



Минувшая неделя опять прошла без оптимизма. Слово «коронавирус» прочно заняло первое место во всех мировых поисковиках, а то, что мы увидели на фондовых площадках многие уже сравнивают в Великой Депрессией. На этой неделе стало известно, что из-за опасений, связанных с быстро развивающейся вспышкой коронавируса COVID-19 European Business Aviation Association (EBAA) и National Business Aviation Association (NBAA) официально отменили ежегодную выставку деловой авиации EBACE 2020 (European Business Aviation Convention & Exhibition 2020). Мероприятие планировалось провести в Женеве с 26 по 28 мая 2020 года. Решение партнерских организаций было принято после того, как швейцарские власти объявили, что все мероприятия с участием более 100 человек будут запрещены как минимум до 30 апреля. Впрочем, к этому были готовы многие, и оставалась лишь маленькая надежда, но, увы, чуда не произошло. Вдобавок Национальная ассоциация деловой авиации объявила, что отменяет все запланированные мероприятия и встречи до 1 июля. И уже стало известно, что отменен Берлинский авиасалон ILA 2020 и под угрозой отмены находится авиасалон в Фарнборо.

Материалов про COVID-19 в этом выпуске предостаточно, так сказать на любой вкус. А из более позитивных новостей стоит отметить весьма неплохие итоги работы в прошлом году VistaJet. Согласно данным оператора, за минувшие 12 месяцев прошлого года удалось увеличить количество долевых участников на 21%. За этот же период количество выполненных рейсов выросло на 12% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года.



Год Коронавируса

Александр Осит: однозначно этот год будет назван «Годом Коронавируса», и, к сожалению, это уже факт

стр. 19



Драма коронавируса сильно переоценена

Евгений Туткевич размышляет об истинной причине мировой паники

стр. 22



Безусловно, акции стоит приобретать

Насколько удачно инвестировать в настоящий момент? Насколько привлекательны авиационные активы? Что будет с рынком к концу года? На эти вопросы ответит гость BizavNews - Директор по развитию ИК ФридомФинанс Антон Мельцов

стр. 24



«А вместо сердца пламенный мотор...»

Эта фраза точно характеризует легендарный двигатель, который стал бестселлером на протяжении уже почти шести десятилетий. И как бы не спорили авиаторы именно двигатель и есть сердце любого самолета и вертолета

стр. 26

Gulfstream

G280



Чуда не произошло – EBACE отменили

В прошлое воскресенье вечером стало известно, что из-за опасений, связанных с быстро развивающейся вспышкой коронавируса COVID-19 European Business Aviation Association (EBAA) и National Business Aviation Association (NBAA) официально отменили ежегодную выставку деловой авиации EBACE 2020 (European Business Aviation Convention & Exhibition 2020). Мероприятие планировалось провести в Женеве с 26 по 28 мая 2020 года.

Решение партнерских организаций было принято после того, как швейцарские власти объявили, что все мероприятия с участием более 100 человек будут запрещены как минимум до 30 апреля. Швейцарские власти также заявили, что вновь введут Шенгенский пограничный контроль.

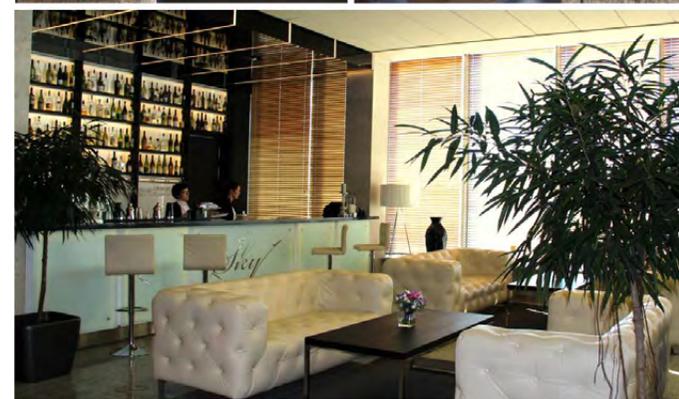
«Как и во всех мероприятиях NBAA, мы рассматриваем наших участников как партнеров, чье здоровье и благополучие является нашей главной заботой, и

этот приоритет является главным в нашем решении отменить EBACE 2020», - отметил президент и генеральный директор NBAA Эд Болен.

Генеральный секретарь EBAA Атхар Хусейн Хан отметил: «Это самое трудное решение, которое руководство EBAA и Совет управляющих должны были принять за последние годы. Но учитывая беспрецедентные обстоятельства, у нас не было другого выбора. Мы должны сделать все возможное, чтобы помочь защитить себя от воздействия COVID-19 и снизить любые риски, связанные с распространением вируса».

Два партнера-организатора договорились, что выставочные и регистрационные сборы будут возвращены в полном объеме.

Также NBAA отменила все свои запланированные мероприятия и встречи до 1 июля.



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

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

Глава Росавиации заявил о рисках для безопасности полетов из-за вируса

Распространение коронавирусной инфекции может создать угрозу для безопасности полетов, заявил на заседании коллеги Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) глава ведомства Александр Нерадько. По его словам, это связано с тем, что пандемия сделала невозможным использование пилотами зарубежных тренировочных центров и угрожает поставкам запасных частей для воздушных судов.

«Коронавирусная инфекция может напрямую отразиться и на безопасности полетов в связи с невозможностью пользоваться услугами зарубежных тренировочных центров. К решению данной проблемы необходимо готовиться немедленно, это также повлияет и на доставку запасных частей», — сказал Нерадько.

Глава Росавиации также предупредил о риске банкротства авиакомпаний из-за снижения доходов в связи с закрытием международных маршрутов с одновременным ростом расходов из-за падения курса рубля.

«Различные цифры называются, если такая ситуация сохранится до конца года. Эти цифры различны, они требуют проверки, но называются: свыше 100 млрд руб.», — сказал Нерадько по поводу возможных убытков авиакомпаний. По оценке экспертов консалтинговой компании Bain & Company, потери российских авиакомпаний из-за закрытия международного сообщения могут составить к осени 2020 года до 360 млрд руб.

Источник: РБК




МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



Волваздел и Сблв 2009 лалалел горсвалл марелл комалл Волваздел лс. лмле десерлн струлр лВолваздел лс. Все права защлленл.



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

COVID-19: европейская бизнес-авиация под угрозой

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) уважает решение европейских властей временно ограничить несущественные поездки, но призывает Европейскую Комиссию, государства-члены и Швейцарию рассмотреть все доступные меры по восстановлению и оказанию помощи для обеспечения непрерывности бизнеса операторов, аэропортов и других компаний, работающих в сфере деловой авиации.

Учитывая нынешнюю глобальную пандемию, ЕВАА уважает решения Европейской комиссии, государств-членов и Швейцарии временно ограничить несущественные поездки в интересах общественного здравоохранения. Для бизнес-авиации безопасность является – и всегда будет оставаться – главным приоритетом.

В этом кризисе одна область деловой авиации – ме-



дицинские полеты – должна освобождена от любых ограничений, поскольку они помогают спасти жизни. В среднем европейская бизнес-авиация выполняет не менее 70 медицинских рейсов в день.

Быстрое распространение COVID-19, наряду с введенными правительствами и деловыми кругами ограничениями, оказывает разрушительное воздействие на авиационную отрасль и деловую авиацию. Отрасль вносит значительный вклад в европейскую экономику, соединяя в три раза больше мест назначения, чем регулярные авиалинии, генерируя почти 90 миллиардов евро и давая работу более 370 тысячам человек.

Генеральный секретарь ЕВАА Атар Хусейн Хан сказал: «Еще слишком рано полностью оценивать степень влияния кризиса на сегмент деловой авиации. Но мы получаем сообщения о «заземлении» самолетов операторов, закрытии аэропортов и увольнении сотрудников во всей Европе из-за быстро развивающегося кризиса и ограничений на поездки».

Деловая авиация призывает Европейскую Комиссию, государства-члены и Швейцарию рассмотреть все имеющиеся меры по восстановлению и оказанию помощи для обеспечения непрерывности работы и непрерывности бизнеса членов ассоциации. Крайне важно позволить операторам бизнес-авиации как можно скорее вернуться к обычным операциям, чтобы они могли поддержать восстановление экономики в целом.

В ближайшие недели и месяцы сегмент деловой авиации будет продолжать интенсивно сотрудничать со всеми органами власти, стремясь сдержать эту вспышку и смягчить ее воздействие на граждан Европы и весь мир.

НАМ ДОВЕРЯЮТ



Риски в деловой авиации. История, реалии и возможности

В первых числах весны 2020 года представители авиакомпании «Меридиан» приняли участие в форуме «Business aviation risk. Memories, realities and possibilities», впервые проведенном под эгидой European Business Aviation Association (ЕВАА) 2 и 3 марта.

Мероприятие прошло в Великобритании, на территории Колледжа Черчилля Кембриджского университета (Churchill College, University of Cambridge). Авиакомпания «Меридиан» получила персональное приглашение от ЕВАА для участия в программе форума.

Участники мероприятия, в числе которых также были IBAC Ltd., Global Aerospace, Golden Care, Grimme Butcher Jones, Medic'Air International, McLaren Aviation, Willis Towers Watson, АО «Альфа-страхование» и другие, обсудили вопросы развития

концепции управления рисками в бизнес-авиации.

Являясь единственным представителем отечественной бизнес-авиации, авиакомпания «Меридиан» выступила с докладом о ситуации на российском рынке деловых перевозок. Помимо вопросов состояния рынка, доклад затрагивал и происходящие в правовом поле Российской Федерации изменения, направленные на упорядочивание «правил игры» и создание условий для иностранных перевозчиков осуществлять свою деятельность в России, не подвергаясь ненужным рискам, связанным с нарушениями национального авиационного, таможенного и налогового законодательства. Доклад вызвал неподдельный интерес участников мероприятия, что в свою очередь свидетельствует о готовности заинтересованных сторон рассматривать открывающиеся легальные правовые возможности для налаживания взаимовыгодного сотрудничества в сфере бизнес-авиации.



Luxaviation запускает инициативу поддержки отрасли

Для помощи коллегам по отрасли в это кризисное время люксембургский оператор Luxaviation запустил Инициативу солидарности европейской деловой авиации (European Business Aviation Solidarity Initiative – EBASI), которая делает административные, финансовые и закупочные ресурсы компании доступными для конкурентов в течение следующих трех месяцев. Это позволит всем участвующим в проекте операторам получить, по возможности, ту же цену, которую Luxaviation получает от своих поставщиков, и использовать те же условия оплаты. Эта инициатива также предоставит операторам возможность получить доступ ко всем документам, которые должны быть направлены в государственные и регулирующие органы для экономии затрат.

«Являясь крупным игроком в деловой авиации, мы очень серьезно относимся к своим клиентам, партне-

рам и отрасли в целом», - сказал Патрик Хансен, генеральный директор Luxaviation Group, добавив, что компания строит свой бизнес на ресурсах, которых у мелких операторов может не хватать для работы в условиях ограничений, вызванных COVID-19. «Инициатива позволит им сосредоточить свои ограниченные ресурсы на обеспечении безопасности своих клиентов и активов, что имеет первостепенное значение для поддержания максимально возможным здоровья отрасли».

Патрик Хансен также пригласил ЕВАА принять участие в программе, чтобы помочь создать «гарантийный фонд», который можно предоставить нуждающимся компаниям. «Если бы ЕВАА была на стороне этой инициативы, мы были бы очень рады отдать EBASI под их контроль или координацию», - сказал Хансен.





FBO RIGA
A part of Flight Consulting Group

**Признанный
уровень качества**


| Best FBO
in Europe


В Индии говорят о социальном влиянии АОН

Ассоциация эксплуатантов деловых самолетов Индии (BAOA) и Pratt & Whitney совместно выпустили отчет [«Социальное воздействие авиации общего назначения»](#), чтобы привлечь внимание к преимуществам, которые получает общественность от отрасли. Отчет был опубликован на прошлой неделе на открытии четырехдневной выставки деловой авиации и авиашоу Wings India 2020 в Хайдарабаде.

В отчете основное внимание уделяется социальному влиянию авиации общего назначения на службы скорой медицинской помощи (EMS), воздушной связи с удаленными районами и управлению при стихийных бедствиях. Доклад указывает на необходимость решения проблемы EMS в связи со старением населения, увеличением расходов на здравоохранение и благоприятной политикой.

Кроме того, в нем говорится, что воздушная связь с удаленными районами «может преодолеть такие барьеры, как физическое отсутствие инфраструктуры». Исследование показывает, как комплексный набор мер политики может помочь поднять социальный и экономический статус отдаленных регионов. Между тем, согласно отчету, миссии по борьбе со стихийными бедствиями, такие как пожаротушение, поисково-спасательные работы и программы гуманитарной помощи, являются насущной необходимостью.

«Исследование демонстрирует важность политики и моделей финансирования для расширения прав и возможностей сограждан и стимулирования нашей экономики», - сказал управляющий директор BAOA Р.К. Бали.



FBO EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

В массовый отпуск

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

«Это решение позволит нам внести свой вклад в смягчение и сдерживание распространения COVID-19

посредством социального дистанцирования, при этом продолжая поддерживать наших клиентов», - говорится в письме исполнительного директора Textron Aviation Рона Дрэйпера. «Какая бы сложная ни была эта ситуация, безопасность и благополучие наших сотрудников и клиентов остаются нашим главным приоритетом». Сейчас в штаб-квартире компании в Вичите работают 10000 человек.

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



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Европейские ассоциации требуют ужесточить наказание за незаконные чартеры

Европейская ассоциация деловой авиации, Британская ассоциация бизнес-авиации и авиации общего назначения и Ассоциация авиационного чартера обязуются активизировать свои усилия по борьбе с незаконными чартерными рейсами. Ассоциации также призвали правительства всего мира более серьезно относиться к проблеме незаконных чартерных рейсов.

Призыв ассоциаций прозвучал в ответ на публикацию Отделом по расследованиям авиационных происшествий Великобритании (AAIB) [отчета](#) о катастрофе Piper Malibu, перевозившего 28-летнего футболиста Эмилиано Сала через пролив Ла Манш в январе 2019 года. В отчете указывается, что «ни у пилота, ни у самолета не было необходимых лицензий или разрешений для коммерческой деятельности», что очередной раз поднимает вопрос о незаконных чартерных рейсах.

Ассоциации планируют организовать (наверно после

снятия ограничений, связанных с распространением коронавируса, прим.ред.) специальные семинары по всей Европе для операторов, брокеров и органов власти для ускорения обмена знаниями и передовым опытом. Кроме того, они будут внедрять новые инструменты, позволяющие пассажирам и сообществу бизнес-авиации упростить поиск чартерных операторов, получить доступ к информационным бюллетеням и возможность сообщать о сомнительных операциях.

Кроме того, организации подчеркнули, что власти должны предоставить дополнительные ресурсы «для активного преследования правонарушителей, пренебрегающих законом. Для тех людей, которые, несмотря на знание закона, действуют так, как если бы он на них не распространяется, должны действовать гораздо более строгие приговоры, более существенные штрафы, лишение лицензий и конфискация самолетов».



**САМЫЙ ЛУЧШИЙ ТУРБОПРОП
В МИРЕ СТАЛ ЕЩЕ ЛУЧШЕ –
PC-12 NGX!**

**СТАНЬТЕ ВЛАДЕЛЬЦЕМ
САМОЛЕТА PILATUS!**

**PC-24 –
ЕДИНСТВЕННЫЙ ДЖЕТ,
КОТОРЫЙ САДИТСЯ НА ГРУНТ**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России

www.nesterovavia.aero

ACS открывает офис в Чикаго

Чартерный брокер Air Charter Service (ACS) открыл новый филиал в Чикаго. Для компании это десятый офис в Северной и Южной Америках и 27-й в мире с момента открытия в 1990 году. Новый офис будет возглавлять Кейтлин Ульманн, которая за почти десять лет работала в офисах ACS в Лос-Анджелесе, Лондоне и Нью-Йорке.



«Чикаго уже много лет находится в нашем фокусе как естественное место для следующего офиса ACS в США», - сказал Ричард Томпсон, президент компании в Северной и Южной Америках. «Город является третьим по численности населения в США и имеет один из самых высоких ВВП в мире – в прошлом году он заработал \$689 млрд. Аэропорт О'Хара является шестым по загруженности в мире, и в городе находится множество компаний из списка Fortune 500. Мы считаем, что здесь есть большой рынок для наших чартерных пассажирских и грузовых воздушных перевозок».

ACS организует более 23 000 чартерных рейсов каждый год с доходом около \$700 млн.

«Полярный» рекорд скорости Gulfstream подтвержден

Fédération Aéronautique Internationale (FAI) официально зарегистрировала рекорд скорости Gulfstream G650ER при выполнении рейса между двумя полюсами. Рекорд, установленный 11 июля, теперь составляет 860,73 км/ч (464,76 узлов, 534,83 миль в час).

Напомним, что Председатель компании Action Aviation капитан Хэмиш Хардинг и полковник Терри Виртс, астронавт, бывший командир Международной космической станции и летчик-испытатель ВВС США, с 9 по 11 июля 2019 года побили мировой рекорд скорости в кругосветном полете через оба полюса на Gulfstream G650ER компании Qatar Executive. Миссия под названием One More Orbit (Еще одна орбита) отдала дань достижениям миссий «Аполлон», подчеркивая, как люди раздвигают границы авиации. Миссия стартовала 9 июля 2019

года в 9:32 утра - в то же время, что и полет «Аполлон 11».

«Чтобы побить текущий рекорд, который держался с 2008 года, нам нужно было расширить границы скорости и характеристик самолета», - сказал Хэмиш Хардинг, который был одним из четырех пилотов G650, выполнявших 48-часовую непрерывную миссию.

«Это наш способ отметить 50-ю годовщину посадки Аполлона-11 на Луну, поскольку мы акцентируем внимание на прошлом, настоящем и будущем освоения космоса. Мы поддерживали связь с людьми на земле с помощью прямой трансляции, предоставленной провайдером связи Satcom Direct, который задокументировал путешествие длиной 25000 миль (40000 км)», - продолжил Терри Виртс.



Первый H145 поставлен в Мексику

Компания Pegaso Air Transportation (Pegaso) стала первым оператором Airbus H145 в Мексике. На прошлой неделе компания получила первый из четырех заказанных H145. В настоящее время Pegaso использует парк из 25 вертолетов Airbus, включая модели семейств H130, H135, EC145, EC155 и H175. Новые вертолеты будут задействованы для оказания авиатранспортных услуг энергетической отрасли, говорится в сообщении компании.

«После того, как наша компания успешно эксплуатировала EC145 в Мексике мы считаем, что H145 был естественным шагом для дальнейшего повышения стандартов Pegaso в области перевозки пассажиров. Мы надеемся повторить рекорд летных часов, который нам удалось достичь с предшественником H145», - комментирует Энрике Зепеда Наварро, генеральный директор Pegaso Air Transport.

Мексика стала пятой страной Латинской Америки, в которой эксплуатируется Airbus H145. Ранее вертолеты были поставлены в Аргентину, Чили, Бразилию и Перу. В настоящее время Airbus контролирует 60% рынка Мексики, где эксплуатируются 22 военно-транспортных вертолета и 150 коммерческих.

Основными отличиями новой модификации от базового EC145 считаются цельная ударопрочная хвостовая балка, полностью выполненная из композитных материалов, и хвостовой винт типа «фенестрон», защищающий лопасти от порывов ветра, попадания в провода ЛЭП и деревья, а также оборудование для ночных полетов. В комплект авионики входят 4-канальный автопилот и три широкоформатных LCD-дисплея. Двигатели Turbomeca Arriel 2E повышают летные возможности вертолета на 20% в нормальных условиях эксплуатации и на 50% - с одним отказавшим двигателем.

Airbus Helicopters принимает заказы только на новый H145

HeliHub.com сообщает, что Airbus Helicopters теперь будет продавать H145 только в варианте с пятилопастным несущим винтом. Четырехлопастной несущий винт больше не является опцией, и ряд ныне эксплуатируемых парков уже запланирован для обновления до более новой модели, в том числе немецким оператором EMS DRF Luftrettung.

По данным издания, сейчас время ожидания при заказе H145 составляет около 18 месяцев с момента принятия заказа до поставки из Германии.

Новая версия бестселлера Airbus, легкого двухмоторного H145, была представлена в марте этого года на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте (США). Вертолет оснащен инновационным пятилопастным винтом и увеличенной на 150 кг полезной нагрузкой. Простота конструкции нового бесподшипникового несущего винта упрощает техническое обслуживание, улучшает эксплуатационную надежность H145, а также гарантирует больший комфорт в полете пассажирам и экипажу.



Nomad получил IS-BAO Stage II

Швейцарский бизнес-оператор Nomad Aviation успешно прошел аудит и получил сертификат IS-BAO Stage II (Международный стандарт операторов деловой авиации), говорится в сообщении компании.

«Мы очень гордимся тем, что присоединились к избранной группе компаний по всему миру, которая достигла IS-BAO Stage II. Благодаря приверженности, самоотверженности и культуре безопасности всех наших сотрудников по всему миру нам потребовалось всего два года, чтобы пройти путь от IS-BAO Stage I к IS-BAO Stage II. Это одобрение демонстрирует превосходный уровень безопасности и профессионализм в нашей повседневной деятельности, а также наше стремление всегда предоставлять владельцам VIP-самолетов и заказчикам VIP-чартеров лучший и безопасный сервис», - комментирует генеральный директор компании Томас Келли.

IS-BAO представляет собой добровольный международный стандарт эксплуатации деловых воздушных судов и был впервые представлен на выставке EBACE еще в 2002 году. Цель внедрения стандарта – повышение уровня профессионализма и безопасности работы авиакомпании или корпоративного департамента авиационных перевозок.

IS-BAO предусматривает три уровня проведения аудитов, которые определяют степень внедрения и эффективности работы SMS (системы управления безопасностью полетов):

- Stage I – SMS документирована, одобрена, обеспечена ресурсами и начинает внедряться
- Stage II – SMS функционирует, результаты функционирования измеряются и анализируются
- Stage III – SMS устойчиво функционирует и поддерживается непрерывный процесс улучшения культуры безопасности полетов.

Итоги работы Geneva Airpark в 2019 году

Компания Geneva Airpark, крупнейший провайдер услуг по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в аэропорту Женевы, в 2019 году суммарно обслужила 5000 рейсов деловой авиации. Из них 2500 прилетов/вылетов пришлось на чартерные рейсы, еще 2500 прилетов/вылетов – на краткосрочное техническое обслуживание.

В 2019 году было обработано 99 различных типов воздушных судов. В течение года команда Geneva

Airpark оказала 4400 услуг: уборка воздушных судов, питьевая вода, туалеты, кэйтеринг и т.д.

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



АМАС начал работы на BBJ747-8

Швейцарский провайдер услуг по ТОиР и комплектации интерьеров бизнес-джетов АМАС Aerospace сообщает о начале работ на очередном бизнес-жете Boeing BBJ747-8. В компании не раскрывают имя заказчика, ссылаясь на конфиденциальность. Как комментируют в АМАС Aerospace, BBJ747-8 подвергнется полной переконфигурации салона. Дополнительно будет установлена система связи Ka-Band и обновлена система In-Flight Entertainment. На оба технических решения компания получила дополнительный сертификат. Параллельно самолет пройдет 72-месячную проверку. Детали интерьера будущего салона также не раскрываются.

Напомним, что площадь салона BBJ747-8 составляет 4 786 квадратных футов (444,6 квадратных метров). Данный самолет будет оснащен системой AeroLoft производства Greenpoint Technologies, которая располагается над основным отсеком, между верхней палубой и хвостовой частью, создавая дополнительные 393 квадратных фута (36,5 квадратных метров) пространства в салоне. Установка системы AeroLoft будет произведена специалистами Boeing Global Transport & Executive Systems (GTES) в городе Вичита, штат Канзас.

Самолет способен перевозить до 100 пассажиров, а дальность его полета составляет 8840 морских миль (16372 км). Boeing 747-8 обеспечивает значительное сокращение расхода топлива и вредных выбросов, а также создает на 30% меньше шума по сравнению со своим предшественником 747-400. Boeing 747-8 является самым быстрым гражданским самолетом в своем классе со стандартной скоростью 0,86 М.

VistaJet подвела итоги прошлого года

Компания VistaJet на минувшей неделе отчиталась о результатах работы в 2019 году. Согласно данным оператора, за 12 месяцев прошлого года удалось увеличить количество участников программ на 21%. За этот же период количество выполненных рейсов выросло на 12% по сравнению с аналогичным периодом 2018 года. Самым сильным периодом для компании стал третий квартал, когда было выполнено 28% всех рейсов.



Открытие ближневосточного офиса привело к тому, что этот регион дал самый большой рост для компании по количеству рейсов, пассажиров и новых клиентов, присоединившихся к программе VistaJet — на 24%, 35% и 26% соответственно. В ОАЭ зарегистрировали большинство рейсов в этом регионе и наблюдали увеличение числа рейсов на 21%.

В США количество членов программы VistaJet увеличилось на 24%, в то время как членство в Азии выросло на 6%, причем Китай, Индия и Сингапур лидировали по этому показателю. В Европе зафиксирован рост летных часов на 11% по сравнению с показателями 2018 года и увеличение количества членов программы VistaJet на 23%. На долю Великобритании приходилось 24% рейсов VistaJet в этом регионе — несмотря на политическую неопределенность, страна продолжает оставаться центром внимания мирового и европейского бизнеса, комментируют в компании.

Летом прошлого года Vista Global Holdings (VGH) завершила сделку по приобретению американского чартерного брокера и разработчика приложений JetSmarter. В портфеле VGH компания JetSmarter присоединилась к VistaJet, XOJet и Vista Lease.

Также в компании подвели итоги работы за первые два месяца 2020 года. Несмотря на проблемы, связанные с коронавирусом (COVID-19), оператор увеличил на 16% общее количество выполненных рейсов и компания продолжает видеть высокий спрос во всех регионах. В США зарегистрировано наибольшее количество рейсов в течение первых двух месяцев года — 23% от общего количества выполненных рейсов. Несмотря на глубокое воздействие вируса, распространяющегося по всей Азии, спрос на континенте остается стабильным на уровне 11%.

В «Доброграде» выполнено очередное ТО на Pilatus PC-12 NG

В конце февраля авторизованный сервисный центр Pilatus компании [Nesterov Aviation](#) (эксклюзивный дилер самолетов Pilatus в России) выполнил техническое обслуживание одновременно сразу двух Pilatus PC-12 NG. Это шестимесячные работы на воздушном судне Pilatus PC-12 NG белорусского оператора VySky и плановые работы на Pilatus PC-12 NG одного из частных российских клиентов. Как рассказали BizavNews в компании, работы были выполнены с применением специального инструмента и оборудования, дополнительно приобретенного в конце 2019 года.

Это уже не первый визит «белорусского Пилатуса» в «Доброград». Год назад на другом самолете VySky также были выполнены первые работы. Это стало возможным после получения одобрения белорусского авиационного регулятора № СПС-134 (Министерство транспорта и коммуникаций Белоруссии), выданного в конце 2018 года.

«В нашем сервисном центре есть инструмент на все виды планового и внепланового обслуживания самолетов Pilatus PC-12, в том числе специальных работ, неразрушающему контролю, бароскопии и

т.д. Приобретенный полный комплект инструментов сопоставим с объемом инструмента крупных сервисных центров Pilatus в Европе, а по некоторым позициям оснащенности и опережает их. В процессе приобретения инструмента проводились консультации с заводом Pilatus, исходя из опыта проведения подобных работ. Мы не останавливаемся на месте и продолжаем закупать дополнительные позиции по инструменту и оборудованию для выполнения ТО на самолетах наших клиентов с наивысшими стандартами качества. Также начато воплощение в жизнь проекта по созданию полноценного склада авиационных запчастей Pilatus, уже имеется практически полный комплект расходных материалов, некоторых запасных частей по двигателю и системам самолета для планового и внепланового ТО и сервисный центр готов к принятию на ТО всех своих клиентов в 2020 году», - комментируют в [Nesterov Aviation](#).

В настоящий момент в сервисном центре работают семь инженеров по направлениям: инженеры категории В1 (механик), инженеры категории В2 (авионика), а также инженеры наивысшей категории С. Весь персонал прошел обучение в сертифицированных российскими авиационными властями авиационных учебных центрах, а также одобренных заводом Pilatus. Стоит отметить, что инженеры сервисного центра непрерывно проходят дополнительное обучение по двигателю, пропеллеру, системам самолета для поддержания навыков и обмена опытом.

Напомним, что первый в России авторизованный сервисный центр Pilatus располагается на базе аэродрома «Доброград» во Владимирской области в 260 км от центра Москвы. В ангаре возможно размещение одновременно двух воздушных судов Pilatus PC-12 NG.

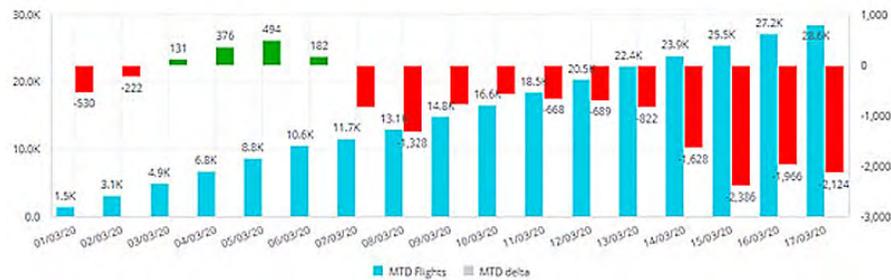


Воздействие коронавируса накапливается

WINGX информирует о тенденциях европейской деловой авиации в марте на фоне текущей пандемии коронавируса.

В целом, в течение первых 17 дней марта активность полетов бизнес-авиации в Европе снизилась на 6,9%, с большими ежедневными колебаниями и тенденцией к серьезному общему снижению в течение последних нескольких дней.

Во Франции, самом оживленном рынке европейской деловой авиации, наблюдается самый большой спад – выполнено на 12% меньше рейсов, а в Германии – на 4%. Но пока что трафик в Испании, Великобритании и Швеции растет по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.



Ежедневные тренды, 1-17 марта

Departure Country	Departures	MTD: Departures	Trend: Departures (Daily)	Departures (Daily)
France	4,483	-11.8%		
United Kingdom	4,340	7.8%		
Germany	3,586	-4.2%		
Switzerland	2,282	-0.3%		
Spain	1,807	12.5%		
Sweden	961	18.3%		

ТОП европейских стран 1-17 марта

Легкие самолеты, очевидно, выполняют большую часть работы по возвращению путешественников домой, в основном по Европе. Также выросла активность суперлегких, суперсредних, сверхлегких и джетов начального уровня. Трафик крупноразмерных бизнес-джетов значительно снизился.

В Ле Бурже наблюдается наибольшее снижение активности с начала месяца: количество рейсов сократилось на 11%. Тогда как трафик в Лондоне хорошо растет, особенно в Фарнборо, Лутон и Биггин Хилл.

Что касается активности внутри стран, то во Франции и Италии произошло очень большое сокращение. Полеты в пределах Германии и Швеции существенно выросли. Но тенденция месяц к месяцу в течение прошлой недели падала.

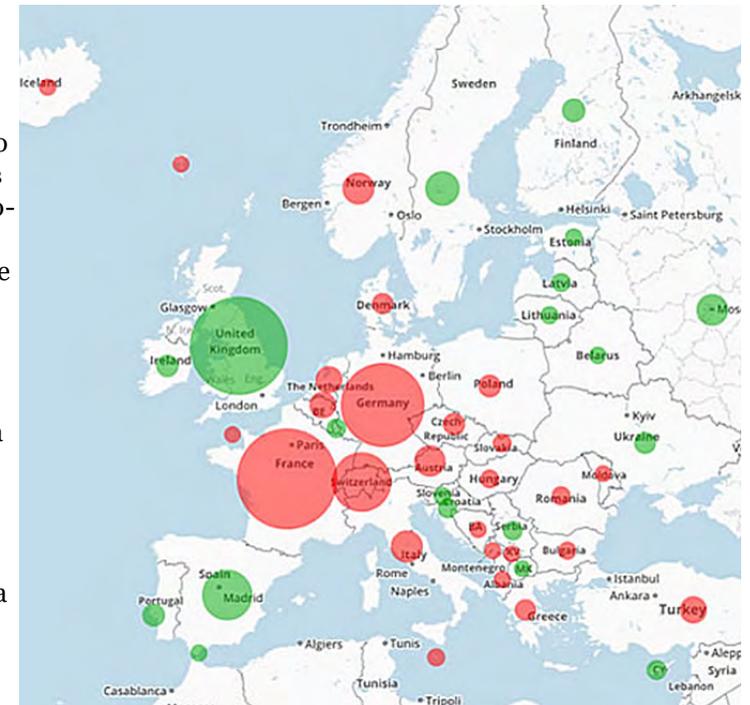
В зависимости от типа оператора, в компаниях по управлению воздушными судами значительно сократилось количество рейсов, в то время как у чартерных операторов с каждым днем наблюдается рост. Легкие департаменты также заняты.

Управляющий директор Ричард Кое комментирует: «На бизнес-авиацию явно повлияла вспышка коронавируса, причем ускорение падения в последние несколько дней ускорит общее падение по сравнению с предыдущим месяцем, которое сейчас составляет на 7%. Мы ожидаем, что полеты на следующей неделе почти прекратятся, как только ограничения

станут более жесткими, и пик эвакуаций будет завершен».

«Тем не менее, несмотря на давление на частные путешествия, мы ожидаем, что высокий спрос на деловую авиацию заполнит пробелы, оставленные «заземлением» авиакомпаний. По сравнению с бизнес-авиацией, рейсы авиакомпаний сократились гораздо сильнее».

«Заглядывая вперед, экономическое влияние коронавируса, которое уже хорошо заметно на фондовых рынках и доходности облигаций, неизбежно нанесет серьезный удар по отрасли деловой авиации, особенно там, где расходы на нее были нецелесообразны».



Стремление удовлетворить потребности клиентов

Для Avinode Group жизненно важное значение имеет благополучие участников, членов и сообществ, для которых компания работает. С момента появления COVID-19 в компании внимательно следили за развитием событий.

На прошлой неделе Avinode реализовала план обеспечения непрерывности бизнеса, поэтому она уверена в своей способности предоставлять бесперебойные услуги в течение этого сложного периода. Специалисты компании теперь работают из дома в США и Швеции, и следуют рекомендациям по охране здоровья для обеспечения безопасности сообществ.

Инфраструктура Avinode находится в облаке Microsoft Azure, и благодаря достаточной избыточности компания в состоянии поддерживать критически важные системы в течение этого периода. Эта инфраструктура неоднократно тестировалась в течение последних десяти дней, так как компания имела дело с рекордной активностью в системе.

Этот всплеск спроса на запросы резко контрастирует с резким сокращением количества пассажиров, летающих коммерческими линиями. Расхождение, вероятно, продолжится, поскольку сеть коммерческой авиации из-за снижения спроса на поездки и правительственных ограничений на полеты фактически остается на земле. В этот период путешествия на бизнес-джете будут единственным вариантом для тех, кто должен перемещаться с любой ценой.

Не просто сказать, как долго это будет продолжаться. Данные о спросе в Avinode Marketplace свидетельствуют о том, что пик перемещения людей в этот кризис замедлится в течение следующих трех недель. После этого усилия по преодолению кризиса будут стимулировать спрос по перемещению критически

важных грузов. Как долго останутся ограничения на поездки и, что более важно, сколько времени потребуется для восстановления спроса во время перехода от непосредственного кризиса к глобальному спаду, - сейчас об этом можно только догадываться.

«В течение этого периода мы как компания будем поддерживать наших членов и отрасль всеми воз-

можными способами. Наши отношения в рамках отрасли важны для нас, и в настоящее время мы в этой ситуации вместе», - говорит CEO Avinode Оливер Кинг. «Это будет не простое плавание, и, если у вас возникнут какие-либо проблемы или вопросы или вы захотите пообщаться в трудную минуту, пожалуйста, свяжитесь с нашими командами по работе с клиентами в Майами и Гетеборге».

The screenshot shows the Avinode Marketplace interface. The search criteria are: From KMIA, To KLAS, Departure (local) 301119 at 09:00, PAX 2, and Min. category Midsize jet. The search results are sorted by Price and show 601 available results. The table below summarizes the visible results:

Type	PAX	YOM	Flt.	Pos.	Seller	Price
Hawker 800A	8	1995	05:37	00:20 KFLL	Lyon Aviation	22,450 EUR
Learjet 55	6	1983	06:00	00:30 KVRB	Royal Air Charter	22,450 EUR
Learjet 55	7	1983	06:00	02:42 KAUS	Royal Air Charter	23,400 EUR
Citation X	9	2005	04:13	00:00 KMIA	XO Global LLC (Operated by: XOJET Aviat...)	24,550 EUR
Citation X	8	2001	04:13	00:00 KMIA	XO Global LLC (Operated by: XOJET Aviat...)	24,550 EUR
Learjet 55C	6	1990	05:30	02:54 KPTK	Royal Air Charter	26,050 EUR
Learjet 55	6	1984	05:24	00:24 KOPF	EAS Charter	26,100 EUR

СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС: год в зачет

В 2019 году SKYPRO стал одним из главных ньюс-мейкеров нашего агентства, и этому есть объяснения. Компании под брендом SKYPRO, работают в совершенно различных сегментах, однако одинаково хорошо фиксируют рост по основным показателям, делая ставку на профессиональный штат сотрудников и адаптированную к рынку бизнес-модель.

Немного разъяснений. SKYPRO – это альянс компаний, действующих под единым международным

брендом на рынке гражданской авиации с 2006 года. Компании SKYPRO оказывают авиационные услуги в России и Европе: продажа воздушных судов, организация чартерных рейсов, авиационный консалтинг, эксплуатация и техническое обслуживание самолетов и вертолетов, менеджмент ВС и наземное обслуживание. Офисы компании расположены в России, Латвии и на Кипре, штат сотрудников составляет более 70 авиационных специалистов.

На протяжении прошлого года существенно «прибавил» вертолетный сегмент SKYPRO. Вертолетный флот компании СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС вырос до 6 единиц авиатехники (Leonardo AW139 – 4 вертолета, Ми-8 – 2 вертолета). Как отмечают в компании, причина в слаженной работе команды и ответственном подходе всех сотрудников авиакомпании.

При создании компании в 2014 году была сделана ставка на специализацию. В СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС не пытались гоняться за всеми клиентами, а сконцентрировались на обслуживании вертолетов со взлетной массой более 3100 кг. Основным типом был выбран вертолет AW139, производства Leonardo Helicopters (ранее AgustaWestland). Также была сделана ставка на сильную и профессиональную команду. Это гордость компании. СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС вкладывает в обучение и подготовку персонала, ведет тщательный подбор кадров, и с середины 2019 года не удвоила, а утроила свой штат. Сейчас в компании работает около 60 человек. В конце прошлого года компания расширила свой сертификат для выполнения полетов на МВЛ и получила право (свидетельство) на проведение работ по расшифровке данных AW139. На протяжении прошлого года SKYPRO проводило обучение персонала в учебных центрах Pratt & Whitney, Hartzell, Pilatus, Leonardo.

«В начале пути было тяжело, но за несколько лет стремительного развития мы смогли доказать нашим клиентам и партнерам, что СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС – это профессиональная и опытная команда. На данном этапе мы имеем сертификат эксплуатанта АОН, сертификат на техническое обслуживание всей представленной в России линейки вертолетов Leonardo (кроме AW189), налажено взаимодействие с разработчиками воздушных



судов, получены валидации от Leonardo, Pilatus и Honeywell, закуплено необходимое оборудование. В 2018 году было открыто наше представительство в Санкт-Петербурге, в 2019 – расширили свой парк до четырех вертолетов AW139. Многие сомневались, что у нас получится, но на сегодняшний день мы являемся одним из крупнейших эксплантатов вертолетов AW139 в России», - комментирует Генеральный директор компании Петр Петрович Яблонский.

Также СКАЙПРО ХЕЛИКОПТЕРС совместно с российским центром по продажам Pilatus – Nesterov Aviation – активно ведет работы по развитию авторизованного сервисного центра по обслуживанию самолетов Pilatus Aircraft. В рамках данного проекта получено одобрение от российских авиационных властей на выполнение оперативного и периодического технического обслуживания самолетов Pilatus PC-12, закуплен полный спектр необходимого оборудования, сертифицирована собственная служба по расшифровке и обработке полетной информации для самолетов данного типа, а также получен сертификат авторизации от Pilatus Aircraft Limited на выполнение всех видов работ, включая гарантийное.

В прошлом году компания провела три годовых ТО на самолетах PC-12, работы по устранению дефектов на самолетах Pilatus PC-12, в том числе и за рубежом. На данный момент проводятся работы по подготовке компании к сертификации на обслуживание нового флагмана Pilatus PC-24. Первый в России авторизованный сервисный центр Pilatus располагается на базе аэродрома Доброград во Владимирской области в 260 км от центра Москвы. Доброград – это уникальный для нашей страны проект: первый частный город такого масштаба. Постоянно развивающаяся инфраструктура включает и собственный аэродром европейского уровня. Ангар, в котором расположил-

ся сервисный центр, занимает 900 кв.м. В перспективе на аэродроме Доброград планируется удлинить взлетно-посадочную полосу до 2500 м (сейчас ВПП имеет габариты 1100 на 23 метра. Аэропорт «Доброград» обладает статусом посадочной площадки и принимает самолеты массой до 10 тонн и вертолеты любых типов. Планируется строительство новых ангаров и технических помещений.

На фоне постоянной экономической и отчасти политической болтанки вместе с форс-мажорными вызовами, всегда приятно наблюдать за динамичным развитием компании под брендом SKYPRO, которая несмотря на сильное течение, безболезненно преодолевает все водные пороги, делая это профессионально и весьма эффективно. SKYPRO показывает прекрасные результаты и активно развивается.



Год Коронавируса

На протяжении последнего месяца наша редакция активно изучает ситуацию, связанную с вспышкой COVID-19 и его влиянием на сегмент бизнес-перевозок. Практически все наши зарубежные собеседники настроены весьма пессимистически и ожидают дальнейшей эскалации ситуации на фоне неопределенности со сроками со создания вакцины и возможного прихода второй волны эпидемии. Сегодня мы решили изменить нашу практику и пригласили в гости главу одной из крупнейших российских брокерских компаний JETVIP Александра Осита, который любезно согласился ответить на наши вопросы о ситуации в мире, России, о самолетах и ценах на чартерные рейсы.



Александр, последние события в мире, связанные со стремительным распространением COVID-19, уже имеют катастрофические последствия для авиационной индустрии. И, к сожалению, мы в ближайшее время станем свидетелями банкротств крупнейших глобальных перевозчиков. На фоне массового закрытия воздушного пространства деловая авиация становится практически единственным сегментом, позволяющим не прекращать бизнес-контакты. Компания JETVIP один из крупнейших российских авиаброкеров и нам хотелось бы понять, насколько тяжело стало работать в нынешних условиях и достигнуто ли «дно» в распространении эпидемии?

Кто бы мог подумать, что в 2020 году один вирус может настолько поменять ход событий на всей планете. В целом 2020 год начался вполне позитивно для авиационной индустрии, но в связи с распространением вируса и последующим ужесточением мер по его изоляции уже сейчас можно точно сказать, что последствия будут для многих компаний печальными и бесповоротными. В марте помимо стандартных для нас рейсов отмечен мощный всплеск (примерно на 40%) запросов на срочную организацию рейса для «эвакуации» пассажиров из разных стран. Кто-то вывозит детей из иностранных школ, кто-то возвращает в срочном порядке семьи из-за границы и иного способа добраться на родину нет, так как регулярное авиасообщение останавливается, как уже заявили Аэрофлот, Ютэйр и др. Хочется отметить, что на момент выхода этого материала информация может устареть, так как события развиваются молниеносно и даже профессионалы авиационной индустрии не успевают реагировать на все новые и новые ограничения по полетам и правилам перевозок.

То, что сейчас происходит на планете является абсолютно беспрецедентной ситуацией в мировой истории и спрогнозировать дальнейшее развитие событий очень сложно. Немаловажную роль играет и массовая истерия, а ею управлять достаточно сложно. Вы и сами наверно замечаете, что уже каждый в любой семье знает про вирус и все разговоры только про это.

Уже сейчас видно, что вирус не пощадил ни один бизнес и задел почти все отрасли по всему миру. Будто маленькая кофейня в Милане или крупный нефтяной бизнес в России, США, Саудовской Аравии. Акции всех компаний по всему миру значительно проседают, если не сказать обваливаются. И тут нельзя однозначно сказать, что это только из-за вируса, но вирус стал спусковым крючком для «финансовых пузырей», которые образовались за последние годы из-за накачивания ФРС дешевыми деньгами, но также ухудшению ситуации способствуют постоянные вооруженные конфликты в разных точках мира.

Что касается бизнес-авиации, то мне представляется следующая картина. Как только все разлетится по домам или другим местам, где они спокойно смогут переждать основную волну вируса и карантина, начнется резкий спад по перелетам. Так как ни одна страна сейчас не является абсолютно безопасным местом и смысла лететь в закрытые курорты, рестораны и отели нет. Всем нужно просто переждать предстоящие 3-6 месяцев, так как другого варианта, к сожалению, нет.

В рамках нашего рынка достаточно уверенно себя чувствует только авиакомпания Аэрофлот, хотя количество рейсов и уменьшится, но прямые рейсы из Шереметьево в столицы всех европейских стран и обратно будут сохраняться, как и прежде. Другие авиакомпании лишены такой возможности.

Авиакомпании и так зачастую находятся в сложном финансовом состоянии и просто пытаются выкарабкаться из постоянно растущих долгов, а дополнительный негативный стимул в виде низкой загрузки или фактически полное прекращение полетов приведет к тому, что часть авиакомпаний будут вынуждены приостановить свою деятельность и обанкротятся, если, повторюсь еще раз, не получат поддержку от государства. Это касается всей авиационной индустрии. Более того, коронавирус вызовет глобальную рецессию и всплеск дефолтов во всех сферах.

Какие рейсы востребованы в последнюю неделю (география) и с какими проблемами сталкивается ваша компания в плане организации перелета?

Спрос вырос многократно и чаще всего это срочные рейсы с широкой географией. По сути, люди возвращаются из разных стран домой, чтобы переждать сложившуюся ситуацию на родине или в кругу семьи.

Если отталкиваться от отраслевых источников, то



рост запросов отмечен по таким странам, как Англия, Франция, Швейцария, Италия, Австрия, Нидерланды, Бельгия и др. (в порядке убывания).

И основная проблема заключается в том, что ограничения по полетам в те или иные страны вводятся в онлайн режиме. Все развивается очень быстро и сегодня полет может быть возможен, а завтра границы могут быть уже закрыты.

Так же большой проблемой является то, что многие страны вводят обязательную изоляцию на карантин всех прилетевших, в том числе и экипаж. К примеру, после прилета в Москву экипаж одного оператора в обязательном порядке был вынужден «самоизолироваться на дому». Таким образом самолет не сможет летать в ближайшие две недели, если у этого самолета нет второго экипажа. Поэтому многие операторы уже отказываются от полетов в страны с высоким уровнем поражения вирусом. Такая ситуация приводит к тому, что сокращается выбор доступных к полетам самолетов, что в свою очередь ведет к росту цен.

Есть ли страны, в которые вы особенно не рекомендуете летать?

Мы не являемся уполномоченным органом, который может давать подобные рекомендации и поэтому мы отталкиваемся от рекомендаций Всемирной Организации Здравоохранения, Роспотребнадзора, а также от прочих официальных рекомендаций различных стран.

На данный момент Роспотребнадзором определен перечень таких стран: Италия, Франция, Германия, Испания, Швейцария, Великобритания, Норвегия и США, а также Китайская Народная Республика,

Исламская Республика Иран и Корея. Список постоянно меняется и за этим надо пристально следить.

Какие типы воздушных судов наиболее популярны сейчас? Нужен ли пассажиром комфорт или же они руководствуются принципом «быстрее и безопаснее»?

Каждая заявка на подбор самолета – это отдельный кейс. Изменений по предпочтению определенных типов самолетов мы не отмечаем. Как и обычно популярностью пользуются такие самолеты, как Cessna XLS/X, Hawker 750, 850XP, Challenger 300/605/850, Legacy 600/650 и дальнемагистральные Gulfstream и Global. Кто-то из-за вируса просто вынужден арендо-

вать бизнес-джет и для него определяющим фактором является только цена. Для других же определяющим фактором будет являться уровень комфорта, и такой клиент готов заплатить больше. Мы всегда организовываем рейсы в кратчайшие сроки, но срочность никак не влияет на уровень сервиса и комфорта для заказчика. Качество сервиса и безопасность пассажиров для нас всегда на первом месте при организации каждого рейса.

Насколько бизнес-операторы увеличивают стоимость перелета, исходя из форс-мажорных обстоятельств? Действительно ли сейчас операторы устанавливают 100% предоплату и 100% штрафы за отмену рейса?

Каждый оператор выбирает свою ценовую политику и стратегию в сложившейся ситуации. Некоторые операторы вынуждены прописывать в договорах 100% штраф при отмене рейса по причине COVID-19, другие предлагают за дополнительную стоимость страховку на отмену рейса из-за COVID-19. В целом операторы всегда требовали 100% предоплату за рейс при работе с прямыми клиентами, ну а с брокерскими компаниями с хорошей репутацией операторы работают чаще по пост-оплатной системе.

Насколько усилились меры безопасности в аэропортах, особенно в РФ?

Каждый прилетающий борт встречает врач и медсестра с тепловизором, которые дежурят в санитарно-карантинном пункте аэропорта. Пассажиры обязаны оформить специальную Анкету для пересекающих границу. Особое внимание к пассажирам, прибывающим из стран с высоким уровнем заражения, такие пассажиры и экипаж должны соблюдать карантин

«на дому» или даже могут быть принудительно изолированы.

Как пассажиры реагируют на дополнительные проверки?

Большинство относится с пониманием к введенным мерам. Все понимают, что это необходимо для сокращения распространения вируса.

Как ваша компания осуществляет безопасность своих клиентов?

Для нашей компании безопасность клиентов на первом месте. Мы работаем только с надежными операторами. Если мы говорим о безопасности полетов в контексте коронавируса, то мы в обязательном порядке заказываем обработку ВС противовирусными средствами до и после полета.

Ваш прогноз относительно нормализации обстановки, особенно в Европе?

Точный прогноз относительно коронавируса мы, конечно же, не сможем дать. Факт состоит в том, что если сейчас не будут приняты серьезные ограничительные меры, то распространения вируса затянется и это точно приведет к еще более серьезным последствиям для всех. Нам нужно сейчас всем принять ситуацию такой как она есть, подойти к ней с трезвой головой, не впадать в панику и просто переждать, иначе это может продлиться и до конца года. Очень показателен пример Китая, где на данный момент пик уже пройден, и страна возвращается к нормальной жизни.

Однозначно этот год будет назван «Годом Коронавируса», и, к сожалению, это уже факт.



Драма коронавируса сильно переоценена

*BizavNews уже действительно устал готовить, в принципе, одинаковые по содержанию материалы, которые касаются «главного вызова человечеству». Но это наша работа. Многие аналитики считают истинные причины последствий, именно последствий, последних событий в мире в другом. И еще не известно, что более страшно. Нам попался действительно сбалансированный анализ нынешней ситуации в мире, и мы хотим поделиться им с вами, дорогие наши читатели. И так, **Евгений Туткевич** размышляет об истинной причине мировой паники. Весь текст мы оставили без редактирования.*

Вся новостная лента забита коронавирусом. Я выскажу мое частное мнение о том, что происходит. Мне кажется, драма коронавируса сильно переоценена. В мире больше человек болеет и умирает от открытой формы туберкулеза, не говоря об осложнениях гриппа.

Есть другая проблема. В мире накоплен за последние пятьдесят и особенно двадцать лет огромный государственный долг, который складывается из суммы обязательств очередных президентов перед своими избирателями, которые они могут выпол-

нить только наращивая госдолг. Невыполнимые обещания лидеров – обратная сторона современной демократии.

До 19-го века государство печатало бумажные ассигнации, поэтому инфляция была очевидной. Сейчас большая часть денежной массы – электронные остатки на счетах, поэтому денежная эмиссия маскируется под «количественное смягчение» и прочие Quantitative Easing (QE).

Новость вышла на Блумберге несколько дней назад: «Федеральная Резервная система предоставит 500 миллиардов долларов в трёхмесячное репо». Это означает, что ФРС будет выкупать за новую эмиссию активы, давая деньги под нулевую ставку тем, кто и так не знает, куда их девать. Государства дают вновь напечатанные деньги почти под нулевую ставку миллиардерам, выкупая у них активы, хотя новый кеш в условиях низкой ставки миллиардерам нужен меньше всего. В то же время те, кто не может накопить первую сотню тысяч долларов все глубже погружаются в долговую яму бесконечных экспресс кредитов.

Сейчас суммарный государственный долг многократно превышает планетарный ВВП. До сих пор избыточная денежная масса легко списывалась через мировые войны, и любой эрцгерцог Фердинанд был для этого достаточным поводом. После изобретения Опенгеймера эта схема больше не работает.

Одновременно в мире наращивается колоссальное социальное расслоение. Информационный разрыв между образом жизни богатых и бедных сокращается благодаря социальными сетям – Ютуб и Инстаграм. Рабочий Пежо может, сидя в Макдональдсе, изучать с мобильного телефона яхты Монако и пас-



сажиров частных джетов. Изобилие потребления кажется большинству таким близким, но по-прежнему остается таким же недоступным.

С другой стороны, новая эмиссия не порождает немедленную инфляцию, как это было в 19-м веке, потому что последние 20 лет планета переживает колоссальный интенсивный экономический рост (одновременно разрушая экологию). Для безудержного развития потребления больше не нужен «lebensraum», который был главным тезисом «майн кампф». Теперь каждый премьер-министр или CEO повторяет как мантру «экономический рост, croissance, growth, wirtschaftswachstum» Для государства рост – это рост ВВП и потребления. Для компании – стоимость ее акций на рынке.

Кто-то должен проколоть первым пузырь.

Коронавирус – отличный предлог для глобальной перебалансировки мировой финансовой системы. Новая, неизвестная, глобальная угроза. Я до сих пор не встречал четкого перечисления симптомов коронавируса. Им внезапно заболевает Том Хэнкс, но экспресс-диагностика почти отсутствует. Кого-то помещают на карантин, кто-то беспрепятственно проходит через все контроли аэропорта.

Какой верный курс акций? Какой справедливый курс доллара к евро и к рублю? Какова истинная цена долговых расписок компаний и государств? Этого сейчас не знает никто. Сколько стоит одна виртуальность, выраженная в стоимости другой виртуальности?

Будет ли укрепляться доллар? В США самый большой навес госдолга, но с другой стороны, до сегодняшнего дня доллар рос во время любого кризиса, поскольку американские treasuries – обратная сторона любой инвестиции. Рос всегда, кроме как в этот раз. С начала истории с коронавирусом доллар упал с 1,09 до 1,14 к евро.

Будет ли укрепляться евро? Кто помнит долговой кризис Греции, о котором так много писали в 2010 году? За ним последовали другие – Италия, Испания, Португалия – но уже без такого медийного обсуждения. Европейский Центробанк, в отличие от ФРС, не имеет твёрдого лидера, а девятнадцать стран не могут договориться на одном языке в ЕСЦБ, кому можно давать в долг, а кому – нет.

Что будет с рублем? У курса рубля к доллару высокая корреляция к стоимости нефти, хотя Россия – единственная из трех перечисленных валют, которая имеет не долги, а резервы.

На мой взгляд, благодаря коронавирусу в ближайшие месяцы все гири и шестеренки разом придут в движение. Начнётся глобальная финансовая перебалансировка и глобальный передел сфер влияния. Внезапный выход России из ОПЕК+ – иллюстрация того, как быстро могут разрушаться равновесия, на создание которых ушли десятилетия.

Что их этого выйдет – мы точно узнаем в конце года.

Високосный 2020 год будет годом расставания с тяжелыми смыслами, поиска новых путей развития. Этот год надо пройти налегке, как конница Чингисхана. Без предрассудков, с гибким разумом и крепким здоровьем.



Безусловно, акции стоит приобретать

На фоне катастрофических падений фондовых рынков, национальных валют и максимальный просадка нефтяных котировок, вкупе с серьезнейшей угрозой человечеству в виде коронавируса, в последнюю очередь думаешь об инвестициях. Это логично, но мы решили все-таки развить эту тему, ибо как доказано историей кризисы приходят и уходят. Насколько удачно инвестировать в настоящий момент? Насколько привлекательны авиационные активы? Что будет с рынком к концу года? На эти вопросы ответит гость BizavNews - Директор по развитию ИК ФридомФинанс Антон Мельцов.



Антон, спасибо, что согласились встретиться, учитывая ваш загруженный график. В нынешних экономических реалиях стоит ли инвестировать в активы компаний, простым языком – стоит ли приобретать акции?

Безусловно, акции стоит приобретать. Несмотря на пандемию человечество вернется к нормальной деятельности, и вернется достаточно быстро. Сейчас, когда вы видите акции отличных компаний, которые продаются с дисконтом от 30% к той цене, которая была в начале года, то, поверьте, результаты, которые навредили им в одном-двух кварталах, не окажут принципиального влияния на их финансовые модели на горизонте пяти лет, не приведут к структурным изменениям.

Баффет, например, недавно покупал акции авиакомпании Delta. Он считает, что это крутая авиакомпания и что вот эти все проблемы никак долгосрочно не повлияют на нее, а купить значительно дешевле, чем два месяца назад – отличная возможность.

Если компания не испытывала заведомых финансовых проблем до обвала, то я почти уверен, что это хорошее вложение. Есть истории вроде того же Disney, который не так уж сильно и пострадал, зато очень сильно его акции упали. Mastercard, Visa – потрясающие истории. Крупные фармацевтические концерны, потребительский сектор... Американские стимулы приведут американского потребителя в потребсегмент, в те же самые универмаги, где будут покупать новую технику, новую электронику...

А насколько на этом фоне привлекательны авиационные активы? В данном момент они недооценены?

В настоящий момент котировки, к примеру, United Technologies Corporation, UTX, второй по величине аэрокосмической компании в США, спустились к уровням 2012-2013 гг., а капитализация Lockheed Martin Corporation (LMT) лишь к значениям начала-середины 2019 года. Говорить о том, что они недооценены можно лишь относительно максимумов последних лет. Скорее их фундаментальная оценка приближается к справедливой.

Как вы считаете, в настоящий момент активы в виде самолетов деловой авиации ликвидны. Удачное ли время для купли/продажи?

Сейчас достаточно выгодный момент для покупки, так как после окончания эпидемии COVID-19 спрос быстро восстановится.

Сейчас слот на поставку новых самолетов у некоторых производителей растянулся на несколько лет. Стоит ли смотреть в сторону такой инвестиции?

При заказе воздушных судов цена контракта фиксируется в момент его заключения. В настоящий момент она упала. То же касается и вторичного рынка. Например, двухлетний бизнес-джет Cessna Citation XLS+ с минимальным налетом часов можно приобрести дешевле \$10 млн.

Если дистанцироваться от воздушных судов и попробовать себя в роли акционера, например, аэропортов или крупных сервисных компаний. Какова ситуация в этих сегментах?

Закредитованность авиационной отрасли в целом не

позволяет крупным компаниям без существенных потерь пережить резкое снижение спроса на пассажирские перевозки. В настоящий момент необходимо предусмотреть оптимизацию текущих расходов, в то же время важно не сокращать расходы инвестиционного характера и затраты социального характера. Это позволит быстро восстановить объемы перевозок после отмены мер карантина.

Если истерика с коронавирусом быстро прекратится, и эпидемия пойдет на спад, то первыми рванут те, кого побили сильнее всего из-за коронавируса. Те же самые авиакомпании, какое-нибудь досрочное снятие тревел-бана в Европу из Америки, досрочное открытие диснейлендов, досрочное начало мероприятий. Ситуация может закончиться совсем быстро

или не совсем быстро, но она все равно закончится. В этом не сомневается никто. Все понимают, что это пройдет, это не может длиться долго. Если эта ситуация будет затягиваться, то первыми вылезут те, у кого продажи не зависят ни от тревел, ни от скоплений массовых людей. Есть огромное количество компаний, которые подешевели на 30%, у которых бизнес никак не зависит от коронавируса. Это потребительские товары, сервисы, подписки.

Антон, Ваш прогноз по развитию ситуации в мире до конца текущего года.

В Китае эпидемия, собственно, кончилась. Новых заболевших уже даже не десятки, а единицы. То есть весь цикл там уже прошел. Несмотря на то, что ко-

ронавирус распространяется, мы на примере Китая увидели, сколько эта история может длиться. Сравнили смертность от атипичной пневмонии, которую вызывает коронавирусная инфекция, о которой идет речь сейчас, обычная пневмония более смертоносна, чем та, которая производится этим вирусом. Как и обычная пневмония, она опасна для пожилых людей, людей с отягощениями, с болезнями легких, с теми, у кого уже изначально были проблемы со здоровьем. Здоровые люди показывают достаточно низкую смертность и справляются с вирусом без какой-то особенной терапии.

Таким образом, в течение нескольких месяцев эпидемия может быть локализована. Ожидаем, что авиационная отрасль в целом восстановится в течение третьего квартала 2020 г.



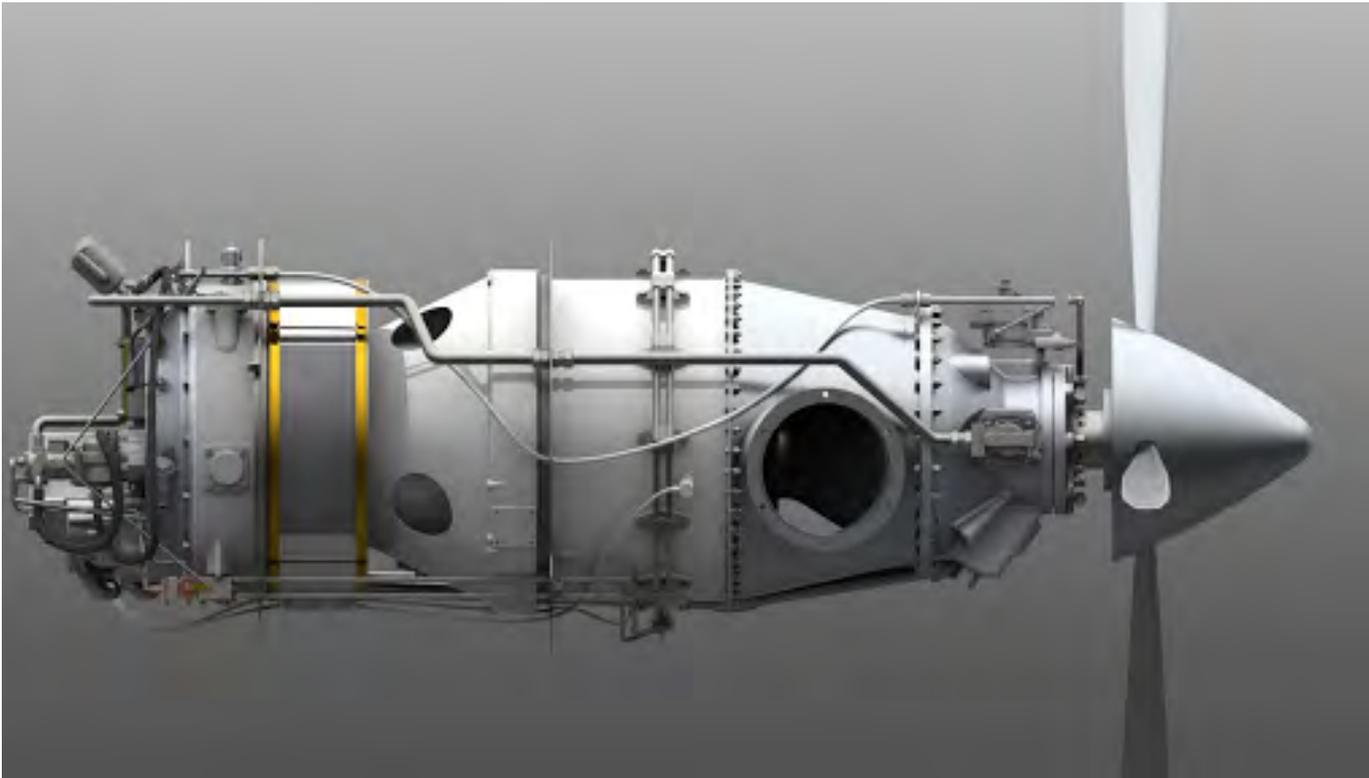
«А вместо сердца пламенный мотор...»

«А вместо сердца пламенный мотор...», и пусть герой популярного советского фильма вкладывал в эту фразу немного иной смысл, именно она точно характеризует легендарный двигатель, который стал бестселлером на протяжении уже почти шести десятилетий. И как бы не спорили авиаторы именно двигатель и есть сердце любого самолета и вертолета. Итак, наш рассказ сегодня о легенде. Этот двигатель «поднимал», «поднимает» и будет «поднимать» в небо настоящие иконы авиастроения. Их название будоражит воображение - Air Tractor, Piaggio Avanti, Cessna Caravan, KODIAK, Piper Malibu Meridian и конечно же леген-

дарный Pilatus PC-12. Сегодняшний наш герой PT6 разработки Pratt & Whitney Canada, который ведет свою историю с конца пятидесятих годов прошлого столетия. С тех пор было выпущено свыше 51000 двигателей, а если учесть, что подавляющее число самолетов – одновинтовые, то это просто фантастическая цифра.

Мы решили рассказать вам эту славную историю устами самого PT 6, и вот его воспоминания...

- 1957 – Pratt & Whitney Canada собрала команду из 12 молодых талантливых инженеров после



того, как исследования показали, что на рынке двигатели класса 500 л.с. (мощность на валу) являются поршневыми. P & WC увидела возможность направить часть прибыли от своего бизнеса по производству запасных частей для поршневых двигателей на разработку газотурбинных двигателей меньших, чем те, которые были сделаны его материнской компанией в США.

- 1963 – этот день для нас настоящий праздник. В декабре 1963 года компания P & WC отгрузила первый серийный двигатель PT6A-6 компании Beech Aircraft для установки на самолет Beech 87, который впоследствии стал King Air. PT6A-6 – это инновационная газовая турбина, которая представляет собой значительный прогресс в технологии по сравнению с традиционными поршневыми двигателями, используемыми на небольших самолетах. Газотурбинные двигатели имеют более высокое отношение мощности к массе, чем поршневые двигатели.
- 1967 – Pava P-31 Navajo совершил свой первый полет на PT6A-20. Piper пользовалась огромным успехом в создании легких самолетов с 1930-х годов, но P & WC потребовались годы усилий, чтобы уговорить Piper внедрить турбовинтовые двигатели и отойти от их традиционной зависимости от поршневых двигателей.
- В конце 60-х PT6A-27 начали устанавливать на легендарный одномоторный Pilatus PC-6 Porter, среди возможностей которого использование ультракоротких неподготовленных полос и эксплуатация в сложных климатических условиях.
- 1968 – двигатель P & WC ST6L73 (производный от PT6A без второй ступени коробки передач) введен в эксплуатацию в качестве вспомогательной силовой установки (ВСУ) для самолета Lockheed L1011.
- 1968 – Bell Helicopter разместил свой первый заказ на первый турбовальный двигатель P & WC PT6T Twin-Pac®

- 1970 – P & WC PT6T Twin Pac® введен в эксплуатацию. Это два двигателя, соединенные в одном корпусе для двухмоторных вертолетов среднего размера.
- 1970 – военные США заказали 294 Bell 212 под обозначением UH-1N, оснащенным турбовальными двигателями PT6T Twin-Pac®. Доставка также началась в 1970 году.
- 1973 – на PT6A-41 была введена силовая турбина второй ступени. Это было постепенное изменение мощности и эффективности двигателя.
- 1979 – сельскохозяйственный самолет Air Tractor приводится в движение двигателем PT6A и летит на конвенцию Национальной сельскохозяйственной авиационной ассоциации в Лас-Вегасе – впервые такая комбинация была показана публике.
- 1981 год – к этому году двигатели PT6T были установлены на 1000 вертолетах, в основном произведенные Bell Helicopter.
- 1982 – Cessna Aircraft Company, всемирно известная своими бизнес-джетами, выбрала двигатель PT6A-114A для своего нового многоцелевого самолета Cessna 208 Caravan. Самолет стал бы очень популярной и неутомимой рабочей лошадкой в различных применениях по всему миру. Одним из крупнейших клиентов Caravan на сегодняшний день является экспресс-перевозчик FedEx, который в настоящее время имеет парк из приблизительно 350 самолетов.
- 1984 – Piaggio Avanti стал одним из первых самолетов, оснащенных двигателем PT6A-67 (позднее – PT6A-66). На сегодняшний день это самый быстрый из сертифицированных двухдвигательных турбовинтовых самолетов, известный как «Небесный Феррари».
- 1984 – на модели PT6A-65 была внедрена технология Integral Bladed Rotor (IBR) первой ступени, что привело к уменьшению количества деталей в

двигателе и повышению эффективности.

- 1985 – семейство турбовальных двигателей PT6B дебютировало с PT6B-36, которым будет оснащен двухмоторный Sikorsky S-76B. Новый двигатель увеличил мощность S-76 на 46 процентов по сравнению с предыдущими моделями вертолета.
- 1987 – Socata официально представила свой самолет ТВМ 700 на авиасалоне в Ле Бурже, а в 1989 году компания заказала 50 двигателей PT6A-64 у P & WC. Поставка первого ТВМ 700, оснащенного PT6A-64, состоялась в 1990 году. Вместимостью до 7 человек, ТВМ 700 – это пассажирский самолет, который используется в самых разных областях.
- 1990 – поставлен последний из пассажирских самолет Embraer Bandeirante. С тех пор как в конце 1960-х годов бразильская Embraer SA установила PT6A-27 (а затем и PT6A-34) в 19-местном Bandeirante EMB110, было изготовлено около 500 самолетов. С тех пор, в течение 45 лет, Embraer выбрал более полудюжины различных моделей серии PT6A, в дополнение к моделям семейства PW100, PW600 и PW500, для своего турбовинтового самолета.
- 1991 – в мае впервые взлетел Pilatus PC-12 с двигателем PT6A-67B. Он быстро стал популярным для различных миссий, начиная от авиалиний и службы скорой медицинской помощи до грузовых перевозок.
- 1991 – турбовинтовой двигатель PT6A-68/1 выбран для тренировочного Embraer EMB-312H Super Tucano, который предназначен для работы в условиях высокой температуры и влажности в чрезвычайно пересеченной местности.
- 1993 – технология монокристаллической лопатки была впервые представлена на PT6A-67A, что привело к увеличению температурных характеристик двигателя, позволяя ему работать при более высоких температурах газового тракта, и обеспечивая большую мощность.

- 1996 – ВМС США и ВВС США объединились, чтобы найти замену своим самолетам Cessna T-37 и Beechcraft T-34C, используемым для начального обучения пилотов. В этом году контракт с Объединенной системой первоначально летной подготовки (JPATS), оцениваемый в 9 миллиардов долларов США, включая контракты на поддержку, был присужден Raytheon Aircraft (как тогда назывался Beechcraft), который предложил модифицированную систему Beech / Pilatus PC-9 Mk II, оснащенных одним двигателем PT6A-68. Присуждение контракта воздушному судну, позже обозначенному как T-6A Texan II. Первый T-6A Texan II полетел в 1996 году, и к 2012 году было поставлено более 600 двигателей.
- 1998 – продолжая тенденцию, руководители P & WC и Pilatus встретились в Нууке, Гренландия, чтобы подписать контракт после того, как Pilatus выбрал PT6A-68B для своего нового учебно-тренировочного PC-21. В качестве демонстрации уверенности в совместном продукте, созданном P & WC и Pilatus, руководители P & WC совершили 11-часовой полет туда-обратно на борту Pilatus PC-12, оснащенного PT6A-67B мощностью 1200 л.с., в то время как руководители Pilatus в Швейцарии отправились в Нуук на PC-12, пролетев более 8500 км.
- 2000 – Piper Malibu Meridien, оснащенный PT6A-42A, сертифицирован. Самолет известен своей способностью быстро и эффективно подниматься на высоту независимо от погодных условий и турбулентности.
- 2001 – PT6C, третье семейство турбовальных двигателей на базе двигателя PT6A, дебютировало в этом году с PT6C-67C для двухмоторного 15-местного вертолета AgustaWestland A139.
- 2003 – началась история гражданского конвертоплана, когда инновационный Bell / Agusta AB609 впервые полетел на двух PT6C-67. Позже переименованный в AgustaWestland AW609, он при-

земляется и взлетает вертикально, как вертолет, но крейсерском полете – как турбовинтовой самолет.

- 2003 – в сентябре этого года Ken Borek Air совершил дерзкий спасательный полет со своей базы в Калгари, Канада, на американскую исследовательскую станцию Амундсен-Скотт в Антарктике на турбовинтовом Twin Otter, оснащенного двигателями PT6A-34. Затем он привез больного научного сотрудника в Пунта-Аренас, Чили для оказания медицинской помощи. Самолет выдержал низкую температуру и плохую видимость в то время, обычно самолеты редко летают в этом регионе.

- 2003 – самолет Epic LT был анонсирован на ежегодной конференции EAA AirVenture в Ошкоше, Висконсин. Epic LT – это шестиместный турбовинтовой самолет в экспериментальной категории с двигателем PT6A-67A.

- 2006 – P & WC подписала пятилетнее соглашение с Blackhawk Modification на 550 новых двигателей серии PT6A в рамках программы улучшения P&WC (SEP). В соответствии с соглашением Blackhawk Modification использовал двигатели P&WC в своих различных программах по модернизации самолетов серий Raytheon King Air, Cessna Conquest 1

и Piper Cheyenne в рамках дополнительных сертификатов типа (STC).

- 2007 год – сертифицирован крупнейший самолет Air Tractor, AT-802, оснащенный PT6A-67F. Air Tractor был основан Leland Snow в 1972 году, и его самолеты теперь можно найти на сотнях ферм в Соединенных Штатах и по всему миру. У компании обширная линейка самолетов, оснащенных PT6A, которые имеют грузоподъемность от 400 до 1000 галлонов и способны распылять как жидкие, так и сухие смеси.

- 2007 – PT6C-67E был выбран для установки на Eurocopter EC175, а ввод в эксплуатацию ожидался в 2013 году. Eurocopter (сейчас Airbus Helicopters) объявляет EC175 самым просторным, безопасным, комфортным, простым в управлении, дешевым в обслуживании, наиболее экономичным 7-тонным вертолетом в мире.

- 2007 – Viking Air возродил канадский самолет Twin Otter de Havilland, который изготовлялся в Торонто с 1965 по 1988 год. Компания Viking приобрела сертификаты типа у Bombardier Aerospace для всех снятых с производства самолетов de Havilland и возобновила производство новой серии Twin Otter 400 с мощными двигателями PT6A-34/35.

- 2007 – P & WC подписала пятилетнее соглашение со Standard Aero на 531 новый двигатель серии PT6A в рамках своей программы модификации (SEP). В рамках программы Standard Aero использовал двигатели PT6A для различных программ модернизации турбовинтовых самолетов.

- 2008 – компания Quest Aircraft поставила свой первый турбовинтовой двигатель KODIAK с двигателем PT6A-34. Quest был создан в 2001 году с целью разработки и производства «внедорожного» самолета для отдаленных районов, подходящего для различных миссий и гуманитарных организаций. Коммерческий успех KODIAK субсидирует пример-



но каждый десятый выпущенный самолет, который затем поставляется участвующей некоммерческой организации.

- 2010 – в производственный процесс для двигателей PT6 была введена компьютеризированная система визуального контроля (CVIS) Это автоматизированный инструмент контроля, который проверяет целостность внешней сборки новых двигателей. CVIS включает в себя робота и камеру, которая перемещается вокруг двигателя и делает до 300 снимков. Затем робот сравнивает изображения с эталонными фотографиями, которые показывают, как должна выглядеть внешняя сборка. Любое отклонение идентифицируется роботом. Почти все новые двигатели P&WC теперь анализируются CVIS.

- 2011 – P & WC и Thrush Aircraft объявили о 10-летнем соглашении об общих условиях, которое охватывало широкий спектр коммерческих соглашений. Соглашение расширило партнерские отношения между P & WC и Thrush Aircraft, одним из ведущих производителей сельскохозяйственной продукции в мире.

- 2011 – ТВМ 700, оснащенный двигателем PT6A-64, стал первым одномоторным самолетом, когда-либо разрешенным для полетов из Гонконга в Пекин. Полет стал частью 10-недельного путешествия по всему миру.

- 2012 – Pacific Aerospace поставила два самолета с конфигурацией парашютистов P-750 XSTOL операторам в Европе. Оснащенный двигателями PT6A-34, этот самолет популярен среди аэроклубов, занимающихся парашютным спортом, поскольку он может подняться на высоту 3658 м, разгрузить до 17 парашютистов и затем вернуться на базу за 10 минут.

- 2012 – P & WC и Viking Air объявили о заключении 10-летнего соглашения об общих условиях на поставку двигателей PT6, включая PT6A-34 для самолета Twin Otter.

- 2012 – в июле Cessna объявила, что выбрала новый сертифицированный двигатель PT6A-140 для установки на новейший самолет в линейке Cessna: Cessna Grand Caravan EX. PT6A-140 построен на заводе P & WC в Летбридже, Канада, который в 2007 году был назначен Центром передового опыта компании по производству двигателей PT6. Двигатель, в котором используются передовые технологии, является самым мощным двигателем PT6 в своем классе и обеспечивает лучшее соотношение мощности к весу.

- 2012 – на октябрьском съезде Национальной ассоциации деловой авиации (NBAA) в Орlando, штат Флорида, Hawker Beechcraft торжественно представила King Air с двигателем PT6A, уже 7000-й по счету, Herman and Kittle Properties из Индианаполиса. Самолет находился в непрерывном производстве с 1964 года, и к 2012 году он налетал впечатляющие 45 миллионов часов.

- 2013 – парк двигателей PT6 превысил 380 миллионов летных часов; это в 10 раз больше, чем у ближайших конкурентов.

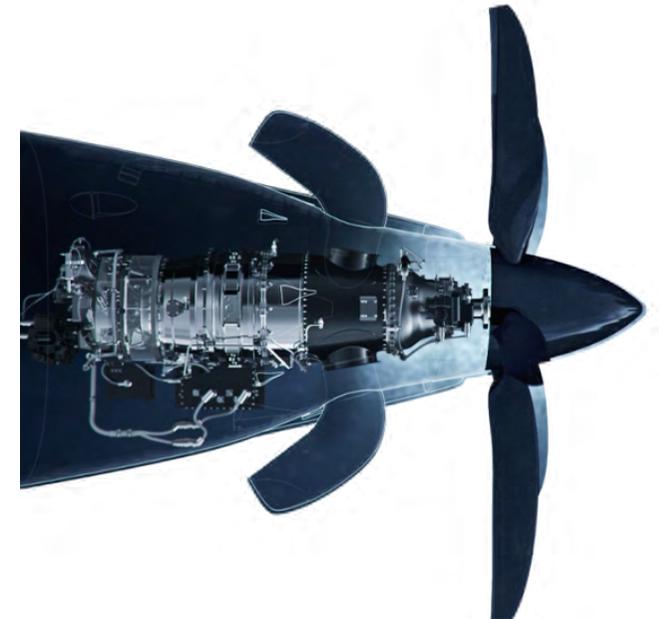
Новый двигатель – новые возможности!

В 2019 году новейшая модификация PT6E-67XP (PT6 E-Series) установлена на обновленный Pilatus PC-12 NGX. Это первый турбовинтовой двигатель в АОН с двухканальной электронно-цифровой системой управления двигателем и пропеллером. Новый двигатель позволяет самолету взлетать с более коротких полос, также впервые на одномоторном турбопропе установлена система FADEC (автомат тяги), вследствие чего увеличилась скорость полета, а также есть возможность перевода режима работы винта в low speed (снижение количества оборотов, снижение шума в кабине).

«Мы рассматривали это как повышение планки в

работе систем управления двигателем, интеллектуального анализа данных, сервисных решений, объединив все воедино», - говорит Ник Канеллиас, вице-президент по маркетингу АОН в P & WC, чья команда курирует программу PT6 E-Series со стороны обслуживания клиентов и основной инженерной поддержки.

В России в рамках сертификации Pilatus PC-12 NGX уже подана заявка на сертификацию двигателя, а инженерный состав в авторизованном Сервисном Центре Pilatus в Доброграде уже прошел переподготовку на заводе и готов к обслуживанию PC-12 NGX. Уже скоро он появится у клиента в России.



Самолет недели

Оператор: *Bharat Forge Ltd*

Тип: *Bombardier Global 5000*

Год выпуска: *2006 г.*

Место съемки: *февраль 2020 года, Zurich Kloten (ZRH / LSZH), Switzerland*



Фото: *Дмитрий Петроченко*