашим клиентам бизнес-авиации в Северной Америке», - комментируют в компании.

В настоящее время Rolls Royce поставляет двигатели BR710 и BR725 для G550 и G650 компании Gulfstream и разрабатывает Pearl 700 для новейшего G700. Партнерские отношения между компаниями начались в 1958 году, когда в первый полет отправился Gulfstream I с двигателем Dart. В общей сложности Rolls-Royce обслуживает более 2100 бизнес-джетов Gulfstream по всему миру через специальный круглосуточный центр поддержки. Многие из этих самолетов входят в программы CorporateCare и CorporateCare Enhanced, около 70% поставленных новых самолетов с двигателями Rolls-Royce зарегистрированы в программе CorporateCare Enhanced. Комплексный план управления техническим обслуживанием двигателей с фиксированными затратами, предоставляет клиентам глобальную инфраструктуру поддержки, которая включает в себя: мониторинг состояния двигателя, глобальную сеть авторизованных сервисных центров и доступ к центрам распределения запасных частей.



*Когда выбирают,
выбирают нас*



меридиан
АВИАКОМПАНИЯ

Коммерческая эксплуатация воздушных судов
 Эксплуатация воздушных судов в частных интересах
 Менеджмент воздушных судов
 Поддержание летной годности воздушных судов
 Организационное обеспечение полетов воздушных судов
 Организация наземного обслуживания воздушных судов и пассажиров
 Авиационный консалтинг

comm@meridian-avia.com
 +7(495) 500 3221
www.meridian-avia.com

Airbus поставил ACJ320 для Королевских ВВС Таиланда

Airbus поставил ACJ320 Prestige для Королевских ВВС Таиланда. Бизнес-джет предназначен для перевозки первых лиц страны. На прошлой неделе лайнер с регистрацией HS-TYW покинул Францию и направился в Бангкок с промежуточной посадкой в Дубае.

Примечательно, что на заводе корпорации Airbus во французской Тулузе (TLS) завершилось производство лайнеров серии Airbus A320 в версии «seo» (current engine option). Последним выпущенным в TLS самолетом seo стало именно воздушное судно, предназначенное для ВВС Королевства. Французская линия производила лайнеры этого типа с 1986 года. Теперь завод будет выпускать только лайнеры новой ремоторизированной серии — A320neo (new engine option).

Известно, что салон авиалайнера ACJ320 Prestige, рассчитан на 30 пассажиров. Его длина составля-

ет 27,5 м, ширина – 3,7 м, высота – 2,25 м, а общая площадь – 97 кв.м. Максимальная скорость – 840 км/час, дальность полета – 7800 км. По общему объему лайнер в три раза превосходит популярные Gulfstream 650 и Bombardier Global. Площадь салона более 100 м2, что позволяет пассажирам чувствовать себя уединенно на протяжении всего перелета. Для длительных перелетов на ACJ320 предусмотрена отдельная спальня с туалетной комнатой. Размеры багажного отсека Airbus тоже уникальны для самолетов деловой авиации: в пространстве 37,4 куб. м. можно разместить до 200 единиц крупногабаритного багажа. Максимальный взлетный вес ACJ320 – 77 т.

Сейчас правительственный авиапарк Таиланда состоит из девяти самолетов, в число которых входят Airbus A340-500, двух Airbus A320-214(CJ) Prestige (2014 г. и 2020 г.), Airbus A319-115(CJ) (2004 г.), Boeing 737-448 (2004 г.), Boeing 737-8Z6(WL) (2007 г.) и трех российских SSJ в VIP конфигурации.



Поставки Citation Longitude продолжают расти

Как рассказал в рамках конференции VBACE 2020 Роб Шолль, старший вице-президент по продажам Textron Aviation, поставки флагманских Citation Longitude продолжают расти. На данный момент производитель передал клиентам 22 самолета, еще шесть находятся в финальной стадии поставок. Суммарный парк Citation Longitude преодолел отметку в 5000 летных часов.

Стартовым эксплуатантом нового самолета стоимостью \$28,4 млн стал NetJets. На выставке NBAA 2018 в Орландо NetJets оформила заказ на 175 Longitude. Американский долевого оператор – крупнейший заказчик Textron Aviation. В настоящее время в экс-

плуатации у оператора находятся более ста бизнес-джетов Citation Latitude. А с 1984 года NetJets в совокупности управляла парком из почти 500 Cessna Citation.

Примечательно, что большинство самолетов Citation Longitude переданы американским заказчикам, исключением стал частный клиент из Чили.

Первый полет Citation Longitude совершил в октябре 2016 года. Четвертый Citation Longitude начал летные испытания в 2017 году. В общей сложности самолеты Longitude налетали в рамках испытаний более 6000 часов.



**BUSINESS
AND
PRIVATE
JETS**

www.bpjets.ru

Новый рекорд HondaJet Elite

Владелец компании Jet It и пилот Red Jet Squadron Джон Халперн из Нью-Йорка, вместе со вторым пилотом и генеральным директором Jet It (бывший пилот истребителя F-15C ВВС США) Гленном Гонсалесом установили новый рекорд скорости на HondaJet Elite. Расстояние от Денвера (Колорадо) до Бар-Харбора (Мэн) в 1662 морских мили они преодолели за 3 часа 59 минут.

В 2018 году два бывших руководителя отдела продаж компании Honda Aircraft – Гленн Гонсалес (Glenn Gonzales) и Вишал Хайермат (Vishal Hiremath) – основали компанию Jet It с целью преодоления разрыва между частными чартерными рейсами и невероятно дорогостоящими услугами частных авиакомпаний.

Услуги, предлагаемые авиакомпанией Jet It, созданной авиаторами, привлекают к себе неосвоенный сегмент рынка, поддерживая в нем высокий уровень спроса. Уже за первый полный календарный год своей деятельности компания Jet It продемонстрировала феноменальный рост. Jet It является крупнейшим эксплуатантом самолетов типа HondaJet в Северной Америке, который до конца года планирует увеличить численность своего авиапарка до двузначного значения. Компания начала свою деятельность в 2018 году, когда ее штат насчитывал всего 3 сотрудников, включая двух учредителей; сейчас его численность уже превысила 50 человек.

Теперь соучредители компании Гонсалес и Хайермат движутся по пути расширения своей международной деятельности, создав для этой цели компанию JetClub. С поставкой первого HondaJet для JetClub их новейшая гибридная модель появляется на этой неделе в Европе и Азии.

TAG Aviation пополнила флот в Азии

В четвертом квартале текущего года TAG Aviation ввел в эксплуатацию два новейших бизнес-джета: Gulfstream G600 и Bombardier Global 7500. TAG Aviation один из немногих операторов в регионе, управляющих двумя новейшими моделями самолетов Gulfstream и Bombardier одновременно. Начало эксплуатации этих современных самолетов подтверждает доверие владельцев к всемирно известному опыту TAG Aviation в области частной и деловой авиации, комментируют в компании.

Новый Gulfstream G600 только что введен в эксплуатацию и является одним из первых самолетов, поставленных в Азию. Он присоединяется к более чем 20-ти бизнес-джетам Gulfstream, находящихся под управлением TAG Aviation в Азии, включая G280, G450, G550 и G650/G650ER, которые обслуживаются и эксплуатируются в соответствии с высочайшими нормативными стандартами и стандартами безопасности.

Новый Bombardier Global 7500 является вторым в

парке TAG Aviation в Азии и присоединяется к более чем 20 другим самолетам Bombardier, включая Challenger 604, 605 и 850, а также модели Global 5000, XRS, 6000 и 7500. В связи с тем, что в начале этого года компания TAG Aviation в Гонконге была назначена авторизованным сервисным центром Bombardier, компания TAG Aviation имеет хорошие возможности для поддержки владельцев самолетов Bombardier.

Саймон Бэмбридж, коммерческий директор по Азии, комментирует: «Для нас большая честь, что TAG Aviation доверили управлять этими новейшими флагманами от имени их новых владельцев. Эти самолеты – два из самых современных и технологически продвинутых бизнес-джетов, доступных сегодня, предлагают лучшие в своем сегменте возможности и комфорт для пассажиров. То, что у нас есть выдающаяся команда TAG Aviation, свидетельствует о том, что мы смогли беспрепятственно и эффективно принять эти самолеты и ввести их в эксплуатацию во время беспрецедентных проблем, вызванных пандемией COVID-19».



Рипербум

Американский производитель Piper Aircraft за девять месяцев текущего года передал заказчикам 158 самолетов на общую сумму \$141 млн. С января по сентябрь клиенты получили 109 PA-28-181 Archer III, три PA-28R-201 Arrow, 15 PA-44-180 Seminole, восемь PA-46-350P M350, пять PA-46-500TP M500 и 18 PA-46-600TP M600. Поставки распределились следующим образом: первый квартал – 15 самолетов, второй – 60 машин и третий – 73 воздушных судна.

В марте Piper Aircraft объявила об увеличении поставок самолетов в 2019 году на 27%. Суммарно производитель передал 290 самолетов на \$259,932 млн.

В ноябре прошлого года Piper Aircraft выпустил вариант своего турбовинтового самолета M600 следующего поколения, в котором модель с индексом SLS оснащена новой инновационной системой безопасности, включающей в себя функцию автоматической посадки – впервые для самолета авиации общего назначения. Именно на эту модель производитель делает ставку в текущем году.

В целом же рост в 2019 году был обусловлен существенным увеличением на 70% поставок Piper Archer, немного прибавило и семейство Seminole (+8%). Поставки флагманов M500 и M350 остались на уровне 2018 года. В компании отмечают рост на 5% количества международных поставок. В прошлом году 29% продукции было передано клиентам за пределами Северной Америки.

В дополнение к успеху Piper в продажах, компания продолжала инвестировать в свои производственные возможности с расширением своей программы аддитивного производства, которая включает в себя 3D-печать почти 400 деталей.

Поставки Diamond Aircraft далеки от оптимальных

Австрийский производитель Diamond Aircraft, принадлежащий китайской группе Wanfeng Aviation, подвел производственные итоги за три квартала текущего года. За этот период было поставлено 142 самолета: четыре DA20, 80 DA40, 44 DA42 и 14 DA62. Суммарная стоимость всех самолетов составляет \$89 млн. В первом квартале производитель передал клиентам 29 самолетов, во втором третьем 59 и 54 машины соответственно.

В прошлом году клиенты получили 233 самолета на общую сумму \$154,1 млн. Лидером поставок по-прежнему остается DA40 (126 самолетов), далее идут DA42 (77 самолетов) и флагман DA62 (30 самолетов).

В сентябре компания получила сертификат типа Агентства по авиационной безопасности Европейского Союза для поршневого DA50 RG. В настоящее время производитель готовит первые серийные самолеты для поставки в начале следующего года. Diamond описывает запущенный в июне 2019 года цельнокомпозитный DA50 RG (RG означает убирающиеся шасси) как «изменивший правила игры» на рынке легких самолетов общего назначения и говорит, что интерес к этому продукту «огромный». Оснащенный двигателем Continental CD-300 мощностью 300 л.с. (224 кВт), который может работать на Jet A, Jet A-1 и дизельном топливе, самолет имеет бак объемом 50 галлонов (189 литров) и потребляет всего 9 галлонов в час (34,1 л/ч).



Пятилопастный H145 получил сертификат FAA

Новый пятилопастный вертолет H145 получил сертификат Федерального управления гражданской авиации США (FAA). Эта сертификация охватывает весь спектр возможностей, включая правила полетов по приборам (IFR) с одним пилотом и работу с одним двигателем (Cat.A/VTOL), а также возможность использования очков ночного видения. Эта новейшая версия семейства H145 прошлым летом прошла сертификацию EASA и в сентябре была поставлена стартовому заказчику – Norwegian Air Ambulance Foundation. Первая поставка пятилопастного H145 в США намечена на начало 2021 года.

«Сертификация FAA является важной вехой для программы H145, поскольку наши клиенты в Северной Америке с нетерпением ждут его прибытия, и вся наша команда надеется предоставить и поддержать этот новый вариант», - сказал Ромен Трапп, президент Airbus Helicopters, Inc. и глава региона Северной Америки. «Мы хотели бы искренне поблагодарить FAA и всех, кто внес свой вклад в получение этой сертификации, преодолев различные проблемы, которые 2020 год поставил перед всеми нами в авиационной отрасли».

Airbus Helicopters, Inc. приступила к обновлению существующей линии окончательной сборки H145 в Колумбусе, штат Миссисипи, с новыми возможностями тестирования электропроводки для вертолета с пятью лопастями. Технические специалисты также проходят обучение в рамках подготовки к получению первых комплектов новой версии, что произойдет уже в этом году.

Это последнее обновление семейства H145 добавляет новую инновационную пятилопастную несущую систему, увеличивая полезную нагрузку вертолета

на 330 фунтов (150 кг). Простота новой безподшипниковой конструкции несущего винта также упростит операции по техническому обслуживанию, еще больше повысит удобство обслуживания и надежность H145, а также улучшит комфорт в полете как для пассажиров, так и для экипажа.

Оснащенный двумя двигателями Safran Arriel 2E, H145 имеет систему полного цифрового управления двигателем (FADEC) и комплект цифровой авионики Helionix. Он включает в себя 4-осевой автопилот, по-

вышающий безопасность и снижающий нагрузку на пилота. Особенно низкий уровень шума делает этот вертолет самым тихим в своем классе.

Новая версия самого продаваемого легкого двухдвигательного вертолета Airbus H145 была представлена на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте. Во время высотных испытаний в Южной Америке H145 приземлился на Аконкагуа, самой высокой горе в Южном полушарии, еще раз доказав свои возможности даже в таких суровых условиях.



PrivateFly перезапускает ценник на регулярку

Британская компания PrivateFly (входит в Directional Aviation) в преддверии зимнего сезона представила новый выбор чартерных маршрутов на бизнес-джетах с фиксированной ставкой. Запуск новых «пар городов» последовал за ростом спроса на частные полеты, поскольку клиенты стремятся улететь после локдауна на каникулы в Европу или на отдых в страны Ближнего Востока.

Программа «City Pairs» впервые была запущена PrivateFly в 2019 году, и сейчас представляет собой по сути регулярные рейсы между наиболее популярными городами на определенных типах самолетов с фиксированными и гарантированными ценами, а не с учетом обычных рыночных переменных, поясняют в компании.

Новые пары маршрутов из Лондона включают ключевые направления для зимних путешествий, такие как Дубай, Канарские острова и ряд других популярных европейских направлений, в том числе на горнолыжные курорты. Клиенты могут выбирать из маршрутов с ценами ниже средних на том же или эквивалентном самолете.

Адам Твиделл, генеральный директор PrivateFly, отмечает, что после месячной изоляции в Великобритании, в компании теперь наблюдают рост спроса на полеты по мере приближения традиционного высокого зимнего сезона. Сейчас клиенты активно бронируют рейсы по различным направлениям в Европе и проявляют большой интерес к перелетам в Дубай.

«Мы рады предложить гарантированные цены на некоторые маршруты этой зимой. Путешествие на частном самолете по-прежнему остается привлекательным, поскольку путешественники стремятся обезопасить себя на фоне COVID-19. Люди по-прежнему бронируют билеты в короткие сроки, и теперь мы начинаем видеть отложенный спрос на поездки в течение декабря и января. Принимая обязательства по объемам на маршрутах, которые являются наиболее востребованными, мы можем гарантировать, что клиенты смогут избежать неопределенности с ценами на чартер на открытом рынке, которые могут значительно варьироваться и увеличиваться на пике сезона, когда доступность самолетов ограничена».

Стоимость перелета в одну сторону между Лондоном и Дубаем (в любом направлении) составляет 42100 фунтов стерлингов (47000 евро) за весь самолет суперсреднего класса, включая Legacy 650 и Praetor 600. Предложение действительно для рейсов, вылетающих не позднее 31 января 2021 г.

Ближайшие европейские направления из Лондона включают Женеву и Шамбери (в обоих направлениях) по цене 14000 фунтов стерлингов (15600 евро), а также Тенерифе или Лас-Пальмас по цене 29000 фунтов стерлингов (32300 евро). Эти маршруты предлагаются на 13-местном Embraer Legacy 600 с вместительным багажным отделением, идеально подходящим для больших семей. Тарифы European City Pair доступны для рейсов, вылетающих не позднее 31 декабря 2020 г.

Фиксированные ставки гарантированы благодаря отношениям PrivateFly с ключевыми партнерами-операторами, в том числе членами материнской Directional Aviation, а также за счет авансовых обязательств по объемам на выбранных маршрутах.



Metrojet получила признание IBAC

Компания Metrojet Limited, базирующаяся в Гон-конге, является первым и единственным местным оператором, отмеченным Международным советом деловой авиации (IBAC) за десятилетнюю поддержку и участие в Международном стандарте операторов бизнес-авиации (IS-BAO).

Metrojet получил сертификат IS-BAO Stage 1 в 2011 году и Stage 2 в 2014 году. Компания еще раз подтвердила свои усилия по обеспечению безопасности, получив в 2016 году первый в регионе сертификат IS-BAO Stage 3 и последующее трехлетнее продление в 2019 году.

Стандарт IS-BAO был разработан международным советом деловой авиации IBAC и впервые представлен в мае 2002 года. За период существования стандарта было выпущено 17 изданий. В 2018 году стандарт претерпел фундаментальные изменения и на сегодняшний день, он отражает в себе лучшие мировые практики, которые были отработаны эксплуатантами воздушных судов деловой авиации.

Приоритетными задачами стандарта, является постоянное повышение уровня безопасности полетов в авиакомпаниях деловой авиации. Основная его часть – система управления безопасностью полетов (Safety Management System) включает в себя более ста параметров проверки операторов. Требования не ограничиваются наличием действующей системы управления безопасностью полетов, система должна быть встроена в культуру авиакомпании и каждый сотрудник должен понимать, что он является ее важной частью. Помимо вышеизложенного, стандарт также детально определяет требования к подготовке авиационного персонала, организации технического обслуживания, управления документацией авиакомпании, наличие экологического менеджмента и

действующих процессов управления утомляемостью персонала.

Генеральный директор Metrojet г-н Гэри Дольски отметил: «Мы чрезвычайно благодарны и гордимся тем, что получили такое высокое признание от IBAC вместе с другими всемирно известными организациями, включая NASA».

Г-н Эдди Ли, руководитель отдела корпоративной безопасности и качества Metrojet, продолжает: «Мы хотели бы поблагодарить всех наших сотрудников за соблюдение стандартов и процедур компании и полагаем, что их усилия могут помочь поднять отраслевую планку безопасности еще выше в азиатском регионе, где мы базируемся и работаем».



Joby Aviation займется летающим такси вместо Uber

Uber может продать свое подразделение, отвечающее за запуск сервиса летающих такси, стартапу Joby Aviation, сообщает Reuters. Компания стремится избавиться от неприбыльных активов, чтобы ее бизнес вышел в плюс.

О том, что Uber нужно сделать прибыльным, ранее заявил глава компании Дара Хосровшахи. Как сообщает агентство, подразделение по разработке беспилотного транспорта также может быть продано, однако в компании в ответ на запрос Reuters это не подтвердили.

Впервые Uber объявила о планах по запуску сервиса электрических летающих такси в 2016 году: по расчетам компании, летающие автомобили помогут бы преодолеть расстояние между Сан-Франциско и Сан-Хосе за 15 минут против стандартных 2 часов и 12 минут на машине.

В прошлом году Uber запустила полеты на вертолете

с Манхэттена в Международный аэропорт Джона Кеннеди в Нью-Йорке: это позволяет избежать пробок. С другой стороны, это был еще и имиджевый ход и попытка разработать линейку «воздушных» тарифов. Однако планы Uber подняться в небо с самого начала были чересчур амбициозными и упирались в технологии – развитие малой авиации с электродвигателями.

Пока они находятся в разработке. Но даже когда машины начнут производиться массово, потребуется большая работа, чтобы создать инфраструктуру из посадочных площадок для летающих машин как на земле, так и на крышах зданий. Кроме того, для полета таких машин потребуется множество разрешений от регуляторов – как местного, регионального, так и федерального уровня.

Что касается покупателя невзлетевшего бизнеса Uber, стартапа Joby Aviation, то за ним стоит Джеб Биверт, который основал компанию в 2009 году и

долгое время развивал ее без лишнего шума, пока в 2018 году не объявил о получении сразу 100 млн долл инвестиционных денег. В числе инвесторов – венчурные подразделения Intel, Toyota и JetBlue.

Эти деньги позволили ускорить разработку прототипа летающего такси, его тестовые полеты уже ведутся на частном аэродроме компании в Северной Калифорнии.

Есть множество стартапов, которые работают над созданием летательных аппаратов вертикального взлета и посадки (VTOL), и аппараты с электрическим двигателем – только одна из их разновидностей. Сама Joby мало рассказывает про свои разработки: на тех рендерах, что попадали в прессу ранее, можно рассмотреть гибрид небольшого самолета и дрона с 12 роторами и кабиной на четырех пассажиров.

Затем компания заявляла, что работает над чем-то «принципиально новым». В январе 2020 года Joby снова получила внушительную сумму от венчурных инвесторов: на этот раз 590 млн долл. Кроме того, Joby договорилась с Toyota о запуске совместного сервиса такси на базе имеющихся у нее разработок.

Последняя модель Joby представляет собой летательный аппарат с 6 роторами и 5 сиденьями, включая место пилота. Он может взлетать вертикально, как вертолет, а затем переходить в режим движения по прямой. Максимальная скорость – около 321 км/ч, а расстояние на одной зарядке аккумулятора – около 241 км. Кроме того, такие аппараты в 100 раз тише, чем техника традиционной авиации.

В числе конкурентов Joby - Kitty Hawk, за которой стоит со-основатель Google Ларри Пейдж, Zunum и Boeing.



«Узнать у государства» – новая услуга проекта «Larchenkov.ru»

Безусловно, наивысшим приоритетом деятельности каждой авиационной организации является обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов, и для достижения данной цели, как минимум, необходимо обеспечить соответствие своей деятельности требованиям действующего авиационного законодательства.

При этом, на практике авиационным предприятиям приходится нередко сталкиваться с ситуациями, когда формулировки существующих нормативных актов допускают «двойное» трактование, имеют недостаточно четкое и детальное описание порядка применения той или иной нормы, а иногда и целые сегменты деятельности выпадают из поля правового регулирования.

Как поступать в данной ситуации? Наиболее часто руководители принимают решение трактовать «противоречивую» законодательную норму исходя из собственного профессионального опыта и личного представления о том, как это должно работать, реже – опираясь на мнение своих коллег по сегменту, либо обращаясь за консультацией к экспертам со стороны.

При каждом из вышеприведенных вариантов существуют риски того, что организация примет ошибочные решения, последствия которых могут сказаться на ее деятельности крайне негативным образом.

В целях исключения данных ошибок проект «Larchenkov.ru» выводит на рынок свой новый продукт «Узнать у государства».

Руководитель проекта Юрий Ларченков отметил:

«В рамках реализации нашей программы поддержки бизнеса «Нелишние руки» мы постарались сделать данную услугу максимально удобной и доступной для всей авиационной отрасли.

Вы доводите суть интересующего вопроса любым, комфортным для Вас способом – через форму обратной связи на сайтах экосистемы «Larchenkov.ru», либо направив письмо на нашу электронную почту, в WhatsApp, или обратившись лично по контактному телефону.

Все остальное мы сделаем сами.

Сформируем и направим запрос в уполномоченный орган, обладающий правом трактования интересующей законодательной нормы авиационного законодательства, в установленные сроки получим и представим Вам ответ с разъяснениями и позицией компетентного ведомства.

Хотел бы отдельно подчеркнуть, что, являясь ответственным участником рынка авиационных услуг и стремясь оказать содействие в развитии отечественной авиации, мы предоставляем данную услугу по взаимодействию с уполномоченными органами абсолютно бесплатно.

Отдельно следует отметить, что при работе с персональными данными наших клиентов мы обеспечиваем конфиденциальность информации, наименование организации и данные наших клиентов в направляемых запросах мы не отражаем. Уверен, что это будет полезный и востребованный продукт для всей авиационной отрасли».



Pilatus PC-24 – скоро в России!

Совсем недавно произошло знаковое событие для российского рынка деловой авиации. Росавиация сертифицировала суперуниверсальный реактивный Pilatus PC-24 и двигатель FJ44-4A. Первые поставки PC-24 в Россию начнутся уже в 2021 году.

Давайте вместе вспомним как создавался и каких успехов уже успел достичь самолет, который своим появлением открыл собственный класс в бизнес-авиации.

Происхождение PC-24

PC-24 получил сертификаты FAA и EASA практически одновременно еще в начале декабря 2017 года. Это событие стало кульминацией почти двенадцати лет работы по созданию самолёта с уникальными

характеристиками, сочетающими универсальность популярнейшего турбопропа PC-12 (в мире летает свыше 1700 машин) с качествами реактивного самолета среднего класса. PC-24 не попадает ни в одну из существующих категорий бизнес-джетов, поэтому для него придумали новую – Суперуниверсальный бизнес-джет (SVJ).

Pilatus открыл книгу заказов на швейцарской выставке EBACE в 2014 г. Президент компании Оскар Швенк и исполнительный директор Маркус Буше подписали первые контракты с австралийской некоммерческой организацией Royal Flying Doctor Service (RFDS) на 4 самолета. PlaneSense, американский оператор с долевым владением PC-12, заказал еще 6. К концу этого дня у Pilatus было уже 75 заказов, а за первые 36 часов – 84 заказа. Этого было достаточно для того,

чтобы обеспечить производство на несколько лет вперед. Книгу заказов сразу закрыли. Официальная церемония выкатки PC-24 прошла в аэропорту Буош в Штансе 1 августа 2014 года.

Общий налет трех прототипов в рамках сертификационной программы составил 2205 часов, самолеты облетели весь мир и тестировались в разных погодных условиях.

По данным Pilatus на программу по разработке PC-24 было потрачено 500 млн швейцарских франков (около \$502 млн) собственных средств. Дополнительные 150 млн швейцарских франков (\$151 млн) были вложены в новые ангары и производственное оборудование в Штансе для расширения площадей и производственных возможностей PC-24.

Операторы Pilatus PC-12 просили самолет «который объединит в себе преимущества турбовинтового самолета – его надежность и способность использовать короткие и неподготовленные полосы, но со скоростью реактивного самолета». И они его получили!

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

Преимущества двигателя Williams International FJ44-4A

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 4 пассажирами на крейсерской скорости при максимальной дальности при полете по приборам с необходимыми резервами составит 3900 км. При максимальной полезной нагрузке дальность полета превышает 3500 км.

PC-24 стал первым самолетом с функцией тихого режима (QPM), созданный Williams International, вариант FJ44-4A, разработанный для работы на холостом ходу с более низким, чем обычно, числом оборотов. Это позволяет правому двигателю PC-24 работать тихо, когда у самолета перерыв между полетами, и он выполняет функцию вспомогательной силовой установки, обеспечивая питание для авионики и климат-контроля салона. Отсутствие ВСУ снижает вес, уровень шума и связанные с этим расходы. Время в этом режиме не учитывается в общем количестве часов работы двигателя.

FJ44-4A-QPM объединяет линейку двигателей FJ33 и FJ44, с диапазоном тяги от 1000 до 4000 фунтов

тяги. Двигатель FJ44-4A-QPM – усовершенствованная модификация двигателей FJ44, которых на данный момент 5300 единицы в эксплуатации с общим количеством часов работы 12 млн часов.

Чтобы предотвратить попадание посторонних предметов (FOD) в двигатели, Pilatus расположил их выше центральной линии фюзеляжа, а для дополнительной защиты двигателей от FOD увеличили закрылки, выдвигающиеся вниз на 37 градусов и действующие как щиты.

Пассажирский салон

Пассажирская кабина самолета с плоским полом доступна в семи различных компоновках, которые включают в себя конфигурации «VIP», «авиа-такси», «комби» и «быстрая смена», а также опции для туалета с внешним обслуживанием, расположенного впереди или в хвосте. Салон вмещает от 6 до 8 пассажиров или до 10 человек в авиатакси, при этом объем салона у PC-24 14,20 м³, что намного больше, чем у ближайших конкурентов: Cessna Citation XLS+ и Phenom 300E.

PC-24 для российских клиентов

Разрабатывая дополнительные опции, в Pilatus Aircraft думали о запросах российских клиентов и об условиях эксплуатации в холодном климате. Теперь в PC-24 есть 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.

Вторая новинка – комплект оборудования, позволяющий облегчить запуск двигателя в условиях низких температур. При отсутствии возможности

разместить самолет в ангаре в холодное время года, данная система подогрева позволит сохранять двигатель и аккумуляторы в тепле и снизить дополнительные нагрузки на них, возникающие в экстремальных условиях. Обогревающая лента работает от наземного источника питания и обогревает батареи.

Сегодня более 70 PC-24 базируются в 11 странах, включая Австралию, Канаду, Чили, Данию, Польшу, Южную Африку и Россию. Операторы успешно осуществляют корпоративные полеты, программы долевого владения, вылеты санитарной авиации, а также частных лиц, 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.

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



День Благодарения увеличил мировой трафик

Согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, опубликованному в четверг, в ноябре 2020 года во всем мире было выполнено почти на шестьдесят тысяч рейсов бизнес-авиации меньше по сравнению с ноябрем 2019 года. Это представляет собой снижение на 17% в годовом исчислении, что лишь незначительно хуже, чем у октябрьского тренда.

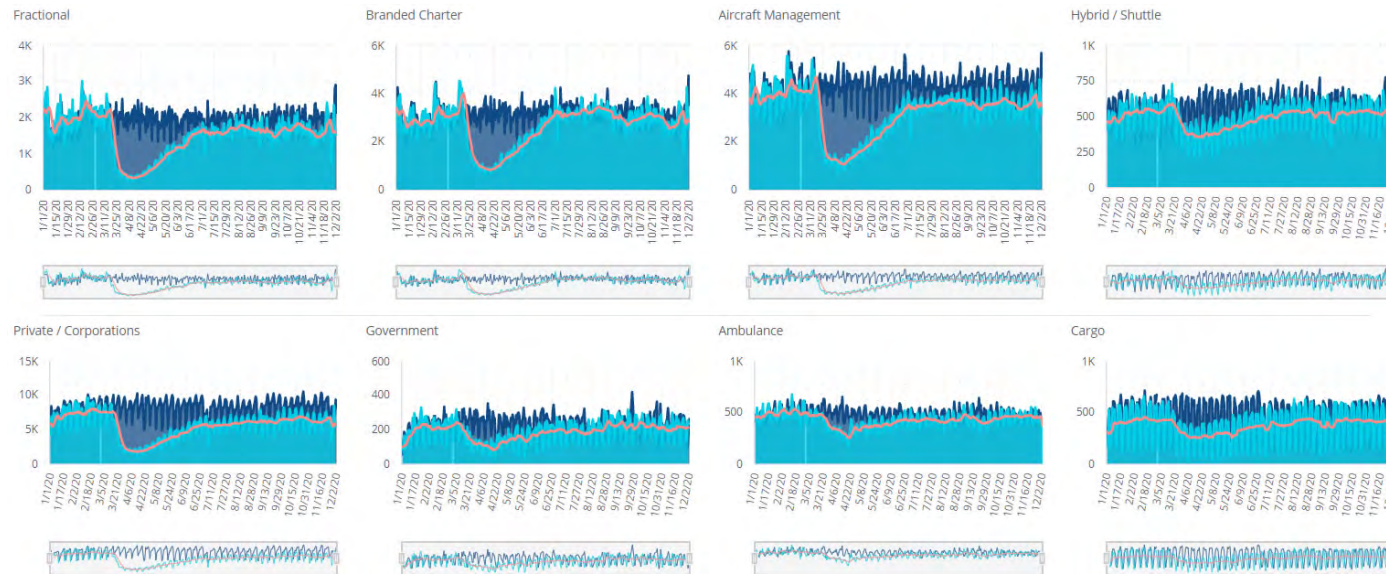
За этот период регулярные авиакомпании сократили трафик на 50%, а грузовые перевозки увеличились на 5%. Для бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов этот месяц был неровный: в первые две недели наблюдался большой спад, а во второй половине – восстановление на фоне Дня Благодарения в США. Улучшившийся североамериканский тренд теперь расходится с более слабым европейским рынком. Объем полетов деловой авиации в Азии находится в пределах 5% от нормы, выше нормы в Океании, в целом стабильно в Южной Америке и сокращается на 9% – в Африке.

За 4-дневный период Дня Благодарения, с четверга по воскресенье, в США выполнено 33 227 рейсов деловой авиации, что на 10% меньше по сравнению с тем же периодом Дня Благодарения в 2019 году. Для сравнения, в остальное время месяца трафик снизился на 16% в годовом исчислении. День Благодарения в Канаде показал активность на 6% ниже нормы, что значительно больше, чем 20%-ный дефицит за весь прошедший месяц. В США выделялись Аризона и Колорадо с ростом во время праздника почти на 10%. В Орегоне, Индиане, Вайоминге и Юте наблюдался значительный рост в годовом исчислении. Трафик из Дакоты увеличился более чем на 30%. Примечательно, что во время Дня Благодарения активность деловой авиации во Флориде снизилась на 9%, хотя за весь месяц трафик здесь вырос на 3%.

Чартерные операторы во время Дня Благодарения выполнили 15% от всех рейсов бизнес-авиации, при этом они снизились на 12% в годовом исчислении.

Половина всех выполненных рейсов были частными, и этот сегмент очень сильно вырос: активность показала снижение в годовом исчислении за этот период всего на 5%, по сравнению с 23%-ным спадом за весь месяц. Наиболее загруженное международное направление – Мексика, снижение на нем составило всего 7% в годовом исчислении. Рейсы в Канаду сократились на 50%, но количество полетов на Сент-Мартин на День Благодарения увеличилось на 3%, на Сент-Винсент – на 12% и почти на 90% – на Коста-Рику. Анализ внутренней активности в США указывает на то, что Уэст-Палм-Бич, безусловно, стал самым загруженным аэропортом в День Благодарения, количество рейсов увеличилось в 3 раза по сравнению с прошлым годом. В Чикаго, Сентенниал и Солт-Лейк-Сити рост составил более 10% по сравнению с прошлым годом. Число прибытий в Гонолулу в этот период увеличилось более чем вдвое по сравнению с 2019 годом.

В Европе тренд активности ослабевает: скользящая средняя за 7 дней начала месяц с уровня чуть менее 1500 рейсов в день, а к концу месяца уже на 17% ниже. Больше всего пострадали крупнейшие рынки, в том числе Великобритания, где количество рейсов в ноябре сократилось вдвое по сравнению с прошлым годом. Активность деловой авиации в Германии, которая в августе выросла по сравнению с прошлым годом, сейчас падает более чем на 30%. Италия также сильно пострадала от локдауна 2.0, количество рейсов сократилось на 36%. Относительно меньше пострадала Франция, трафик упал на 21%, а рейсы из Швейцарии, Норвегии и Швеции находятся на 10% ниже нормы. Исключениями по-прежнему являются Россия, Турция и Греция, где активность в ноябре 2019 года значительно возросла. Среди аэропортов Внуково является вторым по загруженности аэропортом в Европе, количество вы-



летов здесь увеличилось на 11%. Количество рейсов из Ле-Бурже снизилось на 51%.

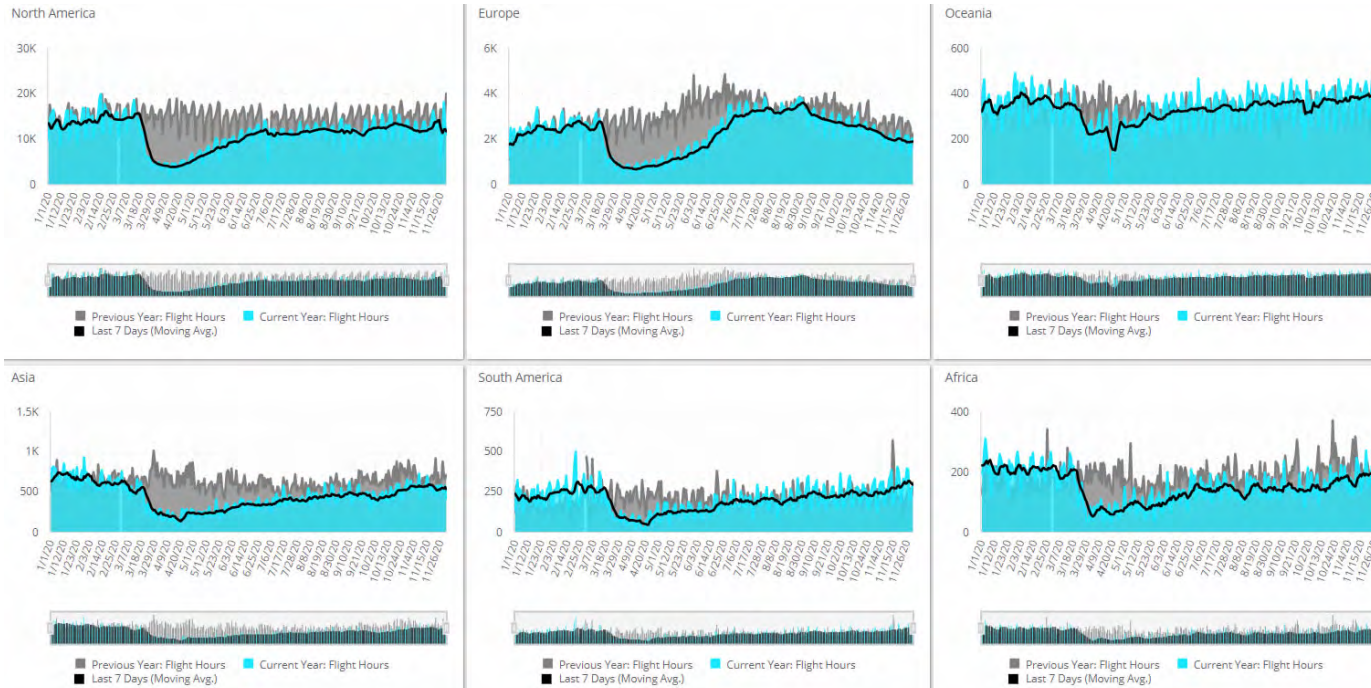
Чартерный трафик лучше всего себя чувствует в ситуации нынешнего регресса в Европе, снизившись до 82% от обычной активности в это время года, хотя есть яркие моменты для некоторых семейств бизнес-джетов, включая Citation Mustang, Legacy 600, Hawker/Nextant и CJ1. В ноябре наблюдается особенно сильный тренд чартерных рейсов из Москвы в Дубай, Ригу, Ниццу. Также увеличилось количество чартерных рейсов между Ниццей и Женевой. Регулярно курсируют шаттлы между Ле Бурже и Клермон-Ферраном; Борнмутом и Гернси; Малагой и Танжером. Примечательно, что чартерные рейсы на более коротких маршрутах не демонстрируют значи-

тельного восстановления: спрос в ноябре пришелся на более дальние полеты, где 3-4-часовые рейсы выросли на 12%, а 4-5-часовые – на 31%.

В остальной части мира в ноябре произошло снижение на 18% в чартерных операциях, но только на 9% – в налете; упор в этом сегменте делался на более дальние рейсы, особенно с Ближнего Востока, в первую очередь из ОАЭ и Израиля. Большая часть трафика деловой авиации в остальном мире была частной, со значительным ростом по сравнению с прошлым годом в Китае, Нигерии, Индии и Колумбии. Трафик бизнес-джетов заметно увеличился в Лос-Кабосе, Сан-Паулу-Конгоньясе, Аль-Мактуме, Ататюрке, Лагосе и Шеньчжене. Самыми загруженными бизнес-джетами в ноябре в этих регионах

были Challenger 600, Global 6000 и Hawker 700-900, хотя наибольший рост в годовом исчислении показали Legacy 600/650 и CJ2.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Точно так же, как американские регуляры фиксируют самый оживленный трафик с марта, активность деловой авиации в прошлые выходные тоже приблизилась к пику за всю пандемию, подняв общую тенденцию ноября. Последующее влияние переполненных аэропортов на распространение вируса может повлиять на привычное поведение в поездках, причем возобновившийся всплеск заражений побуждает все больше новичков летать частными самолетами в качестве меры предосторожности. В Европе динамические изменения режима локдауна 2.0 явно подавляют летную активность, особенно в Западной Европе. В Восточной Европе, России, Турции более легкие ограничения и более широкая внутренняя география способствовали гораздо более сильному восстановлению».



Бизнес-джеты расправили крылья

В условиях закрытых границ с Европой россияне все активнее бронируют перелеты на бизнес-джетах. Поездки предлагают многие частные компании — можно выбрать самолет на 12 мест, получить на борту горячее питание, обслуживание и комфортные кресла. Судя по объявлениям в соцсетях, улететь из Москвы прямым рейсом, например, в испанскую Малагу можно за €3 тыс. — это цена за билет в одну

сторону. Кроме того, летают бизнес-джеты и по другим направлениям — в Барселону, Лондон и Женеву.

“Ъ FM” связался с одной из таких компаний. Там указали, что туристам воспользоваться предложением нельзя — оно действует только для тех, у кого есть европейский паспорт или родственники за рубежом: «Для туристических целей мы никуда не вылетаем.



Вы можете отправиться за границу, если у вас там проживают близкие родственники, если там кто-то болеет, если вы сами направляетесь на лечение, если у вас виза типа D или европейский паспорт. Виза типа C сейчас не действует, если только у вас нет специальной причины».

Сейчас улететь из России можно в несколько десятков стран, но во многих действуют ограничения. Например, по прилете в Лондон нужно будет пройти двухнедельный карантин, а приезжающие отдыхать на Мальдивы должны предоставлять отрицательный тест на COVID-19. Тем не менее улететь в Европу даже по туристической визе сейчас можно, отмечает партнер юридической компании BMS Денис Фролов. Но только если она была оформлена до начала пандемии. «При наличии визы въехать в Испанию можно, но при этом необходимо соблюсти определенные санитарные требования — это либо карантин, либо отрицательный тест на коронавирус, либо положительный на антитела. То есть в каждой стране свое регулирование в отношении въезжающих. Просто сейчас невозможно получить туристическую визу, но если вы ее получили ранее, либо у вас есть вид на жительство, соответственно, технических препятствий въехать в страну не возникнет. Существует только транспортная сложность, которая преодолевается с помощью чартерных бизнес-джетов и перевозок», — говорит Фролов.

Сейчас россияне чаще всего покупают места на бизнес-джетах для перелетов на Мальдивы, в Дубай и Лондон, рассказал “Ъ FM” исполнительный директор компании Jet Partners Андрей Анисимов. Место на одном таком самолете может стоить до €150 тыс., поэтому в последнее время появился тренд — люди собираются в компании и оплачивают один самолет вместе, говорит Андрей Анисимов: «С нашей

стороны нет никаких ограничений. Безусловно, мы выполняем рейсы в первую очередь в открытые страны, такие как Объединенные Арабские Эмираты, Мальдивы, снявшие ограничения страны СНГ, Лондон, Танзания, а также в некоторые закрытые государства. Иностранцам гражданам вылетать разрешено. Люди, имеющие двойное гражданство, либо вид на жительство любой страны, необязательно европейской, вылетать из России могут. С логистической точки зрения ограничений сейчас для нас нет.

В принципе спроса резко вырос с конца марта-начала апреля на фоне того, что авиакомпании прекратили международные перелеты, и у людей просто не оставалось другого выхода, как привлечь частные самолеты для своих личных или деловых поездок. На этой основе появился тот самый продукт — Jet Sharing, то есть возможность деления расходов на борт между несколькими людьми. Не все, конечно же, имеют финансовые возможности заплатить за борт целиком, все-таки эта услуга, мягко говоря, недешевая. Что касается популярности направлений, то на текущий момент это, безусловно, два направления — Дубай и Мальдивы, несмотря на то что «Аэрофлот» тоже полетел туда, спрос у нас от этого меньше не стал. Мы выполняем эти перелеты уже который месяц на регулярной основе. С точки зрения Европы, безусловно, Лондон — основной из хабов для перемещений куда-то дальше.

Что касается наших цен, если речь о самом дальнем направлении — Мале, тут два варианта развития событий. Первый — если люди хотят по максимуму сэкономить и разделить расходы, кресло на одного пассажира стоит €12,5 тыс. туда и обратно. Второй вариант — это все-таки брать отдельный борт, в среднем цена перелета туда и обратно будет стоить

от €150 до 200 тыс. Что касается Дубая, то мы делим цену пополам, в Лондон также можно привлекать не такие дорогостоящие самолеты. Если мы говорим о Jet Sharing, то это стоит €4,5 тыс., если мы говорим об отдельном самолете, то цена будет колебаться в районе €20-30 тыс. за перелет в одну сторону».

В «Аэрофлоте» тем временем надеются, что ави-

асообщение полностью восстановится в апреле. У других игроков рынка менее оптимистичные прогнозы. Например, в дочерней компании «Уральских авиалиний» — туроператоре «Европорт» — считают, что возобновления всех перелетов не стоит ждать раньше 2022 года.

Источник: Коммерсантъ FM



На севере Петербурга появится аэропорт

«Газпром» давно хотел построить аэропорт в Левашово, и вот наконец все договоренности достигнуты. Проект собираются начать уже в этом году.

Идею строительства аэропорта на месте военного аэродрома в Выборгском районе Петербурга начали обсуждать несколько лет назад. Заказчиком проекта выступил «Газпром». Компания, чья штаб-квартира располагается всего в 11 километрах от аэродрома, в «Лахта Центре», намерилась создать воздушные ворота для своей «дочки» «Газпром авиа».

Для справки. Авиапредприятие «Газпром авиа» образовано в 1995 году. Эта крупнейшая корпоративная авиакомпания России выполняет внутренние и международные рейсы из аэропортов Остафьево, Внуково, Пулково, Бованенково и Ямбург. В ее парке более 30 самолетов и 100 вертолетов.

Согласования на федеральном и региональном уровнях шли довольно долго, но наконец в августе 2019 года президент РФ лично поручил модернизировать аэродром в поселке Левашово. Планируется сделать его аэродромом совместного базирования – то есть, помимо военной, там будет располагаться гражданская авиация.

Весной этого года был представлен проект реконструкции аэродрома и строительства необходимой инфраструктуры, а также пассажирского терминала. Предполагается, что здесь будут обслуживать чартерные рейсы, бизнес-авиацию и малые грузовые перевозки.

Конкурентом Пулково новая воздушная гавань, которую в народе уже окрестили «Газдромом», не станет: регулярные рейсы по-прежнему будут совершаться с юга города. По размерам новый аэропорт

будет скромнее действующего почти вдвое: территория – около 470 га земли, длина взлетно-посадочной полосы – 2,7 км.

Пропускная способность терминала на первых порах составит 100 человек в час, затем ее увеличат до 200. Что до общей цифры годового пассажиропотока, то здесь разница еще более значительная: Пулково в 2019 году обслужил 19,6 млн человек, а в Левашово эта цифра, по прикидкам аналитиков, не сможет превысить 1,7 млн граждан.

Административный корпус аэропорта рассчитан на 200 человек обслуживающего персонала, построят и

второй – для авиакомпании «Газпром авиа», еще на 300 сотрудников. Также в Левашово предполагается организовать международный пункт пропуска. Сам терминал будет связан новой дорогой с КАД, для чего уже спроектировано ее примыкание к развязке с Парашютной улицей.

Есть вероятность, что аэропорт займет не только территорию военного аэродрома. Он может распространиться на площади Курортного лесопарка и захватить сельхозугодья. Реализация проекта должна начаться уже в этом году.

По материалам BN.RU



Коронавирус отложил рост деловой авиации в России

Год назад возник вопрос – что дальше, после того как Россия сделала два важнейших шага в сторону нормализации рыночных условий для развития гражданской авиации в России. Первым шагом было прекращение коммерческого использования самолётов с иностранной регистрацией, не прошедших таможенную очистку, на чартерных рейсах в пределах России и других стран Евразийского экономического союза. Вторым шагом стало освобождение от ввозного НДС, которое было введено в виде новой нулевой (0%) ставки НДС на импорт гражданских самолётов с 1 января 2020 года.

По состоянию на 1 декабря 2020 года ситуация заключается в том, что в течение 2020 года в Россию



Дерек Блум, Партнёр, Atlantic Aviation Legal Services, Консультант, Marks & Sokolov

было ввезено крайне небольшое количество бизнес-джетов. Согласно располагаемой информации, всего три (3) самолёта смогли воспользоваться освобождением от ввозного НДС и отсутствием незаконной конкуренции со стороны самолётов с иностранной регистрацией. Преимущество освобождения от ввозного НДС и устранения незаконной конкуренции было нивелировано экономической ситуацией вокруг пандемии коронавируса.

Тем не менее, смотря вперёд в 2021 год и далее, есть основания полагать, что пандемия коронавируса всего лишь отложила экономическое обоснование импорта большего количества иностранных бизнес-самолётов в Россию. Объём полётов деловой авиации внутри России в августе 2020 года увеличился на 33% по сравнению с августом 2019 года. Из увеличившегося объема рейсов 29,5% - внутренние рейсы по России.

Основываясь на данных за восемь месяцев 2020 года, можно предположить, что уровень роста спроса на полёты бизнес-авиации в годовом выражении, когда он станет известен в начале 2021 года, укажет на убедительные аргументы в пользу ввоза в Россию большего количества бизнес-самолётов. Большее количество самолётов может выгодно использоваться на коммерческих рейсах внутри России и других стран Евразийского экономического союза, а также для доставки пассажиров в аэропорты-хабы для пересадок на бизнес-джеты с иностранной регистрацией.

Как и год назад, представляется возможным многое из того, что ранее считалось нецелесообразным из-за ввозного НДС и повсеместности незаконных чартерных рейсов. Активные участники рынка, несомненно, найдут жизнеспособные пути развития авиационного бизнеса в России. Так же вероятно, что

первые, кто воспользуется преимуществами новых налоговых и нормативных условий, будут вознаграждены, когда макроэкономическая ситуация в стране улучшится.

Иностранные бизнес-джеты, ввезённые и зарегистрированные в России

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) публикует список зарегистрированных в России воздушных судов и их российских эксплуатантов (далее – «Перечень коммерческих эксплуатантов»). См.: <https://favt.gov.ru/dejatelnost-aviakompanii-reestr-kommercheskie-perevozki/>. Текущая версия Перечня коммерческих эксплуатантов включает операторов иностранных бизнес-джетов, турбовинтовых самолётов и вертолётов, зарегистрированных в России по состоянию на 2 сентября 2020 года, включая авиакомпании, эксплуатирующие коммерческие авиалайнеры.

Нижеследующая выдержка из Перечня коммерческих эксплуатантов исключает коммерческие авиакомпании и авиалайнеры и показывает, что следующие бизнес-самолёты, турбовинтовые самолёты и вертолёты были зарегистрированы в России и эксплуатируются следующими операторами по состоянию на 2 сентября 2020 года. Данный список включает, но отдельно не выделяет бизнес-джеты, импортированные в Россию в течение 2020 года.

Согласно моему пониманию, только следующие три (3) самолёта из нижеприведённой таблицы были впервые ввезены в Россию в течение 2020 года: один Falcon 7X и один Gulfstream G650, эксплуатируемые «Авиакомпанией «Северо-Запад», и один Hawker 800XP, эксплуатируемый Вельгаль-Авиа.

№ (№ п/п в Списке операторов)	Эксплуатант / Аэропорты базирования	Эксплуатируемые иностранные воздушные суда / Типы и количество ВС по состоянию на 2 сентября 2020	№ (№ п/п в Списке операторов)	Эксплуатант / Аэропорты базирования	Эксплуатируемые иностранные воздушные суда / Типы и количество ВС по состоянию на 2 сентября 2020
1 (2)	Авиа Менеджмент Груп / Москва (Внуково)	EMB135BJ	17 (75)	РусДжет / Москва (Внуково)	FALCON-900EX (1)
2 (5)	Авиасервис / Москва (Внуково), Казань	CL-600-2B16 (1), CL-600-2B16 (CL-604) (2), CL-600-2B16 (CL-605/650) (1), CL-600-2B19 (CL-850) (1), FALCON-7X (2)	18 (76)	РусЛайн / Москва (Внуково)	CL-600-2B19 (CRJ-100ER) (2), CL-600-2B19 (CRJ-100LR) (6), CL-600-2B19 (CRJ-200LR) (6)
3 (7)	АвиаТИС / Москва (Шереметьево)	AW109SP (1), AW139 (1), BD-100-1A10 (CL-300) (1), EC-155 (2), FALCON-7X (1), Model 390 Premier IA (1)	19 (77)	Русские вертолётные системы / Тверь	AW139 (2)
4 (8)	Авиашельф / Южно-Сахалинск	AW189 (1)	20 (78)	Руссэйр / Санкт-Петербург (Пулково)	AW139 (2), EC-155 (1)
5 (20)	Арт Авиа / Москва (Внуково), Сочи	AW109SP (4), AW139 (7), AW189 (5), DHC-6 Series 400	21 (80)	Северо-Запад / Санкт-Петербург (Пулково)	AW139 (2), FALCON-7X (1), Gulfstream GVI (G650) (1)
6 (24)	АэроГео / Красноярск	AS-350B3 (1), Bell 429 (1), Cessna T206H (2), Cessna 208B (3), EC-120B (2), PC-12/47 (1), R-44-II (3)	22 (81)	Северсталь / Череповец	CL-600-2B19 (4)
7 (32)	Вельгаль-Авиа / Москва (Внуково), Омск	HS-125-700B (Hawker) (3)	23 (84)	СИРИУС-АЭРО / Москва (Внуково)	EMB-135/145 (4), Hawker 1000 (1), Hawker 750 (4), Hawker 850 XP (1)
8 (36)	ГазпромАвиа / Москва (Внуково, Остафьево)	B-737-7HD (1), B-737-700 (2), FALCON 900EX EASy (4), FALCON-7X (4), FALCON-900B (2)	24 (86)	СкайЛайт / Иваново	EC 130 T2 (2)
9 (39)	ГРАНАТ / Владивосток	AS 350 B3 (Eurocopter)	25 (87)	СКОЛ / Красноярск	AS-350B3 (2), Cessna 208B (3), L-410 UVP-E20 (5)
10 (43)	Джет Эйр Груп / Москва (Шереметьево)	EMB-135BJ (1), Gulfstream GVI (G650) (1), Gulfstream GV-SP (G550) (1)	26 (90)	Тулпар Эйр / Казань	BD-100-1A10 (1), BD-700-1A10 (Global6000) (1), BD-700-1A11 (1), CL-600-2B19 (CL-850) (1)
11 (44)	Джет Экспресс / Казань, Москва (Шереметьево)	BD-100-1A10 (CL-300) (1), Hawker 750 (1)	27 (91)	Турухан / Сургут	Gulfstream GVI (G650) (1), Gulfstream IV-SP (1), Gulfstream V-SP (1)
12 (49)	ИрАэро / Иркутск, Москва (Внуково)	CL-600-2B19 (CRJ-200LR) (1)	28 (98)	Эйр Экспресс / Воронеж	BAe.125 800B (1)
13 (50)	Казанское Авиапредприятие / Казань	Bell 429 (1)	29 (100)	ЮВТ АЭРО / Казань	Bell 429 (1), CL-600-2B19 (7)
14 (57)	ЛУКОЙЛ-АВИА / Москва (Шереметьево)	B300 Beechcraft Super King Air	30 (101)	ЮТэйр / Сургут	BD-100-1A10 (CL-300) (1)
15 (59)	Меридиан / Москва (Внуково)	CL-600-2B16 (CL-605/650) (1), G450 (3)	31 (106)	Ямал АТК / Москва (Домодедово)	CL-600-2B19 (CL-850) (1), CL-600-2B19 (CRJ-200LR) (3)
16 (72)	СЛЮ «Россия» / Москва (Внуково)	AW139 (3), A-319-115 (2), FALCON-7X (2)			

Игорь Артемьев, член руководства компании «Джет Экспресс», сообщил автору в телефонном интервью: «Очевидно, что с наступлением 1 января 2020 года поток бизнес-джетов на российские сертификаты эксплуатантов не возрос. Напротив, очень мало самолётов было ввезено в Россию в течение 2020 года».

Александр Евдокимов, генеральный директор компании Джет Трансфер, прокомментировал: «Фактор исключения импортного НДС, на мой взгляд, является одним из основных, которые, безусловно, увеличат количество самолётов, владельцы которых предпочтут российскую регистрацию. Но не ждите мгновенный эффект. Наши клиенты, которые хотят воспользоваться этими преимуществами, начнут активные действия позже. Скорее всего, в 2021 году».

В дополнение к представленной в Перечне коммерческих эксплуатантов информации, по меньшей мере один Hawker 800XP и, вероятно, второй Hawker 800XP были ввезены и зарегистрированы в России компанией «Вельталь-Авиа». Эти самолёты не включены в Перечень коммерческих эксплуатантов Росавиации по состоянию на 2 сентября 2020 года. В октябре 2020 года компания Вельталь-Авиа анонсировала чартерным брокерам, что увеличила флот, который ныне состоит из трёх самолётов Hawker 700 и двух Hawker 800XP, и ещё два дополнительных судна планируются к вводу в эксплуатацию позже в 2020-2021 году, и что все самолёты доступны для коммерческих полётов. Данные Hawker 800XP и их бортовые номера приведены здесь: <https://aviapages.com/company/weltall-group/>, однако пока не отображены на веб-сайте компании: <https://weltall.ru/aircraft/#>. Только три этих самолёта внесены в Перечень коммерческих эксплуатантов Росавиации.

Растущий спрос на чартерные рейсы в России

В сентябре 2020 года Внуково-3 опубликовало информацию о том, что количество выполненных рейсов во Внуково-3 в августе увеличилось на 33% по сравнению с 2019 годом. См.: <http://www.vnukovo.ru/en/press/news/the-number-of-flights-served-in-vnukovo-3-in-august-increased-by-33/>

Внуково-3 сообщило, что в августе 2020 года обслужило 3707 рейсов, что на 33% больше, чем за тот же период в 2019 году. Из них 2619 рейсов были выполнены по международным направлениям, а 1088 – по внутренним. По сравнению с августом 2019 года пассажиропоток Внуково-3 увеличился на 43% и составил 13 192 пассажира.

Игорь Артемьев сообщает, что чартерный бизнес в России неожиданно выиграл от пандемии. Компания «Джет Экспресс» вышла на рынок внутренних

чартерных перевозок в середине лета и отметила гораздо более высокий спрос на чартер летом и осенью, чем предполагалось в бизнес-плане, и выполнила большое количество внутренних рейсов для клиентов, впервые воспользовавшихся услугами бизнес-авиации. Такие клиенты раньше летали бизнес-классом, но в связи с пандемией воспользовались чартерами. Пилоты превысили запланированное количество часов налета в месяц более чем в два раза – до максимально разрешённых 90 часов в месяц.

Таким образом, по состоянию на 1 декабря 2020 года, российские граждане, приобретающие самолёты, в основном регистрируют их за пределами Российской Федерации. Однако спрос на чартерные рейсы бизнес-самолётов внутри России и Евразийского экономического союза показывает положительную динамику, что должно послужить убедительным обоснованием для ввоза и регистрации дополнительных бизнес-самолётов в России.



Вертолет недели

Оператор/владелец: *HTM Helicopter Travel Munich GmbH*

Тип: *Airbus Helicopters H125*

Год выпуска: *2007 г.*

Место съемки: *апрель 2019 года, Innsbruck-Kranebitten Airport – LOWI, Austria*



Фото: Дмитрий Петроченко