



На этой неделе вышел, пожалуй, самый главный отчет, который ставит жирную точку в итогах самого сложного года для рынка деловой авиации за последнее десятилетие. На ежегодной пресс-конференции о состоянии отрасли Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) представила отчет о поставках и стоимости воздушных судов авиации общего назначения за весь 2020 год. Общая стоимость поставленных воздушных судов достигла \$22,8 млрд, что значительно меньше по сравнению с \$27,8 млрд в 2019 году. Поставки самолетов в 2020 году по сравнению с 2019 годом снизились на 0,9%, до 1312 единиц. Более подробно читайте в этом номере.

А теперь вернемся к еженедельной статистике. Согласно WINGX Global Market Tracker, глобальная активность всех самолетов с начала 2021 года снизилась на 43%, при этом количество рейсов регулярных авиакомпаний упало на 50%, грузовые операции выросли на 10%, а трафик деловой авиации снизился на 11%. В феврале тенденции авиаперевозок еще больше ухудшились несмотря на то, что миновала годовщина первоначального воздействия пандемии в 2020 году. Спрос на бизнес-авиацию, который в феврале 2020 года практически не пострадал на глобальном уровне, в этом месяце также немного ослаб: выполнено на 12% меньше рейсов по сравнению с прошлым годом. Мировые тенденции сильно расходятся: спрос в Европе все еще колеблется из-за возобновления пограничных ограничений, количество рейсов снизилось на 25% по сравнению с прошлым годом, Северная Америка относительно устойчива, на 11% ниже нормы, в Азии трафик растет по количеству полетов, но сокращается по налету, полеты в Южной Америке сейчас выше уровня 2020 года, а Африка в пределах 10% от нормы.



## Техас замерз, Европа шатается

WINGX: Европа сильно отстает, по крайней мере, Западная Европа, но в ряде стран на востоке частные самолеты загружены как никогда

стр. 19



## Пандемия сократила поставки в 2020 году

GAMA: Как и ожидалось, в 2020 году пандемия COVID-19 негативно повлияла на авиацию общего назначения и задушила рост отрасли

стр. 21



## GlobeAir прогнозирует в 2021 году рост на 20%

Первый подъем чартерных рейсов на легких бизнес-джетах ожидается уже на Пасху

стр. 22



## Locher Airfield – немного другой аэродром

В долине Сарнталь, в Южном Тироле, движение иногда останавливается. Не из-за пробок, а потому, что изумленные туристы не могут не остановиться, чтобы посмотреть, как Гебхард Лохер взлетает или приземляется на своем Pilatus PC-12

стр. 23

Gulfstream  
G500



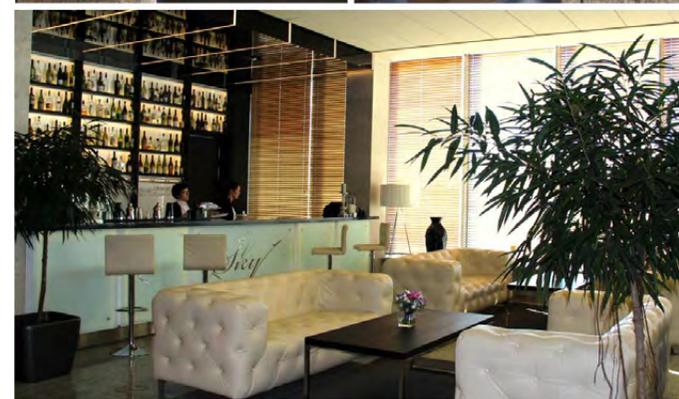
## Количество членов АСА выросло на 70%

Ассоциация авиационных чартеров (АСА) сообщает о рекордном количестве новых заявок на членство в организации с начала года – на 70% больше, чем за тот же период 2020 года. По мнению ассоциации, это вызвано последствиями пандемии COVID-19 и проблемами, возникающими в связи с Brexit. Заявки на членство поступали из США, Италии, Люксембурга и Великобритании. АСА также приняла своего первого члена из Грузии.

Исполнительный директор АСА Гленн Хогбен сказал, что чартерные компании как никогда раньше нуждаются в поддержке и руководстве не только для решения проблем пандемии и воздействия Brexit на

операции между Европейским Союзом и Великобританией, но также из-за усиления регулирования и соображений передовой практики.

«Предоставление нашим членам обновлений и советов по ключевым вопросам отрасли как никогда важно», - добавил Хогбен. «Текущие операционные проблемы между ЕС и Великобританией затронули не только европейский рынок деловой авиации, но и весь мировой рынок чартерных авиаперевозок. Мы тесно сотрудничаем с другими торговыми лидерами и заинтересованными сторонами, чтобы найти лучший выход из сложившейся ситуации, и наша команда каждый день работает, чтобы помочь нашим членам пройти через это».



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

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

## Минпромторг назвал сроки появления новой бизнес-версии SSJ

Новая бизнес-версия самолета SSJ появится во второй половине 2021 года, сообщил журналистам глава Минпромторга Денис Мантуров.

«У нас в этом году появляется новая версия бизнес-SSJ-VIP, с шарклетами, с дополнительными баками и разными опциями, демонстрационный самолет появится во второй половине года. Я думаю, по этой версии будет достаточное количество желающих,

потому что цена-качество очень конкурентные», – передает его слова РИА «Новости».

Кроме того, глава Минпромторга сообщил, что Россия формирует новые заказы на самолеты SSJ100. «В первую очередь ориентированы на внутренний рынок и рынок ЕвразЭС (Россия, Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия)», – уточнил он.





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 лбулваздел лс. Все права зашлщелл.



# Непревзойденный. От замысла до воплощения.

Это не простая случайность. Это тщательно продуманное решение. Исключительное сочетание летных характеристик и плавности хода - плод непрерывного стремления Bombardier к инновациям. Сочетание совершенства инженерной мысли и мастерства. Спокойный, плавный полет - уверенность, которую дают только самолеты Bombardier.

[businessaircraft.bombardier.com](http://businessaircraft.bombardier.com)

**BOMBARDIER**

## FAA проводит опрос АОН и операторов Part 135

Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) начало 43-е ежегодное исследование активности авиации общего назначения и операторов Part 135, в котором собирается информации за 2020 календарный год. Отраслевые ассоциации призвали эксплуатантов участвовать в нем, подчеркнув, что опрос является единственным источником информации, такой как налет и то, как используются воздушные суда авиации общего назначения.

«FAA и отрасль нуждаются в точных данных по широкому спектру воздушных судов. Ваше участие добровольное, но нам нужна ваша помощь», - говорится в информационном бюллетене, который NATA разослала своим членам. Данные исследования используются для разработки показателей безопасности полетов, таких как количество авиационных происшествий со смертельным исходом, влияние

авиации общего назначения на экономику, успех инициатив в области безопасности полетов и нормативных изменений, а также потребности в авиационной инфраструктуре и услугах.

«Результаты опроса используются для определения потребностей в финансировании и для расчета количества авиационных происшествий среди воздушных судов АОН. Члены NBAA, приглашенные для участия в опросе, должны заполнить его, чтобы у FAA были наиболее точные данные, лежащие в основе таких расчетов финансирования и статистики безопасности», - добавил Марк Ларсен, старший менеджер NBAA по безопасности полетов.

На прохождение опроса уходит от 10 до 15 минут, и он охватывает более 80000 воздушных судов – около 30% всех зарегистрированных в США.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 A black and white photograph showing the front view of a twin-engine airplane on a runway. The aircraft is centered in the frame, with its wings and engines clearly visible against a dark background.
 

**SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

## Embraer впервые поставил Praetor 500 «на родину»

Embraer впервые поставил новейший Praetor 500 бразильскому заказчику, имя которого не раскрывается.

«Мы гордимся тем, что поставляем первый Praetor 500 в Бразилию, ведущий рынок бизнес-авиации в Латинской Америке», - сообщил в своем Instagram Густаво Тейшейра, вице-президент по продажам Embraer в Латинской Америке. «Praetor 500 отличается самыми передовыми технологиями, превосходным комфортом и уникальной эксплуатационной универсальностью, что позволит нашему новому клиенту преодолевать большие расстояния, работая с небольших аэродромов».

Praetor 500 представляет собой беспрецедентное сочетание технологий, комфорта и производительности. Что касается технологий, Praetor 500 первым

в отрасли оборудован системой Embraer Enhanced Vision System (E2VS) и проекционным дисплеем (head-up display – HUD). Данная комбинированная система повышает ситуационную осведомленность экипажа на всех этапах полета и повышает безопасность в сложных погодных условиях и при низкой видимости.

Салон Praetor 500 изобилует комфортом, поскольку это единственный бизнес-джет среднего размера, который имеет кабину с плоским полом и высотой шесть футов, каменный пол, камбуз и вакуумный туалет – и все это с лучшим в своем классе багажным отделением. Что касается характеристик, то переход на Praetor 500 предполагает межконтинентальную дальность полета в 3340 морских миль (6 186 км) с четырьмя пассажирами и резервом NBAA IFR, поясняют в компании.



 A close-up photograph of the nose and engine of an Embraer Praetor 500 business jet. The aircraft is white with blue accents. The engine is prominent on the right side.
 

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

Rethink Convention. **EMBRAER**  
Executive Jets

[EmbraerExecutiveJets.com](http://EmbraerExecutiveJets.com)

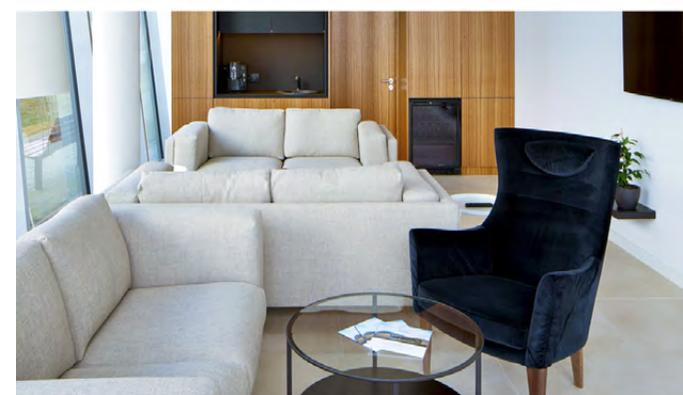
## France Air Expo 2021 первой в Европе проведет выставку в гибридном формате

France Air Expo, единственная специализированная выставка авиации общего назначения во Франции, пройдет 3-5 июня 2021 года в аэропорту Лион-Брон (Lyon-Bron) в сотрудничестве с Adone Events. Впервые при организации столь массовых мероприятий будет применен гибридный формат. На статике выставки по-прежнему запланировано присутствие большого количества воздушных судов, а свое участие уже подтвердили более 300 компаний. Параллельно будет проходить виртуальная онлайн выставка, где посетители смогут увидеть цифровые стенды экспонентов, узнать больше о последних инновациях отрасли авиации общего назначения и запланировать индивидуальные встречи для создания новых контактов.

«Мы рады получить положительные отзывы от крупных игроков отрасли, которые уже подтвердили

свое участие, и рады, что благодаря этой новой возможности они станут еще более заметными. После двух десятилетий проведения мероприятий в авиационной отрасли мы оптимизируем возможности, предоставляемые виртуальной платформой, чтобы охватить более 80 000 профессионалов и пилотов по всему миру. Этот новый формат позволит участникам посетить мероприятие в любой точке мира», - сказал Дидье Мэри, генеральный директор Adone Events.

Расположение выставки представляет собой стратегический выбор, поскольку Лион-Брон является предпочтительным местом для любителей авиации и находится недалеко от ряда крупных городов, некоторые из которых находятся всего в 90 минутах полета на одномоторном самолете. Ожидается, что близость таких стран, как Швейцария, Бельгия и Люксембург привлечет посетителей из многих стран.



**Пассажирский лаунж  
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса  
для всех пассажиров**

## Daher в 2020 году отметил стабильными продажами и поставками

Компания Daher подвела итоги работы в 2020 году. Согласно данным производителя в прошлом году заказчики получили суммарно 53 самолета Kodiak и ТВМ. За этот же период производитель получил заказы на 50 самолетов, большинство из которых будут поставлены уже в этом году. Львиная доля поставок в прошлом году пришлось на самолеты ТВМ 940 и ТВМ 910. Большинство самолетов получили клиенты из США (34 машины), затем следовали Европа (два в Германию, два в Великобританию и два во Францию), а также один самолет отправился в Бразилию, став первой машиной производителя в этой стране (впрочем, самолет будет базироваться в США).

На долю Kodiak 100 Series II пришлось 11 поставок, девять из которых были поставлены в Америку, а две – в Европу (Германия). Несколько новых самолетов были поставлены для так называемых «специальных миссий»: Meta Special Aerospace в версии ISR (разведка, наблюдение), Bridger Aerospace, которая выполняет обязанности по тушению пожаров и аэрофотосъемке.

Кроме того, было продано 20 подержанных самолетов Kodiak 100, оставшихся на заводе после приобретения компанией Daher.



### 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](http://www.absjets.ru)

[pavel.hrdlicka@absjets.com](mailto:pavel.hrdlicka@absjets.com)

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

## Airbus Racer полетит позже

Airbus Helicopters переносит на 2022 год первый полет прототипа гибридного, скоростного и экономичного вертолета Racer. Представитель компании сказал, что задержка была вызвана «замедлением работы нескольких производственных линий из-за пандемии».

При анонсе программы в 2017 году Airbus заявил, что Racer начнет полеты в 2020 году. Несмотря на задержки, программа уже достигла значительных этапов, включая прохождение в 2019 году критического обзора конструкции и начала производства в 2020 году узлов с длительным сроком изготовления. Тем временем основные компоненты, такие как фонарь кабины, композитная боковая обшивка и хвостовая балка уже поставлены на сборочное производство. Сборка основных узлов также началась в прошлом

году, и представитель компании сообщил, что Airbus Helicopters рассчитывает приступить к окончательной сборке вертолета в «ближайшие недели».

Racer разработан для крейсерской скорости полета почти вдвое большей, чем у обычного вертолета, до 220 узлов. Воздушное судно является производным от исследовательской программы Европейской Комиссии H2020 в рамках инициативы Clean Sky 2. Он оснащен двумя двигателями Safran Aneto-1X мощностью 2500 л.с., которые имеют на 25% больше мощности, чем двигатели аналогичного размера. Снижение расхода топлива до 15% может быть достигнуто, когда во время крейсерского полета один из двух двигателей переводится в режим ожидания, в конфигурацию, которую Safran называет «эко-режим».



**FBOEXPERIENCE.COM**

PROMOTING FBO EXCELLENCE

## Рынок ТОиР в деловой авиации останется на уровне 2020 года

По словам отраслевого аналитика Брайана Фоули (Foley Associates), в 2021 году расходы на техническое обслуживание и ремонт воздушных судов (MRO) останутся на низком уровне и будут соответствовать объемам 2020 года, по крайней мере, в течение первой половины года. Однако Фоули добавил, что во второй половине года должно наблюдаться некоторое улучшение.

По оценке Фоули, в 2020 году расходы на ТОиР в деловой авиации упали примерно на 15–25%, в то время как в коммерческом секторе произошло падение на 50%.

Он указал на «историю двух авиационных секторов» в 2020 году, когда и частная, и коммерческая авиация пострадали от волны ограничений, но биз-

нес-авиация вернула себе гораздо больше позиций, чем авиакомпания. После остановки в апреле-мае 2020 года объем коммерческих рейсов снизился на 60–70% по сравнению с предыдущим годом.

«Многие из припаркованных самолетов были более старыми и требовали больших затрат на техническое обслуживание, что увеличивало объем работ по ТОиР. Все эти факторы способствовали дальнейшему сокращению возможностей ТОиР в коммерческом сегменте», - сказал Фоули.

Однако для провайдеров ТОиР в бизнес-авиации «жизнь была гораздо более снисходительной», поскольку частные путешественники продолжали летать. Он отметил, что летние туристические поездки вернули активность в пределах 20% от нормы.

А поскольку авиакомпании оставляли свои самолеты на стоянке, «многие владельцы бизнес-джетов воспользовались возможностью перегнать свои самолеты на объекты ТОиР, чтобы провести плановое или профилактическое обслуживание», - сказал он.

По его словам, поскольку активность в 2021 году останется неизменной, большинство провайдеров ТОиР, которые адаптировались к сокращенной активности, выживут. «Тем не менее, компании с высокой долей заемных средств или с истощенными финансовыми резервами в ближайшие кварталы будут систематически банкротиться или продаваться».

Тем не менее, Фоули все же выразил некоторый оптимизм: «Есть надежда, что вторая половина 2021 года поможет обоим секторам восстановить утраченные позиции, при этом активность полетов бизнес-джетов вырастет до 10% от нормы, а авиакомпании улучшат свой трафик до 75%-50% от нормы».



**СЕРТИФИЦИРОВАН  
В РОССИИ!**

**PILATUS  
PC-24**

**NESTEROV**  
AVIATION

Авторизованный центр  
Pilatus в России  
[www.nesterovavia.aero](http://www.nesterovavia.aero)

## Альтернатива бизнес-джету

Fly Lindy, дочерняя компания GrandView Aviation, планирует начать с июня регулярные чартерные рейсы на вертолете между Нью-Йорком, Вашингтоном и Балтимором, Компания заявила, что будет использовать вертолеты Sikorsky S-76D и Bell 407GX1, эксплуатируемые GrandView Aviation в соответствии с Part 135.

Первоначально компания будет выполнять два рейса в неделю – каждый понедельник и пятницу – отправление из центрального вертодрома Вашингтона в Martin State Airport в Балтиморе и из College Park Airport в Wall Street Heliport в Нью-Йорке и обратно. Стоимость авиабилетов в одну сторону составит \$1500 за место.

«Fly Lindy – это не только роскошь, но и безопасность, которую мы обещаем нашим пассажирам», – сказал Джесси Наор, главный операционный директор Fly Lindy. По поводу безопасности она сказала, что вертолеты компании с возможностью полетов по IFR будут управляться двумя пилотами с рейтингом ATP (высший сертификат, выданный коммерческим пилотам в США) и оснащены HTAWS, TCAS, выдвижными поплавками и другими системами. Оператор GrandView Aviation также имеет рейтинг Wyvern Wingman, наивысший рейтинг стороннего аудитора по безопасности.

По словам представителей компании, официальные даты бронирования еще не утверждены.



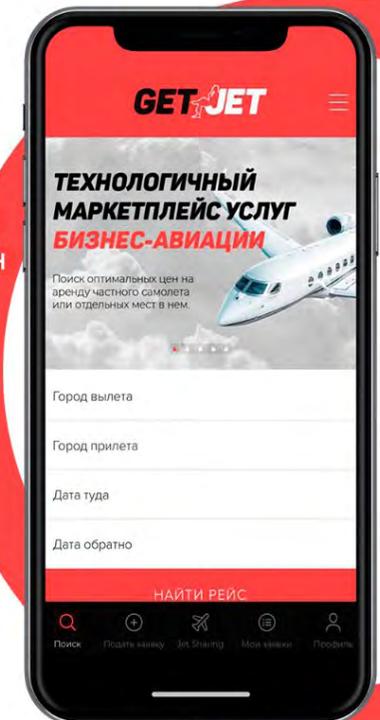
## BUSINESS AVIATION MARKETPLACE

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

## Россия и ОАЭ создадут СП для разработки сверхзвукового бизнес-джета

Россия и Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) образуют совместное предприятие для разработки и создания сверхзвукового пассажирского бизнес-самолета. Об этом журналистам сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров в рамках своей рабочей поездки в ОАЭ. По его словам, со стороны ОАЭ в проекте будет участвовать суверенный фонд Абу-Даби Mubadala.

«Это будет совместное предприятие. Вопрос, какое это будет доленое участие. Пока мы к этому вопросу еще не подходили. С эмиратской стороны это будет Mubadala, с нашей - понятно, что это будет ОАК [Объединенная авиастроительная корпорация], возможно, какая-то из ее «дочек», - отметил министр.

Мантуров сообщил, что сверхзвуковой пассажирский бизнес-джет планируется создать в двух версиях: пассажироместимостью до 8 и до 30 человек. По его словам, облик самолета может быть разработан в конце 2021 - начале 2022 года.

«Пока мы оптимистически смотрим [на сроки создания облика самолета]: до конца 2021 года, но может быть начало 2022 года. Основные параметры в моем понимании на 80% сверстаны: это скорость 1,5-1,8 Маха. При том, что на скорости 1,8 Маха можно лететь не менее четырех часов. А что касается версии, то речь идет о 8-местной VIP-машине, и 30-местной пассажирской машине», - отметил он.

Сверхзвуковой считается скорость от 1 до 5 Маха. Для сравнения, современный Airbus A350 развивает максимальную скорость в 0,89 Маха (945 км/ч на высоте 12 тыс. 190 м).

Ранее Мантуров сообщил, что сверхзвуковой пассажирский бизнес-джет может появиться в 2027 году.

На данный момент НИЦ «Институт имени Жуковского» ведет разработку концепции и программы создания сверхзвукового гражданского самолета. Параллельно над разработкой и созданием такого самолета работает и «Туполев».

Проект создания сверхзвукового самолета в России был анонсирован в 2019 году. Мантуров сообщил, что инвестиции в проект на первом этапе оцениваются в \$100 млн. Глава «Объединенной авиастроительной корпорации» Юрий Слюсарь отмечал, что сверхзвуковой бизнес-джет ориентирован в основном на мировой рынок. Потенциальные рынки - Юго-Восточная Азия и Ближний Восток.

Источник: ТАСС



## НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ БРОКЕРОВ!

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




## Textron Aviation рассчитывает на рост

Согласно записке, направленной инвесторам, аналитик по акциям компании Jeffries Шейла Кахьяоглу считает, что Textron Aviation рассчитывает в этом году на двузначный рост продаж. После 23-процентного снижения поставок в 2020 году Кахьяоглу ожидает в 2021 году роста продаж на 14%.

Кахьяоглу также отметила в этом году другие улучшения показателей компании, производящей бизнес-джеты Cessna Citation и турбовинтовые Beechcraft King Air. В частности, по ее оценке, выручка от продаж Citation увеличится на 31% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а поставки достигнут 165 самолетов, что на 25% больше,

чем 132 самолета, поставленных компанией в 2020 году.

Кроме того, прогнозируется, что операционная рентабельность вырастет с 0,4% в прошлом году до 5,5% в текущем. Шейла Кахьяоглу отметила, что в 2020 году рентабельность компании частично снизилась из-за затрат в \$115 млн на простаивающее оборудование, \$60 млн от обесценения активов и \$347 млн от объема и структуры поставок. Она добавила, что это снижение было частично компенсировано сокращением расходов. Действия Textron Aviation в отношении затрат в прошлом году включали три раунда увольнений, затронувших более 1100 сотрудников.



**BUSINESS  
AND  
PRIVATE  
JETS**

[www.bpjets.ru](http://www.bpjets.ru)

## Самый худший год для Robinson

2020 года стал худшим для компании Robinson Helicopters за последние 10 лет. Согласно данным GAMA производитель передал заказчикам 177 вертолетов на общую сумму \$102,7 млн. Поставки распределены следующим образом:

R22 Beta II – 18 машин  
 R44 Cadet – 12 машин  
 R44 Raven I – 32 машины  
 R44 Raven II – 61 машина  
 R66 – 54 машины



Напомним, что по итогам 2019 года калифорнийский производитель, согласно данным GAMA, снизил объем производства в 2019 году на 38%, а оборот упал с \$167,3 млн, до \$110,1 млн., сократившись на 34%. За двенадцать месяцев 2019 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).

В конце июля 2020 компания поставила вертолет R66 с серийным номером 1000 компании Les Gillespie of Gardner Aviation – дилеру производителя из Питтсбурга, США, что стало, пожалуй, самым важным событием прошлого года.

## CareFlight становится первым оператором H145 EMS в Австралии

Австралийская компания CareFlight стала первым в стране оператором скорой медицинской помощи (EMS), которая ввела в эксплуатацию Airbus H145. Вертолет будет использоваться поставщиком медицинских услуг для миссий быстрого реагирования в районе Большого Сиднея.

Новый вертолет может перевозить медицинскую бригаду из трех человек и пациента, находящегося под полным контролем медиков. На борту H145 возможны интубация, ультразвук, а также переливание крови и плазмы. Задние двери вертолета также открываются наружу, поэтому бригады скорой помощи могут быстрее и безопаснее загружать и выгружать пациентов на колесных носилках, сокращая драгоценное время перевозки, поясняют в CareFlight.

«H145 – это универсальная платформа, предлагающая решение для быстрого старта, и это единствен-

ный вертолет в своем классе, способный быстро выполнять миссии EMS в мегаполисе. Компактность вертолета позволяет ему легко перемещаться среди небоскребов, быстро приземляться и взлетать. H145 признан во всем мире самым современным медицинским вертолетом в мире. Мы очень счастливы быть первыми в стране, кто запустил H145 EMS, который будет задействован для спасения жизней и предоставления наилучших медицинских услуг», – сказал главный исполнительный директор CareFlight Мик Фрюен.

Сегодня в мире эксплуатируются более 1450 вертолетов семейства H145, налет в общей сложности превышает более 6 млн часов. Только для службы неотложной помощи по всему миру эксплуатируются более 450 вертолетов семейства H145, выполняющих миссии быстрого реагирования.



## Возвращение к продажам самолетов

В связи с увеличением спроса со стороны клиентов компания ExecuJet Africa, входящая Luxaviation Group, объявила о возобновлении работы в сегменте продаж и приобретения самолетов.

Гэвин Кигген, вице-президент ExecuJet Africa, сказал: «После непростого 2020 года мы очень рады вернуться в бизнес купли-продажи самолетов и можем предоставить нашим клиентам поддержку и опыт в продажах и приобретениях бизнес-джетов. Мы сразу же получили положительный отклик на наше возвращение, и уже ведем переговоры о приобретении с потенциальными новыми владельцами со всего мира. Наша опытная команда и глобальное присутствие означают, что мы смогли успешно отреагировать на всплеск запросов. Мы можем предоставить нашим клиентам самые лучшие самолеты и оказать им поддержку от начала до конца, будь то их первый самолет или апгрейд имеющегося».

Команда продаж ExecuJet в Африке имеет более чем 50-летний опыт работы в деловой авиации. Подразделение поддерживает своих клиентов, проверяя самолеты, предлагая независимые и беспристрастные оценки, анализ рынка, переговоры о ценах, проверки перед покупкой, обучение, постоянное управление и варианты чартеров. Благодаря глобальному присутствию Luxaviation Group клиенты получают доступ к самолетам, которые еще не вышли на рынок, что позволит выбирать из более широкого ассортимента и цен.

Кигген продолжил: «Наши нынешние клиенты хотят либо обновить, либо найти более новый тип. Некоторым клиентам необходимо путешествовать в пределах своего региона, в то время как другие ищут самолеты, которые безопасно доставят их на дальние расстояния со всей семьей».

## Airbus Corporate Jets в 2020 году передал заказчикам пять самолетов

Airbus Corporate Jets по итогам 2020 года передал заказчикам пять самолетов в так называемом «зеленом варианте», следует из отчета Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA). За 12 месяцев прошлого года заказчики получили один ACJ320neo, два ACJ320Neo и два ACJ350XWB. Суммарная стоимость всех поставленных машин оценена в \$285 млн.

В декабре 2020 года Президент Airbus Corporate Jets Бенуа Дефорж (Benoit Defforge) в ходе онлайн пресс-конференции рассказал о том, что в прошлом году Airbus Corporate Jets подписал 13 контрактов на поставку новых самолетов. В настоящее время ACJ продал уже 17 самолетов семейства ACJ320neo (четыре в текущем году), восемь из которых введены в эксплуатацию.

Среди наиболее значимых событий 2020 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, остались незаказанными.



## Приятный гаджет

Видеокамера в кабине Robinson, представленная в прошлом году на выставке Heli Expo 2020, теперь является опцией на вертолетах R22/R44 и входит в стандартную комплектацию на вертолетах R66, заказанных после 15 января 2021 года, сообщает пресс-служба Robinson Helicopter.



Надежно зафиксированная в потолке из соображений минимальной вибрации и оптимального поля зрения, видеокамера 4K Ultra HD (3840 x 2160 пикселей) записывает видео, внутреннюю связь, радиообмен и координаты GPS на съемный USB-накопитель 128 Гб. Запись начинается автоматически, когда включают аккумулятор, и останавливается когда его выключают. Запись на USB-накопитель видео и/или аудио можно контролировать независимо при помощи отдельных переключателей. Флэш-карта, поставляемая с каждой камерой, хранит примерно 10 часов видео, по исчерпанию которых новое видео записывается взамен наиболее старого.

Записи могут использоваться для обучения, при техническом обслуживании или в качестве сувенира после авиа-экскурсий, чтобы поделиться с семьей и друзьями.

## HondaJet вновь стал самым продаваемым бизнес-джетом в своем классе

Согласно последнему отчету GAMA (General Aviation Manufacturers Association), в 2020 году HondaJet вновь стал самым поставляемым бизнес-джетом в своем классе (VLJ – very light jet). По итогам года Honda Aircraft передала заказчикам со всего мира 31 самолет (годом ранее производитель поставил 36 самолетов). Примечательно, что в 2017, 2018 и 2019 годах HondaJet также возглавлял рейтинг в классе сверхлегких бизнес-джетов.

«Мы гордимся тем, что наши клиенты продолжают выбирать HondaJet за его непревзойденную производительность, эффективность и комфорт. Это, наряду с нашей сильной глобальной дилерской сетью, сделало HondaJet самым поставляемым самолетом в своем классе. Это также является свидетельством приверженности нашей команды разработке передовых технологий, улучшающих жизнь наших клиентов во всем мире», – сказал президент и исполни-

тельный директор Honda Aircraft Company Мичимаса Фуджино.

В России и странах СНГ продажи на HondaJet открыты с июля 2016 года. AIM OF EMPEROR многопрофильная группа компаний, являющаяся дилером самолетов HondaJet (Authorized Sales Representative of HondaJet Central Europe in Russia and CIS) осуществляет продажи новейшего инновационного японского бизнес-джета на рынок России и стран СНГ. Группа AIM OF EMPEROR принимает также заявки на обновленную версию самолета HondaJet Elite.

Напомним, что 16 сентября 2020 года Федеральное агентство воздушного транспорта (ФАВТ) выдало российский сертификат типа легкому бизнес-джету Honda HA-420. Ведомство также оформило сертификат типа на силовые установки GE Honda Aero HF120, которыми оснащается бизнес-джет.



## «Газпром» потратит 41 млрд рублей на строительство аэропортового комплекса «Левашово»

«Газпром» потратит 41 млрд рублей на строительство аэропортового комплекса «Левашово» в Санкт-Петербурге, сообщается в материалах концерна. Об этом пишет Интерфакс.

ООО «Газпром инвест» заключает с единственным поставщиком контракт на выполнение строительно-монтажных и пусконаладочных работ, предусмотренных проектной и рабочей документацией, необходимых для строительства объекта и его последующей эксплуатации по инвестиционному проекту «Аэропортовый комплекс на аэродроме «Левашово».

Общая стоимость работ составляет 40,839 млрд рублей. В 2022 году подлежит освоению 6,464 млрд рублей, в 2023-м — 25,159 млрд, в 2024-м — 9,215

млрд. Срок исполнения обязательств по контракту — ноябрь 2024 года.

Аэродром «Левашово» находится примерно в 12 км от общественно-делового комплекса «Лахта центр», ядром которого станет штаб-квартира «Газпрома». В сентябре 2020 года директор филиала ООО «Газпром инвест» «Газпром гражданское строительство» Антон Троянов рассказывал о планах компании по использованию аэродрома.

«Новый аэропорт должен стать долгожданным транспортным узлом, который значительно упростит и ускорит коммуникации в рамках важнейших для энергетической безопасности страны бизнес-проектов. Логично, что он появится именно здесь, неподалеку от «Лахты», где вскоре будет сконцентрирована основа деловой активности всей группы «Газпром» — мозговой центр всей системы. «Левашово» будет использоваться не только для нужд ПАО «Газпром», но и для бизнес-авиации других крупных организаций нашей страны, гражданской авиации. Мощности будущего аэропорта позволят это осуществить», — говорил он.

«Сейчас на объекте ведутся подготовительные работы, решаются проектные и земельные вопросы, вопросы организации совместного использования аэропорта с расположенной там в настоящее время войсковой частью. Настоящая стройка начнется позже. О сроках ввода в эксплуатацию пока говорить рано, мы находимся в самом начале пути», — отмечал тогда Троянов.

В июле прошлого года правительство РФ поручило Минобороны к ноябрю подготовить концессионное соглашение с ООО «Газпром авиа» на создание, реконструкцию и эксплуатацию объектов аэродрома совместного базирования «Левашово». В распоряжении кабмина говорилось, что согласно концессионному соглашению объектами соглашения будут находящиеся в собственности РФ здания и сооружения, предназначенные для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, а также средства обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи. Отмечалось, что реконструкция этих объектов должна быть проведена до 2022 года.

Предполагалось, что соглашение будет заключено на 49 лет, «Газпром авиа» должно будет выплачивать Минобороны 1 рубль в год концессионной платы, плюс плата за пользование земельным участком из расчета 0,05 рубля за кв.м в год.



## Половина выбросов CO<sub>2</sub> приходится на 6% всего трафика – на дальнемагистральные рейсы

На некоторых маршрутах только авиация может обеспечить своевременную связь. Это верно и для некоторых более коротких маршрутов, над водой или там, где связь с сушей затруднена, но в основном это вопрос расстояния. По данным EUROCONTROL, в 2020 году около 6% рейсов из европейских аэропортов были дальнемагистральными, на расстояние более 4000 км.

Для пассажиров и для срочных или дорогостоящих грузов на таких маршрутах практически нет альтернативы. Важность дальних перевозок становится еще более очевидной, если измерять их вместимостью, а не перелетами. Например, что касается пассажиров, то на эти 6% рейсов приходится 10% от общего

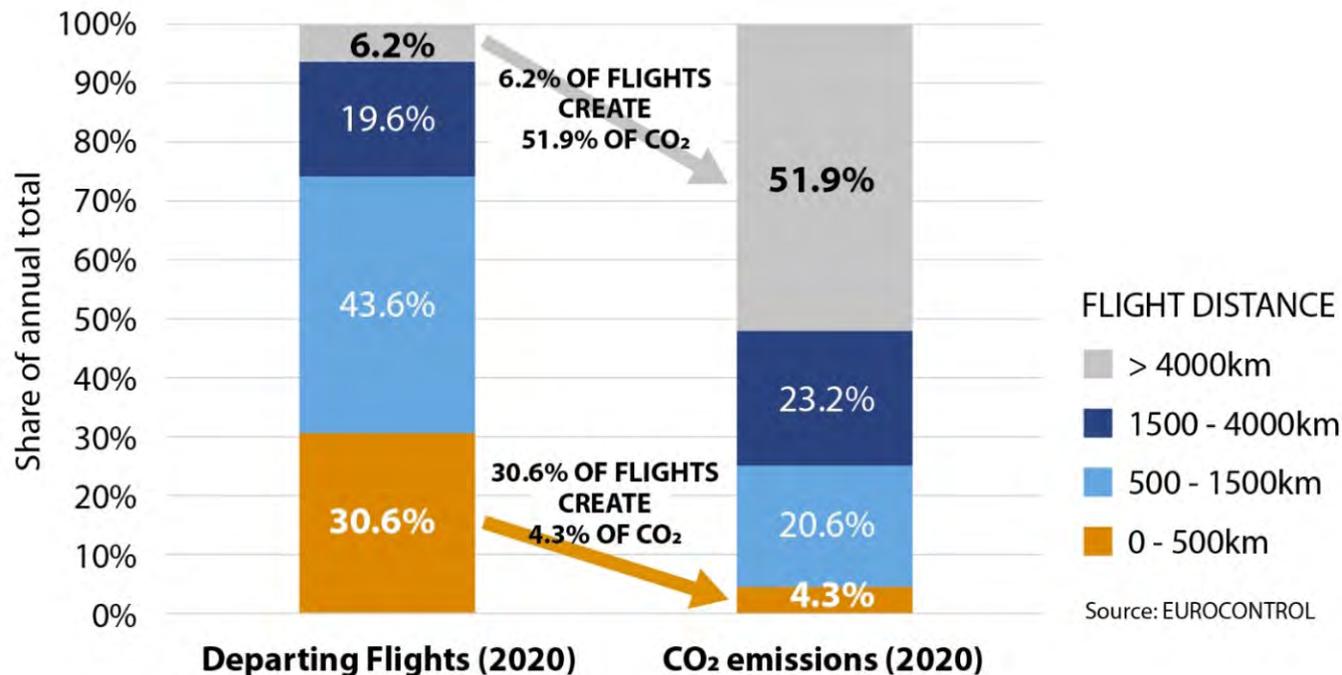
количества мест и более 40% пассажиро-километров (показатель пассажироместности в отрасли).

Однако диаграмма показывает, что существуют экологические издержки. Большие расстояния, естественно, означают более продолжительные полеты, и в основном на более крупных самолетах (отсюда более высокая доля мест).

Это имеет значительные затраты с точки зрения выбросов CO<sub>2</sub>. В 2020 году более половины выбросов CO<sub>2</sub> в европейской авиации приходилось на эту крошечную долю от общего количества рейсов. В других данных EUROCONTROL упоминалось, как COVID-19 повлиял на сочетание дальних и коротких



рейсов. Но это преобладание выбросов у небольшого количества дальнемагистральные рейсов не связано с COVID: в 2019 году на 6% дальнемагистральные рейсов приходилось 48% выбросов CO<sub>2</sub>, что очень похоже на 2020 год.



На противоположном конце шкалы – на 31% полетов на расстояние менее 500 км пришлось только 4% выбросов CO<sub>2</sub> (24% рейсов с 3,8% CO<sub>2</sub> в 2019 году). Ближнемагистральные перевозки – отличный кандидат на электрификацию в ближайшем будущем, среди других инициатив, направленных на снижение воздействия на окружающую среду. Эти улучшения потребуются, если авиация хочет достичь своих целей в области устойчивого развития. Однако эти данные показывают, что максимально возможная экономия на рейсах на короткие расстояния составит около 4% от общего количества выбросов CO<sub>2</sub>.

Увеличение применение экологического авиационного топлива для покрытия всего 10% потребностей дальнемагистральные авиaperевозок сделало бы больше для сокращения чистых выбросов CO<sub>2</sub>, чем когда-либо можно сделать на ближнемагистральные маршрутах.

## ХелиКо Групп: +1 Robinson R44 Raven II

2020 год оказался неожиданно успешным в плане поставок частных вертолетов (и самолетов) в отрасли в целом, а для компании ХелиКо Групп особенно. Сегодня мы расскажем о поставке не дешевого с учетом серьезности комплектации, но и не самого дорого в монетарном исчислении вертолета Robinson R44 Raven II, но, пожалуй, укомплектованного наиболее грамотным образом для безопасности полетов и комфортной эксплуатации в России.

Данный новый инжекторный Raven II был поставлен клиенту из Москвы, который попросил, чтобы передача и ввод в эксплуатацию проходила не у него в городе, как всегда это делает компания, а на южной базе ХелиКо Групп с тем, чтобы успеть насладиться летним сезоном в самом теплом регионе РФ. Владелец борта выполнял полеты в такие места, как Симферополь (Заводское), Вертолетчик (Сочи), Ейск (Комсомолец), Анапа (пляж), Багузская коса (пляж), Волгодонск и т.д. Особенно он отмечает и рекомендует к посещению именно вертолетным транспортом многочисленные пляжи, причем те их места, куда пешим ходом или автотранспортом добираться сложно или долго: там нет людей и чистейшая вода.

В комплектации вертолета есть все необходимое для комфортного и безопасного полета, при этом нет дополнительных опций, не являющихся полезными в РФ, но значительно утяжеляющих борт и «крадущих» его полезную нагрузку, которая так важна для легких вертолетов. На вертолете установлена современная цифровая авионика, основной частью которой является многофункциональный семидюймовый дисплей Garmin 500H GDU 700L, работающий в паре с навигатором Garmin GTN 650 и автопилотом. Комплектация подобрана наиболее грамотно и оптимально для реалий использования в российском небе. Авиагоризонт вынесен на дугу лобового стекла, также над панелью установлен радиовысотомер,

а среди дополнительных опций можно выделить разъем для подключения аэродромного источника питания, дефлекторы от ветра, дополнительный стробоскопический огонь и комплект авиационных гарнитур Bose. Полную комплектацию борта можно получить, обратившись в компанию ХелиКо Групп.

Стоит отметить, что будущий владелец борта принимал непосредственное и активное участие в выборе комплектации своего будущего вертолета, что бывает нечасто. Он является опытным авиатором, умеющим пилотировать и самолеты, и вертолеты, отлично разбирающимся в технике и электронике и всегда глубоко погружающимся в любой вопрос, чем бы он ни занимался.

Вертолет был привезен в Россию посредством авиадоставки с завода Robinson из США за 7 дней, растаможен в Москве с учетом действующей льготной ставки НДС 0%, а также крайне низкой действующей в РФ ввозной таможенной пошлиной 10% (для сравнения, еще в 2011 году она составляла 20%) и далее доставлен в желаемое клиентом место сборки, облета и передачи, которым на этот раз являлась авиационно-техническая база компании ХелиКо Групп на аэродроме Азимут под Краснодаром.

На сегодняшний день вертолет перегнан в Москву, в место своего постоянного базирования. Налетал новый борт более 50 часов, что еще немного, но уже и не мало для начала частной эксплуатации.



## Техас замерз, Флорида поднялась, Европа шатается

Согласно еженедельному обзору WINGX Global Market Tracker, глобальная активность всех самолетов с начала 2021 года снизилась на 43%, при этом количество рейсов регулярных авиакомпаний упало на 50%, грузовые операции выросли на 10%, а трафик деловой авиации снизился на 11%. В феврале тенденции авиаперевозок еще больше ухудшились несмотря на то, что миновала годовщина первоначального воздействия пандемии в 2020 году.

Спрос на бизнес-авиацию, который в феврале 2020 года практически не пострадал на глобальном уровне, в этом месяце также немного ослаб: выполнено на 12% меньше рейсов по сравнению с прошлым годом, а дефицит составил 21 000 рейсов. Мировые тенденции сильно расходятся: спрос в Европе все еще колеблется из-за возобновления пограничных ограничений, количество рейсов снизилось на 25% по сравнению

с прошлым годом, Северная Америка относительно устойчива, на 11% ниже нормы, в Азии трафик растет по количеству полетов, но сокращается по налету, полеты в Южной Америке сейчас выше уровня 2020 года, а Африка в пределах 10% от нормы.

### Северная Америка

Активность бизнес-джетов в США продолжает преодолевать зимнюю волну вируса и связанные с этим ограничения: с начала февраля было выполнено 118000 полетов, что составляет 93% от трафика в том же периоде 2020 года. Флорида является центром активности, количество рейсов увеличилось на 11% по сравнению с предыдущим годом. Трафик бизнес-джетов во Флориде находится на самом высоком уровне, на 18% больше, чем в прошлом году. Другие направления с двузначным ростом активности полетов

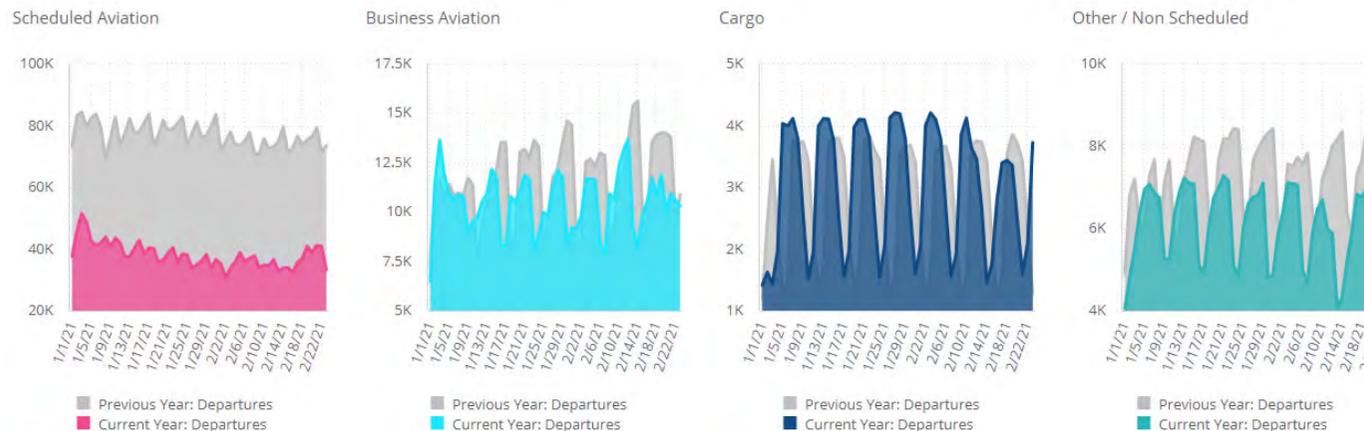
в/из Флориды – Нью-Йорк, Джорджия, Техас и Колорадо. В феврале количество вылетов бизнес-джетов из Юты увеличилось более чем на 30%. Но есть два балласта – это Техас и Калифорния. В Техасе спрос резко упал из-за сильных морозов; во вторую неделю февраля активность деловой авиации из Техаса и внутри него снизилась на 52% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В аэропортах Сан-Антонио и Форт-Уэрт во время заморозков количество рейсов сократилось на 60%.

На всей территории США способность к восстановлению спроса явно склоняется в сторону чартерных рейсов: в феврале этого года чартерные операторы имеют чуть больший налет, чем в прошлом году, а количество рейсов снизилось всего на 3%. Операторы долевого владения и по управлению воздушными судами выполняют полеты в пределах 10% от нормы, а частные полеты собственников и корпоративных летных отделов – на 15% меньше, чем годом ранее. Популярными местами для чартеров являются во Флориде, при этом в аэропорту Уэст-Палм-Бич в этом месяце спрос на чартерные перевозки на 40% выше, чем в феврале 2020 года. Основным драйвером спроса, по-видимому, является отдых, что отражено в увеличении на 20% налета чартеров по сравнению с прошлым годом во время выходных, посвященных Дню Президента. С другой стороны, похоже, что на северо-востоке появляется сильная зона для регулярных шаттлов: количество рейсов из Флориды в Нью-Йорк в феврале увеличилось на 58%.

### Европа

Чартерная активность в Европе гораздо менее здорова: в феврале наблюдается тенденция к снижению более чем на 20%, аналогично тому, как это было в

Sector View	Departures	% of total	PTD: growth (Departures)	PTD: growth (hours)
Scheduled Operation	2,055,921	66%	-50.6%	-52.3%
Business Aviation	566,763	18%	-9.8%	-10.0%
Other	328,609	11%	-16.3%	-14.7%
Cargo	160,988	5%	9.2%	18.6%
Grand Total	3,112,281	100%	-41.6%	-44.4%



июне 2020 года. Великобритания, обычно крупнейший чартерный рынок в регионе, уступает Германии и демонстрирует только половину активности в годовом исчислении. В отличие от этого чартерный рынок оживлен более чем когда-либо в Турции, России и по всей Восточной Европе от Украины до Латвии, Венгрии, Польши, а также в Греции, Хорватии и на Кипре. Возрастающая сложность управления флотом с G-регистрацией (Великобритания) может быть отражена на полетах из Мальты, которые выросли более чем в два раза по сравнению с прошлым годом. Что касается налета, то и Hawker 700-950, и Challenger 850 летают больше, чем в прошлом году. Среди всех эксплуатантов самые слабые тенденции наблюдаются в компаниях долевого владения и менеджмента воздушных судов. Лутон стал 13-м по загруженности аэропортом в Европе, здесь количество рейсов сократилось на 68%, а Внуково в этом месяце занимает 2-е место по трафику.

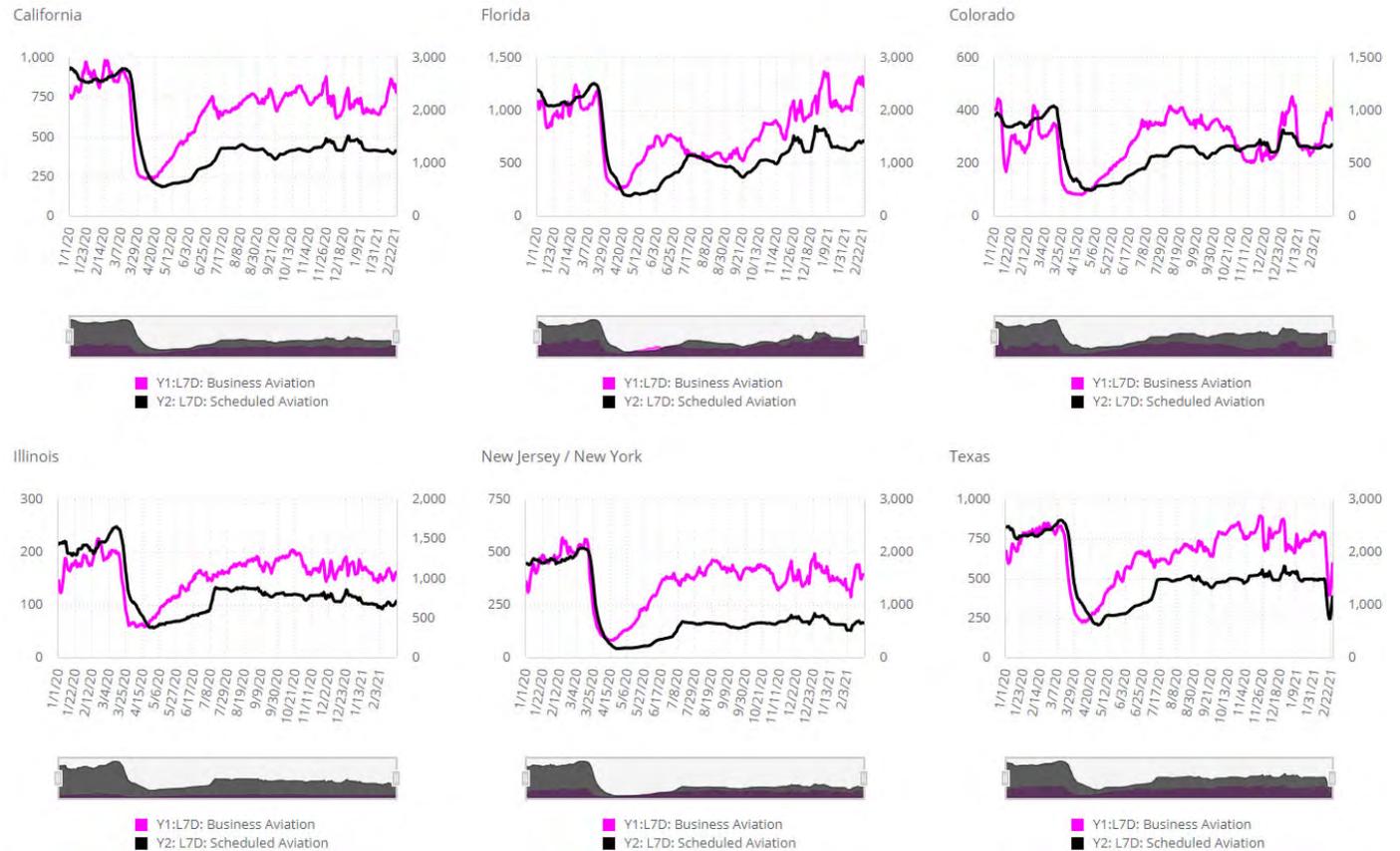
### Остальной мир

За пределами Европы и США тенденция в деловой авиации сохраняется с июля прошлого года; за весь период с января 2020 года активность снизилась на 22%, но с ноября прошлого года находится в пределах 10% от допандемийного уровня. С начала года трафик в «Остальном мире» снизился на 8%, а налет – на 14%. Если включить турбовинтовые самолеты, то Канада и Австралия являются самыми загруженными странами, трафик в которых соответственно растет и падает в годовом исчислении. Что касается парка бизнес-джетов, Бразилия и Багамы являются следующими по загруженности странами в этом месяце, при этом активность бизнес-джетов в Бразилии выросла на 14% в годовом исчислении. Рейсы из Мексики в США в феврале выросли на 20%. Активность бизнес-джетов на внутренних маршрутах уве-

личилась также в Китае, Нигерии, Колумбии, Индии и Саудовской Аравии. Количество рейсов бизнес-джетов из ОАЭ в этом месяце выросло на 38%, при этом в аэропорту Аль-Мактум наблюдается удвоение активности по сравнению с февралем 2020 года.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Разрыв между тенденциями в регулярной и нерегулярной авиации продолжает оставаться

значительным, причем наибольшее расхождение наблюдается в Соединенных Штатах. Всплеск спроса на отдых во время праздников и то, что кажется восстановлением корпоративного спроса на Восточном побережье, удерживает рынок США в пределах 10% от нормы, несмотря на замерзающий Техас и изоляцию Калифорнии. Европа сильно отстает, по крайней мере, Западная Европа, но в ряде стран на востоке частные самолеты загружены как никогда».



## Пандемия сократила поставки в 2020 году

На ежегодной пресс-конференции о состоянии отрасли Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) представила отчет о поставках и стоимости воздушных судов авиации общего назначения за весь 2020 год. Общая стоимость поставленных воздушных судов достигла \$22,8 млрд, что значительно меньше по сравнению с \$27,8 млрд в 2019 году. Поставки поршневых самолетов оставались стабильными, в то время как турбовинтовые самолеты, бизнес-джеты и вертолеты показали снижение по сравнению с 2019 годом.

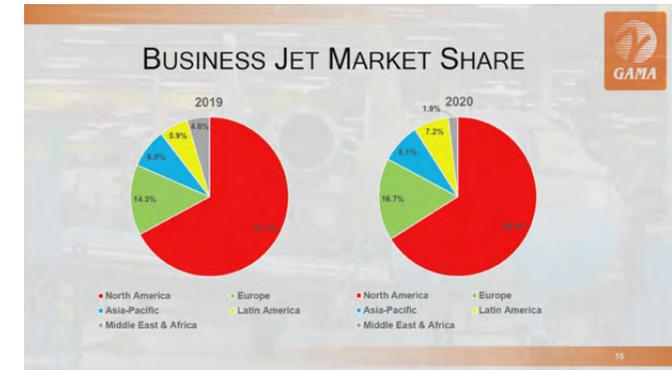
«Как и ожидалось, в 2020 году пандемия COVID-19 негативно повлияла на авиацию общего назначения и задушила рост отрасли. Несмотря на то, что мы по-прежнему сталкиваемся с потрясениями во всем мире, все признаки указывают на высокий спрос на наши продукты и услуги, который, к сожалению, сдерживается ограничениями в цепочке поставок, вызванными пандемией, и множеством препятствий для авиаперелетов через национальные границы. По мере того, как мы продвигаемся через процесс восстановления, наши компании-члены сделали здоровье и безопасность сотрудников и поставщиков своим главным приоритетом и неукоснительно поддерживают экономическую политику, направленную на сохранение квалифицированных кадров в аэрокосмической отрасли», - сказал президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс. «Отрадно видеть, что в четвертом квартале 2020 года в сегментах нашей отрасли произошел значительный подъем. В 2021 году отрасли авиации общего назначения будет важно работать вместе с нашими коллегами из коммерческого сегмента, чтобы сохранить нашу взаимосвязанную, но очень хрупкую цепочку безопасности, продолжая при этом привлекать

глобальные регулирующие органы к использованию их взаимно признанных компетенций в области безопасности полетов, чтобы идти в ногу с ускоряющимися технологическими инновациями, которые повышают безопасность полетов и экологическую устойчивость и способствуют восстановлению отрасли».

Поставки самолетов в 2020 году по сравнению с 2019 годом снизились на 0,9%, до 1312 единиц. Турбовинтовых самолетов передано клиентами на 15,6% меньше, 443 машины, поставки бизнес-джетов снизились на 20,4%, до 644 единиц. Стоимость всех поставленных в 2020 год самолетов составила \$20 млрд, что на 14,8% меньше, чем годом ранее.

Предварительно, поставки гражданских газотурбинных вертолетов в 2020 году по сравнению с 2019 годом снизились примерно на 16,9%, до 532 машин, поршневых вертолетов передано заказчикам 142 единицы или на 20,7% меньше, чем годом ранее. (На момент публикации данные Leonardo Helicopters за четвертый квартал были недоступны. Компания Leonardo Helicopters опубликует результаты по итогам года в марте. GAMA исключила из сравнительной таблицы данные Leonardo за четвертый квартал 2019 года).

На рынок Северной Америки пришлось 67,9% от общего объема поставок самолетов с поршневыми двигателями. Вторым по величине рынком поршневых самолетов шестой год подряд остается Азиатско-Тихоокеанский регион с долей в 17,4%. Поставки турбовинтовых самолетов клиентам из Северной Америки составили 54,9% от общемировых поставок. Вторым по величине рынком для турбовинтовых самолетов стала



Европа с 14,4%. На рынок Северной Америки пришлось 66,0% поставок бизнес-джетов. Далее следует Европа с показателем 16,7%.

### Отчет GAMA по поставкам за весь 2020

Поставки самолетов и доходы за весь 2020 г.

Сегмент	2019	2020	Изменение
<b>Поршневые</b>	<b>1 324</b>	<b>1 312</b>	<b>-0,9%</b>
<b>Турбовинтовые</b>	<b>525</b>	<b>443</b>	<b>-15,6%</b>
<b>Бизнес-джеты</b>	<b>809</b>	<b>644</b>	<b>-20,4%</b>
<b>ВСЕГО</b>	<b>2 658</b>	<b>2 399</b>	<b>-9,7%</b>
<b>СТОИМОСТЬ</b>	<b>\$ 23,5 млрд.</b>	<b>\$ 20,0 млрд.</b>	<b>-14,8%</b>

Поставки вертолетов и доходы за весь 2020 г.

Сегмент	2019	2020	Изменение
<b>Поршневые</b>	<b>179</b>	<b>142</b>	<b>-20,7%</b>
<b>Газотурбинные</b>	<b>640</b>	<b>532</b>	<b>-16,9%</b>
<b>ВСЕГО</b>	<b>819</b>	<b>674</b>	<b>-17,7%</b>
<b>СТОИМОСТЬ</b>	<b>\$ 3,2 млрд.</b>	<b>\$ 2,7 млрд.</b>	<b>-16,2%</b>

## GlobeAir прогнозирует в 2021 году рост на 20%

Эксперты в области авиации, включая лидера европейского рынка GlobeAir, прогнозируют рост объема чартерных рейсов на легких бизнес-джетах в 2021 году на 20% в годовом исчислении.

После вспышки пандемии европейская бизнес-авиация проявила особую устойчивость, становясь сильнее, в то время как коммерческие авиаперевозки погрузились в глобальный кризис. По данным Европейской организации по безопасности в авиации (Евроконтроль) и Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), из-за COVID-19 коммерческие авиакомпании потеряли 55% своих рейсов. В связи с тем, что авиалайнеры внезапно становятся недоступными и менее надежными на фоне «медицинских угроз», все больше и больше состоятельных пассажиров начали арендовать частные самолеты для важных поездок.

«В 2020 году количество новых клиентов GlobeAir выросло на 89%, при этом декабре 2020 года – на 24% и январе 2021 года – на 17%. Эта тенденция, может быть, связана с ростом числа конвертаций и



переходов на более оптимальные типы воздушных судов. «Первые — это часто летающие люди, которые перешли на частные самолеты, вторые — пассажиры самолетов деловой авиации, которые теперь предпочитают услуги операторов, предлагающих легкие бизнес-джеты с лучшей экономикой перелета», — говорит вице-президент по маркетингу и продажам Джонатан Бердоз.

Текущие тенденции в сфере путешествий указывают на то, что в 2021 году отрасль по-прежнему столкнется с проблемами. Безопасности и гибкости всегда будет уделяться повышенное внимание во все более регулируемой среде авиаперевозок. И коммерческим, и частным авиакомпаниям придется сделать эти аспекты центральной частью своей стратегии, чтобы оставаться на плаву. Независимо от того, начаты ли программы вакцинации, этого будет недостаточно для решения проблемы биобезопасности еще на один год. Сегодня, например, многие европейские страны не считают вакцины зеленой картой, позволяющей свободно путешествовать без многократного тестирования. Будет больше ближне-магистральных рейсов, чем дальнемагистральных, и пассажиры потребуют максимальной гибкости при перебронировании и изменении расписания. Коммерческие авиакомпании не будут восстанавливать многие из закрытых маршрутов, особенно те, которые соединяют региональные и небольшие аэропорты.

«В 2021 году отрасль выйдет на передний план. Деловая авиация увеличила свои конкурентные преимущества перед регулярными авиакомпаниями, предоставив контролируемую безопасность путешествий и расписание по требованию. Существуют сильные экономические препятствия, и мы ожидаем, что рынок авиатакси, ориентированный

на оптимальную работу в этих условиях, покажет существенный рост. Одним из очевидных примеров является GlobeAir, ведущий европейский оператор в сегменте легких джетов: после пандемии GlobeAir удалось увеличить трафик в пределах 1% от своей загрузки в 2019 году, обслуживая почти 9000 рейсов в более чем 300 аэропортов в течение 2020 года», — говорит управляющий директор WingX Ричард Кое. «Опираясь на уроки, извлеченные после кризиса 2008 года, из которого она, собственно, и возникла, GlobeAir разработала и усовершенствовала бизнес-модель воздушного такси «ad-hoc». Компания ожидает поступления большого количества запросов во время Пасхи. Сегодня эксперты по продажам GlobeAir прогнозируют, что Сардиния, Корсика, Балеарские острова и Лазурный берег станут главными направлениями следующего лета. GlobeAir укрепляет свои отношения с ключевыми партнерами, чтобы предоставлять комплексные индивидуальные услуги, включая решения для путешествий и проживания, чтобы удовлетворить новые нормализованные потребности в поездках. Компания объявила, что расширит свой флот, чтобы быть готовой для выполнения вышеуказанных планов в летнем сезоне. Она также подтвердила важность сосредоточения внимания на оптимальной поддержке клиентов и круглосуточной доступности, чтобы быстро реагировать на запросы «в последнюю минуту».

«После сложных событий прошлого года мы начинаем 2021 год с оптимизмом. Это одновременно сложное и захватывающее время для бизнес-авиации, когда есть пространство для инноваций и новых концепций, несмотря на кризис. Вся моя команда и я уверены, что выйдем из этого кризиса сильнее, и что многие новые идеи из нашего пула проектов станут реальностью», — резюмирует генеральный директор GlobeAir Бернхард Фрагнер.

## Locher Airfield – немного другой аэродром

Любой, кто интересуется самыми необычными аэропортами мира, обязательно должен увидеть небольшой и очень уникальный аэродром в Южном Тироле. Владелец аэродрома Гебхард Лохер сильно дружит с близкими и имеет армию друзей. Это объясняет, почему у него теперь есть собственная улица прямо за домом и штаб-квартирой одноименной компании.

В долине Сарнталь, самом большом по площади муниципалитете Южного Тироля, движение иногда останавливается. Не из-за пробок, а потому, что изумленные туристы не могут не остановиться, чтобы

посмотреть, как Гебхард Лохер взлетает или приземляется на своем Pilatus PC-12. Аэродром расположен на высоте 2600 футов (795 метров), а длина наклонной взлетно-посадочной полосы составляет 1433 футов (437 метров).

### *В сердце природы*

Взлетно-посадочная полоса была создана одновременно с завершением строительства новых зданий компании Gebhard в 2005 году. Имея соответствующее оборудование и специалистов, доступных на

месте во время этого проекта, Гебхард Лохер решил построить взлетно-посадочную полосу и первый ангар одновременно. Склон и немного леса — вот все, что стояло на месте, которое теперь занято взлетно-посадочной полосой и новым зданием компании.

Взлетно-посадочная полоса находится на три фута (один метр) выше ангара, разница между которыми перекрывается рулежной дорожкой шириной 16 футов (пять метров). Продуманная утепленная конструкция крыши Ангара 1 означает, что его также можно использовать в качестве дополнительной парковки. В состав «комплекса» входит мобильная заправка. После одобрения строительства полосы итальянскими властями, которое прошло без проблем, Гебхард решил набраться опыта, совершая бесчисленные взлеты и посадки на самых разных типах небольших самолетов.

### *Лучшая лошадь в конюшне*

По мере накопления опыта, увеличения размеров самолетов, поездки с друзьями стали более частыми, и Гебхард начал присматриваться к PC-12. В аэропорту Бозене, расположенном примерно в 10 милях (17 км) от него, он изучил справочник и руководство по летной эксплуатации PC-12 и сравнил теоретические и практические взлетно-посадочные дистанции. Он заметил, что взлетно-посадочная дистанция, обычно достигаемая в действительности, намного короче, чем указано в теоретических расчетах. На своем PC-12 ему удалось добиться даже более коротких взлетно-посадочных дистанций, чем на других самолетах, которые уже совершали прилет и вылет с Locher Airfield.

Итак, в 2016 году он решил пойти дальше и купить PC-12. Он начал с многочисленных прилетов и выле-



тов с различных взлетно-посадочных полос, а затем совершил первую посадку на своем собственном аэродроме. В 2016 году при заходе на посадку пришлось даже пролететь над тремя высоковольтными линиями электропередач – маневр непростой. Гебхард теперь называет свой PC-12 лучшей лошадью в конюшне. «Нет конкуренции по комфорту, производительности и экономичности», - объясняет он.

### ***Безопасность прежде всего***



Гебхард проявляет максимальную осторожность при планировании всех своих профессиональных и связанных с авиацией проектов. Аэродром очень популярен у немногих живущих поблизости. Locher Airfield открыт только для пилотов, которые лично знакомы с самим Гебхардом – его способ гарантировать, что только достаточно квалифицированные пилоты имеют право приземлиться на его аэродроме.

По образованию слесарь, Гебхард ведет собственное

дело. «Что касается моей карьеры, я часто оказывался в нужном месте в нужное время», - говорит он. Благодаря собственному аэродрому, расположенному в непосредственной близости от зданий компании, он имеет все возможности для удовольствия от жизни и коротких полетов на своем PC-12 в конце дня или на выходных – как правило, в пределах Европы и обычно в пункты назначения в Испании, Греции, Хорватия или юг Италии.



## Самолет недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Gulfstream G450**

Год выпуска: **2015 г.**

Место съемки: **февраль 2021 года, Moscow Domodedovo - UDD, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович