



Пора подвести итоги первого месяца наступавшего года. Январь 2022 года стал самым загруженным стартом года для глобальной деловой авиации. По сравнению с январем 2021 года трафик бизнес-джетов вырос на 35%. В январе 2020 года влияние коронавируса было еще незначительным, но в январе текущего года, когда во многих странах все еще действовали жесткие ограничения, количество рейсов бизнес-джетов было на 19% выше. Январь 2019 года был таким же загруженным, как и любой январь предыдущего десятилетия, но в этом январе активность увеличилась на 15%. Регулярные авиаперевозки представляют собой зеркальное отражение, с увеличением по сравнению с прошлым годом, но все же на 29% ниже уровня предпандемийного января 2019 года. В глобальных грузовых перевозках по-прежнему наблюдается повышенная загрузка по сравнению с каждым из предыдущих трех лет. С учетом всех сегментов самолетов глобальная активность по-прежнему снижается на 22% по сравнению с январем 2019 года.

Перевод самолетов российских авиакомпаний в национальный реестр может затормозиться. Минюст раскритиковал проект Министерства транспорта, который предлагает отменить требования регистрировать права собственности на воздушные суда, оставив только положение о регистрации самих самолетов. В Минтрансе сочли, что эти два требования дублируют друг друга: весомей сконцентрироваться на втором, так как владельцы самолетов пока предпочитают регистрации в российской юрисдикции Бермуды и Ирландию из-за налоговых льгот и понятной процедуры оформления. В Минюсте же считают, что мера затруднит оборот самолетов и приведет к судебным спорам.



Рекорд активности в январе

WINGX: Спрос на бизнес-джеты намного превысил обычный январский уровень, и к концу месяца рекордный отрыв вырос. Это может отражать сохраняющийся большой разрыв в маршрутной сети авиакомпаний и опасения по поводу Омикрона **стр. 22**



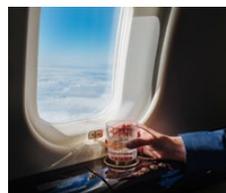
2021 стал лучшим годом за десятилетие

Перелеты на частных джетах оказались востребованы во всем мире в условиях коронавирусных ограничений. Рынок частных авиаперевозок по итогам 2021 года вырос в среднем на 30% в по сравнению с допандемийным 2019 годом **стр. 24**



Палки в крылья

Перевод самолетов российских авиакомпаний в нацреестр может затормозиться. Минюст раскритиковал проект Министерства транспорта, который предлагает отменить требования регистрировать права собственности на воздушные суда **стр. 26**



“Самые дикие” желания на борту бизнес-джетов

Бортпроводница, 12 лет проработавшая в экипаже частного самолета, опубликовала в Сети свой рассказ о том, с какими наиболее нелепыми причудами и выходками пассажиров бизнес-лайнера ей пришлось столкнуться за годы беспорочной службы **стр. 29**


Gulfstream™



Легкий многоцелевой самолет ЛМС-901 «Байкал» совершил первый полет

Легкий многоцелевой самолет ЛМС-901 «Байкал» совершил первый полет. Самолет взлетел с аэродрома «Екатеринбург» в городе Арамиле Свердловской области. Полет проходил на высоте 500 метров и длился около 25 минут.

В рамках полетного задания летчик-испытатель первого класса Валентин Лаврентьев выполнил маневры, позволяющие проверить устойчивость и управляемость самолета в воздухе. Как заявил летчик, в ходе полетного задания системы воздушного судна работали в штатном режиме.

Воздушное судно разработано компанией «Байкал-Инжиниринг» в рамках контракта с Минпромторгом России. Проект задуман как перспективный самолет местных воздушных линий и призван заменить в эксплуатации самолеты Ан-2.

«В «Байкале» учтены существующие наработки, а также пожелания регионов и эксплуатантов, этот проект позволит оживить перевозки на местных воздушных линиях, решить проблемы с обеспечением транспортной доступности, прежде всего на Дальнем Востоке», — комментирует министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

Главный конструктор Вадим Демин уточнил, что для своего сегмента у «Байкала» приличная крейсерская скорость — до 300 км/ч. Максимальная дальность самолета способна достигать 3 тыс. км, а с полезной нагрузкой 2 т — 1,5 тыс. км.

Стоимость самолета составит 120 млн рублей. До 2030 года государство планирует заказать не менее 300 самолетов «Байкал».

Источник: AEX.RU



FBO PULKOVO-3

Tel/Fax: +7(812)240-0288

Cell: +7(921)961-1820

E-mail: ops@jetport.ru

SITA: LEDJPXH

AFTN: ULLLPJHX



ЕВАА отменяет AIROPS22 и объявляет новые даты на 2023 год

Из-за продолжающейся в Европе пандемии COVID-19 Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) приняла решение отменить AIROPS22 и объявить даты проведения AIROPS23, запланированного на 14-15 февраля 2023 года.

Ассоциация заявила, что наиболее существенным соображением, приведшим к отмене AIROPS22, была возможность гарантировать успешное и полезное мероприятие для посетителей и экспонентов во время продолжающейся пандемии COVID-19.

«С большим сожалением мы решили отменить AIROPS в 2022 году. Несмотря на то, что мы чувству-

ем, что ситуация с COVID-19 в Европе улучшается, мы не могли предвидеть безопасное и успешное шоу раньше апреля», - сказал Роберт Балтус, главный операционный директор ЕВАА. «Хорошая новость заключается в том, что мы по-прежнему хотим вернуть AIROPS в 2023 году сильнее, чем когда-либо, и команда уже усердно работает над тем, чтобы сделать это реальностью».

Несколько экспонентов и спонсоров уже заявили о своей поддержке и участии в AIROPS23. ЕВАА с нетерпением ждет возможности объединить сообщество AIR OPS и предлагает всем сохранить дату AIROPS23: 13-14-15 февраля 2023 года.




FBO MINSK



Полный спектр услуг по наземному обслуживанию
 воздушных судов, пассажиров и экипажей
 рейсов бизнес-авиации

**ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ
 ВАШЕ ВРЕМЯ**

fbo-minsk.aero



Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Bombardier защищается от претензий

Bombardier сообщает, что получила письмо от 31 января 2022 года от адвоката держателей 7,450% облигаций со сроком погашения в 2034 году («Облигации 2034») и узнала, что эти держатели также подали жалобу в Верховный суд Штата Нью-Йорк («Иск»). Тем самым они подтвердили заявления, сделанные в апреле 2021 года, по существу в отношении того, что продажа Bombardier непрофильных активов, включая ее транспортный бизнес, региональную авиационную программу и авиастроительное подразделение, представляет собой нарушение определенных условий в соответствии с договором и дальнейшее утверждение о том, что действия Bombardier в мае 2021 года, направленные на решение вопросов, поднятых в письме от апреля 2021 года, нарушили права таких держателей.

«Корпорация считает, что эти обвинения беспочвенны, и намерена энергично защищаться от действий», — говорится в заявлении Bombardier.

«Корпорация считает, что она никогда не нарушала какие-либо ковенанты по соответствующему соглашению и что действия, предпринятые ею в мае 2021 года при поддержке и согласии необходимых держателей соответствующих долговых ценных бумаг, соответствовали условиям договоров, в соответствии с которыми такие облигации были выпущены.

«Корпорация также считает, что предпринятые ею действия позволили ей изменить положение бизнеса, укрепить его баланс, ускорить сокращение доли заемных средств и улучшить положение Bombardier для долгосрочного роста и создания стоимости».



НАМ ДОВЕРЯЮТ

 SkyClean

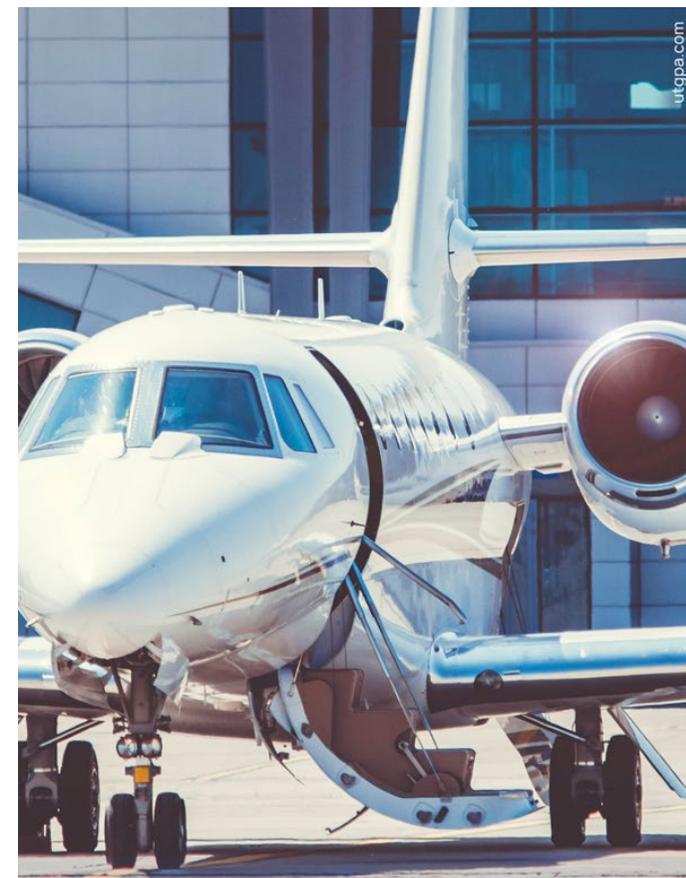
ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Milano Prime: в 2021 году трафик увеличился на 74%

SEA Prime, которая под брендом Milano Prime является ведущим провайдером услуг бизнес-авиации в Италии, в 2021 году зафиксировала более 27 000 рейсов деловой авиации в аэропортах Лinate и Мальпенсе. При этом пиковые значения достигли более 160 ежедневных рейсов во время традиционных мероприятий в сфере моды и дизайна в Милане.

Благодаря активности в летние месяцы, трафик Milano Prime вырос на 74% по сравнению с 2020 годом — выше, чем в среднем по Италии (+58%) и Европе (+37%) — и на 11% по сравнению с 2019 годом. Две трети активности в 2021 году приходилось на международные рейсы и одна треть на внутренние. Также наблюдалось значительное восстановление полетов с Ближнего Востока, России и США. Во всем мире деловая авиация смогла быстро отреагировать на растущий спрос как на деловые, так и на туристические рейсы, часто с пассажирами, которые летают впервые, комментируют в компании.

«Среди значимых событий последних двенадцати месяцев — первая заправка Jet A1+Eni SAF в Milano Linate Prime. Таким образом, Milano Linate Prime становится первым аэропортом бизнес-авиации в Италии и одним из первых в Европе, предлагающим SAF, что является важной вехой, способствующей развитию «зеленой повестки» в соответствии со стратегией компании и SEA Group. Рост бизнес-авиации в Milano Prime и факторы, которые его определили, можно рассматривать как структурную тенденцию на глобальном уровне. Вскоре начнется строительство нового ангара площадью около 4500 квадратных метров, одиннадцатого перрона, в Milan Linate Prime, которое, как мы ожидаем, будет завершено в этом году. Генеральный план предусматривает строительство новых ангаров, предназначенных для частных самолетов, в ответ на высокий спрос на инфраструктуру для бизнес-авиации», — сказала Кьяра Дориготти, генеральный директор SEA Prime.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

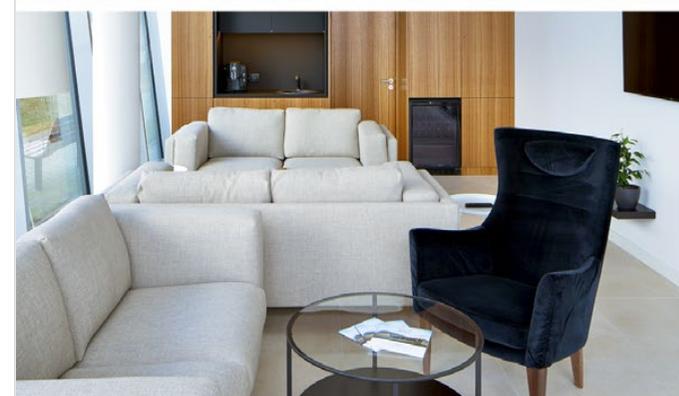
Jet Flight Service внедряет платформу EmbraerX Veason

Российский провайдер ТОиР Jet Flight Service (JFS) подписал соглашение с EmbraerX об работе с цифровой платформой координации технического обслуживания Veason. Используя Veason, JFS стремится оптимизировать обслуживание, сократить время простоя, устранить избыточные коммуникации и использовать данные для улучшения работы.

«Veason прост в использовании и внедрении, так как он не заменяет у нас никакие системы», — сказал генеральный директор JFS Кирилл Трушковский. «Во-первых, это коммуникационное решение, а во-вторых, это механизм машинного обучения, который создает

базу знаний для технических специалистов будущего. Такого сочетания вы больше нигде не найдете».

Сертифицированная EASA и Федеральным агентством воздушного транспорта России компания JFS работает с 2002 года. Компания обслуживает различные самолеты, включая Embraer Legacy 450/500/600/650, Praetor 500/600, Gulfstream G450/G550 и Boeing BBJ. JFS также выполняет базовое техническое обслуживание в международном аэропорту Аль-Мактум в Дубае и Риге, которые обслуживают ряд самолетов Bombardier Challenger и большинство самолетов Global.



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

Jet Aviation получает сертификат IS-BAH Stage II для сети FBO в Австралии

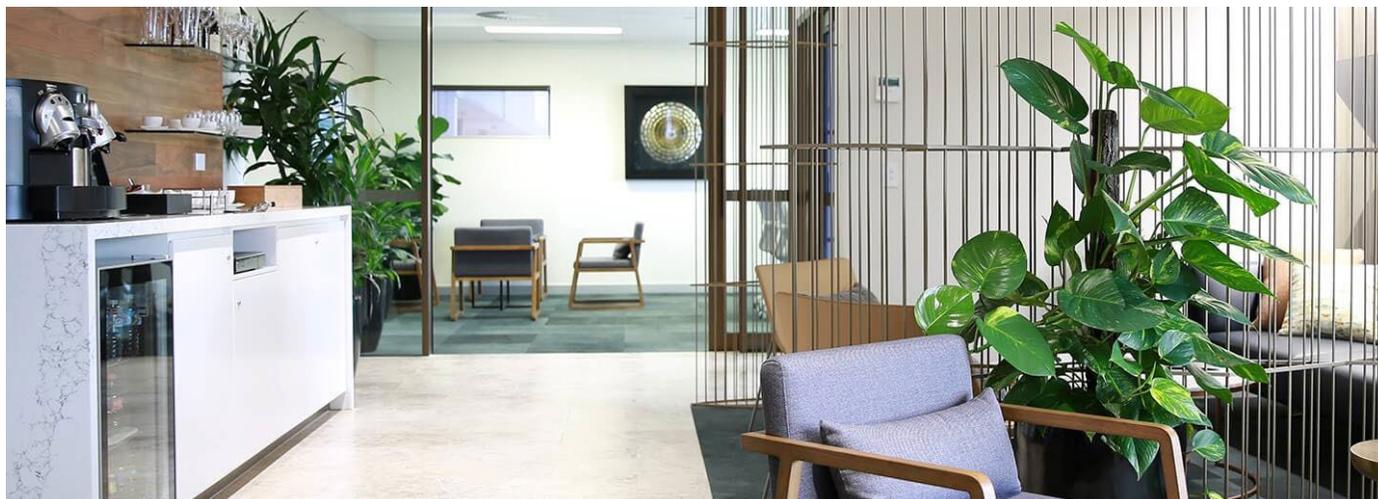
Jet Aviation объявила о получении сертификата IS-BAH Stage II для всех пяти FBO в Австралии, включая Сидней, Брисбен, Перт, Кэрнс и Дарвин.

«Безопасность и качество являются ключевыми приоритетами в Jet Aviation, и новые сертификаты IS-BAH демонстрируют, что наши австралийские офисы соответствуют самым строгим требованиям», — сказал Джо Реклинг, старший вице-президент Jet Aviation по операциям в Азиатско-Тихоокеанском регионе. «Вместе с объектами в США и регионе ЕМЕА наши австралийские наземные провайдеры рады предложить клиентам полную поддержку в соответствии с самыми высокими стандартами безопасности, где бы они ни находились».

Энди Гаан, генеральный менеджер Jet Aviation по операциям FBO в Австралии, добавил: «Обслуживание клиентов лежит в основе всего, что мы делаем. Наши команды специалистов по обслуживанию в Австралии обладают обширным опытом и постоянно стремятся повысить качество обслуживания клиен-

тов, обеспечив безопасные и своевременные вылеты. Я невероятно горжусь страстью и преданностью наших команд и восхищаюсь их приверженностью совместной работе для достижения этих ценных аккредитаций».

Международный стандарт IS-BAH разработан как свод правил для провайдеров услуг по наземному обслуживанию деловой авиации, в основе которого лежит система управления безопасностью полетов. IS-BAH повторяет структуру Международного стандарта эксплуатации воздушного судна деловой авиации (IS-BAO) и включает в себя первую программу по безопасности при наземном обслуживании Национальной ассоциации воздушного транспорта США (NATA). IS-BAH является глобальным отраслевым стандартом для операторов по наземному обслуживанию бизнес-авиации по всему миру и соответствует требованиям и международной практике ИКАО, включая требования к системам управления безопасностью полетов (SMS). Стандарт запущен на выставке EBACE-2014.



ЛУЧШИЙ КЕЙТЕРИНГ ДЛЯ БИЗНЕС АВИАЦИИ

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



Доставка
срочных заказов
24 / 7 / 365



Продукция
исключительно
высокого качества



Индивидуальный
подход к каждому
клиенту

Gulfstream готовится увеличить производство крыльев

По словам председателя и генерального директора General Dynamics Фебы Новакович, Gulfstream Aerospace расширяет мощности по производству крыльев для своих двухдвигательных самолетов с большим салоном.

Авиастроитель из Саванны, штат Джорджия, готовится нарастить производство самолетов в ближайшие годы. В 2019 году в своей штаб-квартире компания открыла производственное предприятие площадью 290000 кв. футов, предназначенное для изготовления крыльев и оперения, вертикально интегрируя производство крыльев для крупногабаритных самолетов G500, G600 и G650ER, находящихся в производстве, а также будущих G400, G700 и G800.

Объем заказов в аэрокосмическом подразделении General Dynamics в прошлом году увеличилась на

\$4,7 млрд, и Феба Новакович назвала процесс продаж «надежным», а деятельность по продажам — «живой». Таким образом, компания прогнозирует увеличение поставок самолетов до 170 в 2024 году по сравнению со 119 в прошлом году. Она отметила, что это представляет «серьезную проблему» для Gulfstream, а именно, сможет ли цепочка поставок соответствовать спросу на самолеты.

«Мы увеличим производство в 2022 году, но не до необходимого уровня», — сказал Новакович. «Базис — это изготовление крыльев, которые мы делаем сами. Нам необходимо расширить нашу новую производственную линию крыльев и приобрести еще один набор оснастки и станков. Все это находится в стадии реализации и будет готово для удовлетворения наших потребностей на 2023 год и в последующий период».

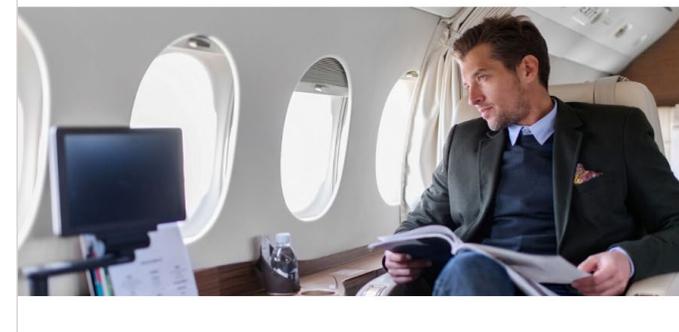



МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



AERO Friedrichshafen 2022: обратный отчет

Подготовка к выставке AERO 2022 (27-30 апреля 2022 г.) во Фридрихсхафене идет полным ходом. Количество зарегистрированных экспонентов уже находится на пике по сравнению с рекордной выставкой AERO 2019.

С 20 января работает онлайн-магазин билетов, где посетители могут приобрести билеты на глобальную выставку авиации общего назначения и деловой авиации. Оргкомитет принимает беспрецедентные меры безопасности на фоне пандемии и отменяет продажу билетов непосредственно на выставке, говорится в релизе оргкомитета выставки.

Роланд Бош, руководитель подразделения AERO и член исполнительного совета Messe Friedrichshafen, считает, что AERO 2022, вероятно, будет самым важным событием в истории. «После отмены двух меро-



приятий из-за пандемии собрание представителей отрасли авиации общего назначения имеет огромное значение. Менеджер проекта AERO Тобиас Бретцель из Fairnamic GmbH добавляет: «Количество зарегистрированных экспонентов уже соответствует рекорду AERO 2019, при этом все основные лидеры рынка уже зарегистрированы. Качество и количество соответствуют требованиям. Уже объявлено о многочисленных инновациях и мировых премьерах».

Эту оценку разделяет д-р Михаэль Эрб, управляющий директор АОРА в Германии: «Отрасль хочет снова работать в режиме офлайн, есть много инноваций в области двигательных технологий и авионики, которые нужно увидеть и по diskutieren. Тема устойчивого развития вызывает особое беспокойство у авиации общего назначения и нуждается в обсуждении, и здесь уже можно увидеть много положительных подходов. Лучше всего это делать на встречах лицом к лицу, а не в формате видеоконференции».

Некоторые производители также сталкиваются с проблемами цепочки поставок. Выставка во Фридрихсхафене предлагает им идеальную возможность углубить существующие и установить новые деловые контакты, тем самым укрепив свою цепочку поставок.

Несмотря на то, что многие пилоты авиакомпаний в настоящее время не имеют работы, отрасль, тем не менее, сталкивается с нехваткой квалифицированного обслуживающего персонала. Квалифицированный персонал ищут не только крупные, но и малые и средние компании и поставщики авиационных услуг. Для тех, кто заинтересован, AERO — это событие, на котором большинство компаний отрасли можно найти в одном месте.

**СЕРТИФИЦИРОВАН
В РОССИИ!**

**PILATUS
PC-24**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России

www.nesterovavia.aero

TAG Global Training отмечает 15-летие

TAG Global Training отмечает 15-летие начала своей работы по подготовке пилотов и бортпроводников в секторе частной авиации.

С 2007 года компания обучила более 31 000 студентов на своей базе в Фарнборо, а также в британском центре TAG Aviation. Ее курсы теперь привлекают не только клиентов, желающих продолжить карьеру в частной авиации, но и тех, кто намеревается работать на состоятельных людей в качестве дворецких, бортпроводников и шоферов, сообщается в релизе компании.

Во время локдауна в апреле 2020 года TAG Global Training также получила одобрение Transport Malta

на проведение аттестации бортпроводников, что дополняет портфель услуг TAG Aviation Europe.

Дебби Эллиотт, менеджер по обучению TAG, безмерно гордится этой вехой: «TAG Global Training всегда стремилась сохранить свои позиции лидера на рынке обучения экипажей. В прошлом году Министерство транспорта (Великобритания) признало нас «выдающимся» поставщиком услуг за нашу приверженность обучению безопасности и быстрый запуск наших онлайн-курсов «живого обучения» под руководством инструктора, когда началась пандемия COVID. Мы гордимся тем, что предоставляем обучение, включающее все типы и создающее разнообразную среду для общения и обучения на основе нашего опыта».

Happy
Anniversary!
Today
is the **15th Anniversary**
of TAG Global Training!





СЕРТИФИЦИРОВАНО
PART 145
ТЕКУЩЕЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

**Предоставление стоянки для бизнес-самолетов
независимо от продолжительности
промежуточной остановки.**




Несколько часов


Несколько дней


Круглогодично

★ ★ ★ ★ ★ A five star residence for your jet

Daher готовится приобрести завод Triumph Group

Французский производитель самолетов Daher согласился приобрести авиастроительный бизнес Triumph Group в Стюарте, штат Флорида, за нераскрытую сумму.

Сделка, о которой было объявлено 2 февраля, еще больше укрепит присутствие Daher в США после приобретения Quest Aircraft в 2019 году. Согласно различным источникам, предприятие Triumph Stuart, приобретенное у Vought Aircraft Industries в 2010 году, производило продукцию для самолетов Boeing, включая узлы фюзеляжа, крылья и другие компоненты.

Цену сделки компании не раскрывают, а закрыть ее планируется в первой половине 2022 года.

«Предприятие в Стюарте специализируется на сборке больших и сложных металлических конструкций, таких как узлы крыльев и фюзеляжей, и насчитывает около 400 сотрудников», — говорит генеральный директор Daher Дидье Каят. «Эта важная сделка позволяет нам позиционировать себя в качестве ключевого игрока в аэрокосмической отрасли во всем мире. Это приобретение идеально соответствует стратегическому плану Daher, включая цель значительного развития нашей деятельности в Северной Америке во всех подразделениях компании».

Продукция Daher включает однодвигательные турбовинтовые самолеты – шестиместный ТВМ 940 и 10-местный Quest Kodiak 100.



АВИАСЕРВИС

Деловая авиация для клиентов,
ценящих свое время и
первоклассный комфорт



РФ, Республика Татарстан,
г. Казань, Аэропорт

+7 (843) 537-78-40 charter@aviaservice.aero

Helity увеличивает парк Leonardo AW139

Испанский оператор Helity (HÉLITY Copter Airlines), специализирующийся на регулярных вертолетных пассажирских перевозках, сообщает о вводе в эксплуатацию четвертого вертолета Leonardo AW139.

Базой компании является Ceuta heliport (небольшой полуанклав Испании на северном побережье Африки, прямо напротив Гибралтара), где Helity располагает собственной инфраструктурой, включая ангары для проведения технического обслуживания вертолетов. Сейчас оператор выполняет регулярные рейсы по маршруту Сеута – Альхесирас (около 7 минут для против 1 часа на лодке), Сеута-Мелилья (60 минут против шести часов) и Сеута-Малага (25 минут против 3 часов).

В прошлом году Helity открыл новый маршрут, соединив курорт Малага с британской территорией на

острове Гибралтар. На линии задействован один из четырех вертолетов Leonardo AW139, рассчитанный на перевозку 15 пассажиров, а время в пути составит 25 минут.

Расширение маршрутной сети оператора планировалось еще до пандемии и только сейчас эти планы постепенно реализуются. Ожидается, что новые рейсы будут выполняться в Гибралтар, а также свяжут Альхесирас и Танжер. В компании подтвердили сохранение премиальной структуры ценообразования для нерезидентов на полеты в Сеуту за полцены при условии соблюдения нескольких требований. В частности, пассажир не может оставаться в Сеуте более семи дней, хотя рассматривается вопрос о его продлении до пятнадцати дней из-за спроса. В настоящее время около 1200 нерезидентов путешествуют в Сеуту в месяц с помощью Hélicity.



HELIRUSSIA
2022

19-21 мая

XIV ЮБИЛЕЙНАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

МОСКВА КРОКУС ЭКСПО

www.helirussia.ru

SaxonAir Charter увеличивает парк

Британский бизнес-оператор SaxonAir Charter в начале 2022 года пополнил свой парк четырьмя новыми бизнес-джетами: Learjet 45 (G-OSRL), Learjet 75 (G-USHA), Cessna Citation CJ1 (G-COBN) и Embraer Phenom 300 (G-KRBN).

Все самолеты будут базироваться в London Biggin Hill Airport и управляться через Sovereign Business Jets. В декабре 2021 года компания заказала новый вертолет Leonardo AW109SP Grand New через британского дистрибьютора Sloane Helicopters в дополнение к трем новым вертолетам AW119, заказанным в апреле прошлого года.

«Мы очень довольны этими достижениями», — говорит Алекс Дюран, генеральный директор, который 12 месяцев назад задался вопросом, не пострадают ли независимые небольшие британские чартерные компании, поскольку они борются с ограничениями и обременительным администрированием благодаря Brexit. «Год спустя мы преодолели это и вышли с новыми силами», — сказал он. «Brexit, возможно, был сложным, но пандемия также привела к тому, что бизнес-авиация стала героем, на фоне существенного падения трафика линейной авиации, что позволило продолжить работу на рынке. Теперь мы можем уверенно писать собственное повествование».

Устойчивость сектора была особенно очевидна в секторе легких бизнес-джетов, где работает SaxonAir. В этой категории наблюдается самый большой рост чартерных перевозок, на 30% больше, чем в зимний период до пандемии, и этому способствуют «новички» в бизнес-авиации.

Project Pearl от FAI Aviation Group начинает новую жизнь в США

FAI Technik GmbH (входит в FAI Aviation Group), закрыл сделку по продаже своего креативного Bombardier Global Express Project Pearl неназванному частному покупателю из США.

Самолет, ранее летавший как D-AFAL, получил новый регистрационный номер N822VP и будет эксплуатироваться под управлением ведущей чартерной и управляющей компании Planet Nine, базирующейся в Ван-Найсе, Калифорния.

Продажа осуществлялась под контролем FAI Technik GmbH и включала предварительную проверку на Гернси, компанией Aircraft Trading с Каймановых островов. Команда FAI Technik помогла подготовить самолет к продаже, выполнив небольшие изменения в интерьере.

Проект Project Pearl стоимостью в несколько миллионов евро представляет собой одну из самых масштабных реконструкций этого типа. Новый салон получил последнюю версию системы управления салоном Collins Aerospace Venue и развлекательную систему высокой четкости.

Пятимесячный проект включал в себя капитальный ремонт салона самолета и добавление технологии спутниковой связи Ka-диапазона компаний Venue и Honeywell, а также 60-, 120- и 240-месячные проверки. Venue позволяет осуществлять просмотр фильмов в HD качестве и улучшенное цифровое аудио во всем салоне.

Project Pearl — это шестой проект по ремонту салонов Global, разработанный FAI Technik.



Universal расширяется в Испании

Universal Aviation (входит в Universal Weather and Aviation, Inc.) объявила о расширении своего присутствия в Испании. Universal Aviation Spain объединилась с Andalusia Aviation, добавив шесть пунктов наземного обслуживания на юге Испании.

В рамках соглашения локация останутся под местным брендом Andalusia Aviation, но теперь будут принадлежать сети Universal Aviation.

Шесть новых офисов Universal Aviation в Испании включают Альмерию (LEAM), Сьюдад-Реаль (LERL), Гранаду (LEGR), Херес (LEJR), Малагу (LEMG) и Севилью (LEZL). Новые офисы присоединятся к существующим офисам Universal Aviation в Испании в Мадриде (LEMD), Барселоне (LEBL) и Жироне (LEGE), в результате чего сеть насчитывает в общей сложности девять офисов в Испании и 23 офиса в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке.

Universal Aviation Spain предоставляет услуги наземного обслуживания в Испании более 43 лет.

«Мы заметили повышенный спрос со стороны наших клиентов по всей Южной Испании», — сказал Гонсало Барона-младший, генеральный директор Universal Aviation Spain. «Даже с учетом текущих ограничений COVID, во многих из этих мест уровни трафика превышают их допандемийные показатели. Мы ожидаем, что трафик будет только увеличиваться, поскольку, как мы надеемся, ограничения ослабнут в ближайшие месяцы».

Барона сказал, что Universal Aviation воспользуется знаниями и опытом нынешних членов команды Andalusia Aviation, продолжая улучшать и без того хороший послужной список компании в области безопасности и обслуживания.

В Textron Aviation отчитались по итогам прошлого года

Textron Aviation сообщила о снижении выручки и поставок в четвертом квартале 2021 по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, хотя результаты за весь год более точно соответствовали спросу, о котором сообщала отрасль деловой авиации в течение большей части 2021 года.

В четвертом квартале производитель самолетов Beechcraft и Cessna получил доход \$1,4 млрд, что на \$201 млн меньше, чем за аналогичный квартал 2020 года, и поставил 46 бизнес-джетов Citation и 43 турбовинтовых самолета Caravan и King Air, что меньше, чем за тот же период 2020 года, когда был поставлен



61 реактивный самолет и 61 турбовинтовой. Однако за весь 2021 год выручка составила \$4,56 млрд по сравнению с \$3,97 млрд в 2020 году, в то время как поставки бизнес-джетов за год увеличились до 167 самолетов со 132 в 2020 году, а турбовинтовые самолеты «подросли» до 125 против 113.

«В течение года мы поставляли самолеты по более линейной тенденции, что повысило эффективность производства и генерирование денежных потоков», — сказал Скотт Доннелли, председатель и главный исполнительный директор материнской компании Textron Aviation, в рамках телефонной конференции с аналитиками.

Прибыль в четвертом квартале составила \$137 млн, что на \$29 млн больше, чем за тот же период 2020 года. За год прибыль была значительно выше: \$378 млн по сравнению с \$16 млн в 2020 году.

Объем заказов вырос на \$655 млн по сравнению с предыдущим кварталом и составил \$4,1 млрд на конец года. Более высокий объем невыполненных заказов, который увеличился на \$2,5 млрд с конца 2020 года, также означает, что Textron Aviation наращивает производство. «Мы наращиваем темпы производства и рассчитываем продолжать делать это в течение 2022 года. Заказов очень много. Мы по-прежнему видим устойчивый спрос на рынке, поэтому я думаю, что рыночные условия остаются очень благоприятными», — продолжил Доннелли.

Доннелли отметил, что новый многоцелевой турбовинтовой Cessna Sky Courier завершил свою программу летных испытаний, налетав 2100 часов. Он добавил, что сертификация Sky Courier ожидается в первой половине этого года. Ранее компания рассчитывала получить сертификацию к концу 2021 года.

Первый серийный Falcon 6X отправился на кастомизацию

Первый серийный Falcon 6X (заводской номер S/N 5) отправился на кастомизацию в американский центр комплектации французского производителя в Литл-Рок, штат Арканзас.

По сообщению Dassault, предсерийный S/N 4 в настоящее время оснащается полным интерьером в Бордо-Мериньяк и в испытаниях продемонстрирует эксплуатационную зрелость своих систем. Ожидается, что в середине этого года начнется мировое турне.

Сейчас в сертификационных испытаниях принимают участие три прототипа. Четвертый прототип, который позже станет демонстратором, отправится в полет в самое ближайшее время.

В конце прошлого года компания Dassault Aviation завершила первый из двух этапов испытаний Falcon 6X при низких температурах, которые проводятся для подготовки сертификации.

Falcon 6X получил несколько престижных дизайнерских наград, в том числе приз Red Dot за дизайн салона премиум-класса. В этом месяце самолет был признан «Лучшим из лучших» в авиации журналом Robb Report. 6X оснащен двумя двигателями Pratt & Whitney PW812D («D» – для Dassault), каждый из которых развивает тягу 13 500 фунтов. PW812D оснащен 44-дюймовым моноблочным вентилятором, степенью двухконтурности от 4,5:1 до 5:1 и камерой сгорания Talon X с низким уровнем выбросов.

С салоном высотой 78 дюймов (1,98 м) и шириной 102 дюйма (2,6 м), 6X имеет самые большие размеры в поперечном сечении среди специально построенных бизнес-джетов. В салоне могут разместиться до 16 пассажиров в трех лаунж-зонах. По сравнению с более ранними Falcon, проход между креслами в 6X

стал шире на пять дюймов. Багаж размещается в отсеке объемом 155 кубических футов в герметичном контуре, и еще есть одно негерметичное отделение объемом 76 куб футов.

Максимальная дальность полета 6X, перевозяще-

го восемь пассажиров и трех членов экипажа, при крейсерской скорости 0,80 Маха составляет 5500 морских миль, а при 0,85 Маха – 5100 морских миль. Максимальная скорость составляет 0,90 Маха, а максимальная высота – 51 000 футов.



Новый Cessna Grand Caravan EX вскоре пополнит парк авиакомпании «Камчатка»

На заводе компании Textron Aviation завершилось строительство нового турбовинтового самолета Cessna Grand Caravan EX для российской авиакомпании «Камчатка».

«Это первый из трех новых самолетов Grand Caravan, заказанных летом прошлого года. Номер два и номер три еще строятся и скоро тоже будут готовы! Все три новеньких, прямо с производственной линии Cessna Grand Caravan EX придут в этом году на Камчатку. Полетят через Атлантику в Москву, а потом через всю Россию в Петропавловск. Аккурат к летнему сезону 2022!», - сообщили представители компании в своей аккаунте на Facebook.

Напомним, что Grand Caravan серии EX отличается

новым двигателем PT6A-140 мощностью 867 л.с. производства Pratt & Whitney Canada. Установка более мощного мотора, как показали тесты, существенно сказалась на улучшении летных характеристик в сравнении с Cessna 208B Grand Caravan, на котором использован двигатель PT6A-114A (675 лошадей). Почти 23%-е увеличение тяги не могло быть оставлено незамеченным. Причем, улучшения превысили ожидания самих конструкторов. «Когда мы начали этот проект, мы предполагали увеличение диапазона скоростных и высотных характеристик самолета. Но производительность, которую мы получили в процессе сертификации с новым двигателем Pratt & Whitney Canada PT6A-140, действительно превысила наши амбиции», - комментируют в Textron.

Согласно данным компании, на 38% выросли показатели скорости набора высоты при прогнозируемом 20%-ном увеличении скороподъемности. Одновременно с этим, модернизация привела к увеличению крейсерской скорости на 10 узлов и максимальной до 359 км/ч, а также к возможности эксплуатации самолета с коротких полос. Взлетная дистанция сократилась на 350 футов или на 20-25%. Кроме того, дополнительный запас тяги дает самолету еще одну сферу применения. EX стал первой версией Caravan, которая уверенно чувствует себя на водной поверхности благодаря возможности использования более крупных поплавков.

Grand Caravan EX рассчитан на перевозку девяти пассажиров (или 1500 кг груза) на расстояние до 2000 км. Максимальная крейсерская скорость полета самолета составляет 341 км/ч. Турбопроп оснащен комплексом цифровой авионики Garmin G1000 и противобледнительной системой. Салон самолета может быть конвертирован в VIP, грузовой или комбинированный вариант.

АО «Авиакомпания «Камчатка» создано структурами девелопера Сергея Бачина — генерального директора компании «Васта Дискавери», занимающейся проектами комплексного развития территорий в российских регионах. Он также известен как создатель горного курорта «Роза Хутор» в Сочи, комплексов «Завидово» и «Ярославское взморье» в Центральном регионе.

Новая авиакомпания ориентирована на развитие внутреннего туризма в регионе. В перспективе рассматривается возможность обслуживания местных авиалиний. Сейчас авиакомпании «Камчатка» эксплуатирует один Grand Caravan EX. В течение 3–4 лет предполагается увеличить парк до 12 таких машин.



Какую роль будет играть доступность частных самолетов в 2022 году?

Американский бизнес-оператор Welojets, рассказывает о том, как исторический всплеск спроса выявил один важный аспект в цепочке обслуживания частных авиаперевозок – доступность.

Частная авиация превзошла все ожидания в 2021 году. Согласно данным WingX, в прошлом году во всем мире было выполнено 3,3 млн рейсов, что на 7% больше, чем в 2019 году до пандемии. Две основные причины стали следствием этой тенденции: неопределенность в отношении безопасности, связанная с пандемией, и продолжительный коллапс линейных авиаперевозчиков. В итоге в конце 2021 года по сравнению с предыдущим пиком в 2019 году, глобальный рост составил 23%. Эти цифры были еще более поразительными для внутреннего рынка США, где трафик увеличился на 46%, благодаря Рождеству и Новому году.

Однако исторический год для бизнес-авиации выявил нехватку частных самолетов на рынке, что поставило под угрозу одну из основных черт отрасли: доступность. Надежность рынка или ее отсутствие – это проблема, которую должны решить основные игроки отрасли, особенно с учетом того, что бизнес-авиация продемонстрировала, что ее контролируемый процесс в отношении безопасности во время пандемии является желанным активом.

Можно ли обеспечить необходимое количество частных самолетов для клиентов? Не совсем, хотя у Мартина Балдома Джонса, генерального директора и соучредителя Welojets, есть видение того, как отрасль может справиться с такой потенциальной нехваткой.

«Планирование. Это ключевое слово как для пассажиров, так и для компаний будет иметь перво-

степенное значение в 2022 году. Оно помогает иметь доступ к более чем 7000 самолетов по всему миру, как это делает Welojets, хотя откладывание организации поездок «на последнюю минуту» приведет к тому, что будет сложно удовлетворить все запросы, особенно по желаемым типам самолетов», — говорит Бальдома.

Какую роль будет играть доступность частных самолетов в 2022 году? Поскольку операторы размещают заказы на новые самолеты, задержки со стороны производителей также повлияли на уравнение: меньше подержанных самолетов, увеличились перебои с запчастями из-за уменьшения количества грузовых авиалайнеров в небе, и все больше владельцев предпочитают использовать свои самолеты в собственных интересах, или одалживая его своим семьям и друзьям. «Вы можете себе представить, что это значит для программ Jet Card по всему миру, которые стремятся к предоставлению клиентам максимального выбора воздушных судов?»

Вернемся к планированию. Как заявил Бальдома Джонс, взгляд в будущее — это быстрый и безопасный способ справиться с возросшим спросом со стороны клиентов и особенно поставщиков частных самолетов. Решение зависит от способности всей экосистемы находить новые способы обеспечения бесперебойного обслуживания, не влияя на восприятие тех, кто летает впервые, и тех, кто часто летает.

«Восприятие бизнес-авиации как гибкой услуги еще не полностью изменилось. Увеличение количества запросов и спроса является убедительным показателем, подтверждающим это мнение. И хотя в значительной степени контроль над опытом полета является основным обещанием чартерной компании, с сегодняшним спросом крайне важно четко

определить ожидания клиентов, поддерживая при этом открытую линию связи, чтобы уменьшить любую неопределенность в отношении их следующего рейса», — говорит Бальдома.

По сути, доступность будет играть важную роль в отрасли деловой авиации в 2022 году, поскольку все эксперты предсказывают, что спрос будет продолжать расти. Это отличная возможность и вызов для отрасли, поскольку она стремится продолжать предоставлять стабильные услуги с меньшим количеством самолетов на рынке и большим спросом.

«Это приятная проблема, требующая многоуровневого подхода, и мы в Welojets стремимся стать частью решения в качестве глобального поставщика услуг бизнес-авиации», — заключил Балдома Джонс.



Антенная система Satcom Direct Plane Simple прошла сертификацию в сети Intelsat FlexExec

Satcom Direct, поставщик решений для деловой авиации, получил одобрение антенной системы Plane Simple для сети Intelsat FlexExec. Высокоскоростная спутниковая сеть Intelsat в сочетании с установленной на хвосте антенной системой Plane Simple Ku-диапазона упрощает высокоскоростной доступ к данным для большего числа владельцев воздушных судов бизнес-авиации во всем мире благодаря простоте установки, гибким планам и передовым антенным технологиям.

Верификация последовала после месяцев тщательного тестирования и оптимизации обеими компаниями, подтверждающими, что первый интегрированный в сеть терминал SD Plane Simple, разработанный исключительно для деловой авиации, полностью совместим с первой в мире сетью для деловой авиации с выделенной пропускной способностью — сервисом Intelsat FlexExec.

«До сих пор высокоскоростные возможности оставались прерогативой рынка больших бизнес-джетов, это одобрение открывает возможности высокоскоростной широкополосной связи для большего спектра размеров самолетов», — объясняет Крис Мур, президент Satcom Direct Business Aviation. «Наши операторы будут в восторге от уровня производительности, рентабельности и удобства мощной системы. Мы рады представить эту передовую технологию, поскольку она будет способствовать повышению производительности в полете, увеличению свободного времени и улучшению оперативного управления для большего числа клиентов».

Антенна Plane Simple Ku диапазона — первая из серии антенных систем, разрабатываемых SD в партнерстве с немецкой компанией QEST Quantenelektronische Systeme GmbH, мировым лидером на рынке инновационных авиационных антенн.

Уникальная конструкция состоит всего из двух сменных блоков, модема Satcom Direct и антенны на хвосте. Это упрощает монтаж, снижает стоимость обслуживания и обеспечивает простой путь перехода к обновлению услуг связи. Одобрение подтверждает, что SD и Intelsat успешно обеспечили более удобные варианты связи, предоставляя при этом высокоскоростную передачу данных с помощью гибких управляемых услуг из единого ресурса SD. Клиенты из частного, корпоративного, государственного и военного секторов получают доступ к преимуществам сети Intelsat FlexExec и оборудования SD Plane Simple.

«SD и Intelsat расширяют возможности бизнес-авиации с помощью ориентированного на будущее, бесперебойного комплексного управляемого решения. Наше успешное партнерство и сотрудничество основаны на общем стремлении к инновациям, коммерческой простоте и гибкости связи в деловой авиации», — говорит Марк Расмуссен, старший вице-президент подразделения Intelsat по мобильности. «FlexExec — это единственное широкополосное решение, полностью интегрированное с простым антенным решением SD Plane, что является огромным свидетельством мощности и адаптивности сети Intelsat». FlexExec — это глобальная многоуровневая спутниковая сеть с резервированием и высокой пропускной способностью. Это специальное решение, разработанное исключительно для бизнес-авиации, с повсеместным, всегда доступным подключением со скоростью до 15×2 Мбит/с по всему миру.

SD использовала свой собственный самолет Dassault Falcon 2000LX для сбора полетных данных в процессе верификации. Испытания длились более 115 летных часов на 62 отдельных участках, в которых было передано около 250 ГБ данных.



Советы от Jet Catering: Все дело в упаковке!

Для того, чтобы блюда в полете оставались свежими, полезными и не меняли органолептику, специализированные предприятия авиакейтеринга используют свои ноу-хау, недоступные для обычных «земных» ресторанов.

Важнейшими из них являются обеспечение безопасности продуктов на всех этапах приготовления, упаковки и транспортировки. Сегодня Катя Сучкова, коммерческий директор специализированного ресторана для бизнес-авиации Jet Catering, расскажет о ноу-хау в области безопасной и эргономичной упаковки питания для бизнес-авиации.

Упаковка и хранение готовых блюд – относятся к специфическим процессам авиакейтеринга. Чтобы хранение было долгим и безопасным, на этапе упаковки блюд используется принцип не смешивания ингредиентов. Ресторанные блюда Jet Catering могут ждать многочасовые перелеты или задержки вылета, поэтому отдельная упаковка надежно сохраняет питание на долгие часы. Например, большинство салатов отправляются в салатниках с менажницей, где каждый ингредиент лежит обособленно. При этом бортпроводнице не составит труда быстро «собрать» и разложить салат, а также «отрегулировать» порцию, ведь они у Jet Catering большие!

Вторая, но не менее важная концепция упаковки, – ее размер. Большинство самолетов деловой авиации – небольшие, и пространства для нескольких контейнеров для одного блюда там просто нет. Именно поэтому ресторан бизнес-авиации Jet Catering придерживается правил эргономики. Богатый ассортимент упаковок для горячих и холодных блюд, фруктов и десертов дает возможность по-умному комбинировать сеты и размещать целый заказ из 15 позиций всего в 1-2 коробках. В результате доставка

приходит на борт компактно упакованной и удобной для сервировки в небольшом пространстве кухни.

Подумали в Jet Catering и о пассажирах, летающих на корпоративных лайнерах или выкупающих место покресельно. Как известно, проход в бизнес-лайнерах типа Airbus и Boeing позволяет бортпроводникам вести авиационную тележку с закусками. Именно на этот случай, Jet Catering доставляет на борт холодные закуски, уже расставленные на подносе, размер которого соответствует размеру тележки. Кроме того, питание на индивидуальном подносе – идеальный выбор для рейсов без стюардесс. Это предложение особенно актуально в пандемию, так как каждая закуска уезжает с производства полностью закрытой.

В Jet Catering для упаковки блюд используются только те материалы, которые сертифицированы для соприкосновения с пищей. Более того, для некоторых позиций используются материалы, не выделяющие запрещенные вещества при разогреве в авиационной печи. Например, сеты для экипажей, которые не сервируются, а подаются сразу в красивой, удобной и безопасной упаковке.

С родины высокой кухни – Франции – ресторан высокой кухни Jet Catering заказывает отдельные премиальные позиции упаковки. Например, подносы и подставки под них, осибори в индивидуальной упаковке, мини версии соусников, тормозные салфетки. Сегодня Jet Catering – единственный в России ресторан, который предоставляет пассажирам бизнес-джетов холодные сеты на элитном французском пластике от компании Comatec, придерживающейся eco-friendly концепции производства.

Контейнеры с блюдами упаковываются в коробки,

которые доставляются к борту самолета на специализированном автомобиле, оборудованном холодильными камерами. Ни жаркая погода, ни часы в пробках не повлияют на качество блюд для высокого полета.

Приятный бонус. Jet Catering не раскидывает подводных камней – за премиальную упаковку клиенту никогда не выставят дополнительный счет.

Безопасных и вкусных полетов! В следующей статье из серии «Советы от Jet Catering» мы расскажем про уникальное оборудование и технологии производства, благодаря которым мясо не будет соленым, а вино не превратится в уксус!



Diamond Aircraft начинает работать на Филиппинах

Diamond Aircraft объявила Airflite Asia (Singapore) Pte Ltd, дочернюю компанию Airflite Pty Ltd, официальным представителем на Филиппинах.

«Мы рассматриваем Филиппины как очень важный рынок для всей продукции Diamond Aircraft. Diamond Aircraft предлагает экономически эффективные решения для летной подготовки, деловой авиации и специальных миссий. Мы рады работать с Airflite теперь также для филиппинского рынка в дополнение к рынку Индонезии и продолжать расши-

рять флот Diamond по всему миру», - комментирует Йоахим Хартманн, вице-президент Airflite по продажам самолетов в Азии.

Airflite, основанная в 1981 году, имеет давние отношения с Diamond в Австралии. Владельцы 12 самолетов DA 40 NG, полностью поддерживаемых и обслуживаемых Airflite, обеспечивают начальную летную подготовку курсантов ВВС Австралии. Airflite гордится тем, что в прошлом году отношения с Diamond Aircraft переросли в партнерство по продажам в Ин-

донезии, а теперь и на Филиппинах, что еще больше укрепляет позиции компании в качестве поставщика комплексных авиационных решений в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

В сентябре 2020 года Diamond Aircraft получила сертификат типа Агентства по авиационной безопасности Европейского Союза для поршневого DA50 RG. Diamond описывает запущенный в июне 2019 года цельнокомпозитный DA50 RG (RG означает убирающиеся шасси) как «изменивший правила игры» на рынке легких самолетов общего назначения и говорит, что интерес к этому продукту «огромный». Оснащенный двигателем Continental CD-300 мощностью 300 л.с. (224 кВт), который может работать на Jet A, Jet A-1 и дизельном топливе, самолет имеет бак объемом 50 галлонов (189 литров) и потребляет всего 9 галлонов в час (34,1 л/ч). DA50 также имеет двойные щелевые закрылки для обеспечения высокой подъемной силы и превосходных характеристик на низкой скорости, кабину экипажа Garmin G1000 NXi с автопилотом и однорычажным РУДом (ручка управления двигателем), а также роскошную пятиместную кабину с объемным задним багажным отделением. Благодаря дальности полета 750 морских миль (1400 км) и крейсерской скорости 180 узлов (330 км/ч) модель «идеально подходит для пилотов предпочитающих самолеты одним двигателем, которым требуется больше мест и утилитарности, а также для чартерных операторов и корпоративных летных отделов, желающих дополнить их более крупный самолет недорогой альтернативой для коротких поездок».

В конце августа 2021 года Gemstone Aviation, дистрибьютор Diamond Aircraft в Великобритании, получила новый демонстрационный образец DA50 RG, таким образом началась «европейская история» нового самолета.



Boom Supersonic выбирает Северную Каролину для производства

Boom Supersonic объявила, что выбрала международный аэропорт Piedmont Triad в Гринборо, Северная Каролина, в качестве площадки для своего первого полномасштабного производственного предприятия. Overture Superfactory будет современным производственным предприятием, включая линию окончательной сборки, испытательный центр и клиентским центром сверхзвукового авиалайнера Overture.

«Выбор площадки для производства Overture — это важный шаг вперед на пути к тому, чтобы пассажиры и авиакомпании могли пользоваться экологически безопасными сверхзвуковыми авиалейнерами», — сказал Блейк Шолль, основатель и генеральный директор Boom Supersonic.

Район Piedmont Triad находится в непосредственной близости от многих поставщиков аэрокосмической отрасли первого уровня, что дает преимущество Boom для своего самолета Overture. Кроме того, непосредственная близость к восточному побережью облегчает проведение сверхзвуковых летных испытаний над Атлантическим океаном. Штаб-квартира корпорации Boom остается недалеко от Денвера, штат Колорадо. Overture Superfactory будет иметь площадь около 400 000 квадратных футов и будет построен на территории кампуса площадью 65 акров в международном аэропорту Piedmont Triad. К 2030 году Boom создаст в Северной Каролине более 1750 рабочих мест, а к 2032 году общее число рабочих мест увеличится до 2400. По оценкам экономистов из Северной Каролины, Overture Superfactory увели-

чит экономику штата как минимум на \$32,3 млрд. в течение 20 лет.

В 2020 году американская компания выкатила уменьшенный демонстратор сверхзвукового пассажирского самолета. Этот аппарат получил название XB-1 Baby Boom. Его длина 20,7 метра, размах крыла — 5,2 метра, а максимальная взлетная масса — 6,1 тонны. Демонстратор оснащен только двухместной кабиной пилотов.

Ранее Boom Supersonic установила двигатели на демонстратор сверхзвукового пассажирского самолета XB-1 и приступила к их испытаниям. Она тестирует все три силовые установки на холостом ходу по очереди и одновременно, а также проверяет их в разных режимах работы. Boom Supersonic разрабатывает XB-1 с начала 2010-х. С его помощью компания собирается проверить технологии, которые потом можно будет использовать в сверхзвуковом пассажирском самолете Overture, рассчитанного на перевозку 65-88 пассажиров.

В числе таких решений — обтекаемая форма планера со сглаженными переходами, вытянутая острая носовая часть и дельтавидное крыло с очень большой стреловидностью по передней кромке. Все это должно уменьшить число и интенсивность ударных волн, образующихся во время сверхзвукового полета.

После проверки двигателей демонстратор приступит к пробегам. Он будет развивать скорость до 112 километров в час. Затем Baby Boom отправится в пустыню Мохаве. Там он снова будет отрабатывать пробежки, но на большей скорости (вероятно, до 249 километров в час), и выполнит первый полет. Разработчики рассчитывают, что он поднимется в воздух на скорости около 341 километра в час.



Рекорд активности в январе

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, январь 2022 года стал самым загруженным стартом года для глобальной деловой авиации.

По сравнению с январем 2021 года трафик бизнес-джетов вырос на 35%. В январе 2020 года влияние коронавируса было еще незначительным, но в январе текущего года, когда во многих странах все еще действовали жесткие ограничения, количество рейсов бизнес-джетов выросло на 19%.

Январь 2019 года был таким же загруженным, как и любой январь предыдущего десятилетия, но в этом январе активность увеличилась на 15%. Регулярные авиаперевозки представляют собой зеркальное от-

ражение, с увеличением по сравнению с прошлым годом, но все же на 29% ниже уровня предпандемийного января 2019 года. В глобальных грузовых перевозках по-прежнему наблюдается повышенная загрузка по сравнению с каждым из предыдущих трех лет. С учетом всех сегментов самолетов глобальная активность по-прежнему на 22% ниже по сравнению с январем 2019 года.

Европа

В Европе трафик бизнес-джетов побил предыдущие рекорды января, выполнено 38 000 рейсов, что на 56% больше по сравнению с январем прошлого года, и на 10% и 13% по сравнению с январями 2020 и 2019 годов соответственно. Регулярные авиакомпании

начинают восстанавливаться быстрее: относительно января прошлого года количество полетов увеличилось более чем в два раза, но все же на 38% меньше, чем в январе 2019 года. Темпы варьируются в зависимости от страны: например, Испания немного впереди, Франция в тренде, Великобритания и Германия далеко позади.

Что касается трафика бизнес-джетов, то в январе Франция была самым загруженным рынком: спрос вырос на 43% по сравнению с январем 2021 года, и на 9% больше, чем в 2020 году. Великобритания обошла Германию, заняв второе место по загруженности рынка, полеты внутри Германии на 13% ниже, чем в январе прошлого года.

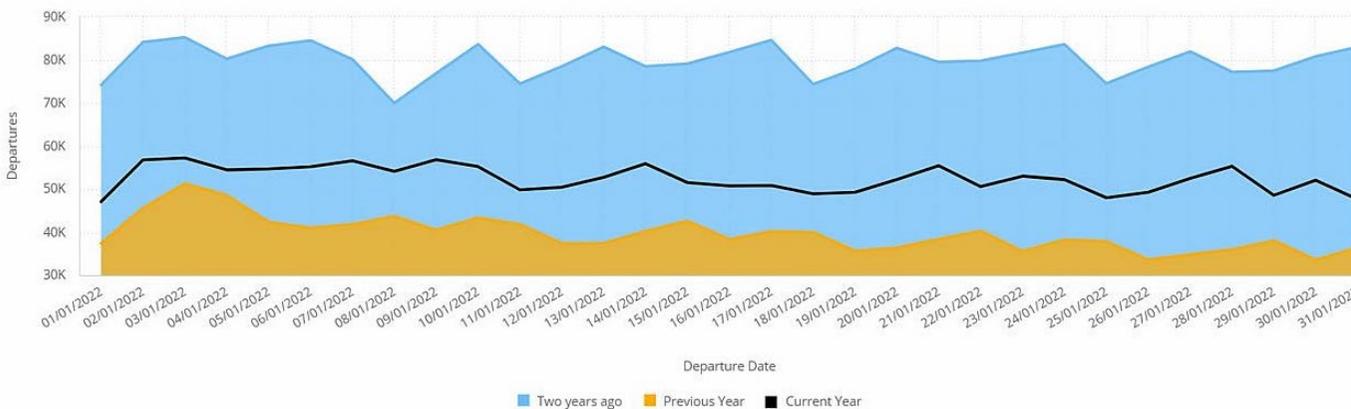
Самое оживленное международное сообщение было между Швейцарией и Францией. Самым популярным маршрутом между городами для путешествий на бизнес-джетах в Европе снова стал Париж–Женева, загруженность на 28% больше, чем в прошлом году, и на 3% больше, чем в январе 2020 года. Рейсы внутри России сократились по сравнению с прошлым годом, но все же выросли на 52% по сравнению с январем 2019 года.

Что касается типов самолетов, то крупногабаритные бизнес-джеты еще не вернулись к уровню 2019 года: бизнес-лайнеры и сверхдальние джеты летали соответственно на 46% и 11% меньше, чем в январе 2019 года. Самолеты Dassault летали на 12% меньше, чем в январе 2019 года, а Embraer – на 44% больше. Предпочтение легким бизнес-джетам характерно для рейсов, вылетающих из лондонских аэропортов: общее количество вылетов выросло на 2% по сравнению с двумя годами ранее, но количество доступных мест сократилось на 19%.

Global Views

Sector View	PTD: Departures	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
Scheduled Operation	1,025,761	75%	32.3%	-34.3%	-29.0%
Business Aviation	272,568	13%	35.0%	18.4%	14.9%
Other	182,163	8%	25.6%	-2.4%	4.7%
Cargo	92,046	4%	0.6%	6.1%	5.7%
Grand Total	2,172,538	100%	30.3%	-27.1%	-22.1%

All Market Sectors



Глобальная активность самолетов в январе 2022 года по сравнению с 2021, 2020 и 2019 гг.

Северная Америка

Спрос на самолеты бизнес-авиации в Северной Америке в январе также бил рекорды. Было выполнено более 321 000 полетов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, что на 26% больше, чем в январе прошлого года, на 14% больше, чем в январе 2020 года, и на 8% больше, чем в январе 2019 года.

Легкий сегмент парка больше всех опережает допандемийный период: парк самолетов Pilatus увеличил трафик на 13%, Embraer — на 28%, активность Honda и Cirrus выросла более чем на 200% по сравнению с январем 2019 года. Более крупные самолеты также



летают больше, чем когда-либо: в январе активность бизнес-джетов Bombardier выросла на 9% по сравнению с допандемийным периодом, а Gulfstream летали на 17% больше, чем два года назад. Количество полетов Challenger 300/350 выросло на 18% по сравнению с январем 2019 года.

Остальной мир

Активность бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы была на 11% выше, чем в январе 2021 года. Основной импульс исходит от владельцев самолетов: частные рейсы выросли на 21% по сравнению с прошлым годом. Чартерная активность увеличилась на 7% по сравнению с уровнем до пандемии, но относительно января прошлого года она снизилась. Государственный трафик в январе вырос на 44% по сравнению с январем 2019 года.

На самых загруженных рынках Китая, Бразилии,

Индии и ОАЭ зафиксировано больше активности, чем в январе 2019 года, но меньше, чем в январе прошлого года. Спрос на бизнес-джеты в Китае снижался на протяжении большей части прошлого года: в январе этого года загруженность на 30% ниже, чем в январе 2019 года. В Пекине, где на следующей неделе стартуют зимние Олимпийские игры, активность бизнес-джетов снизилась на 44% по сравнению с январем 2019 года.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Спрос на бизнес-джеты намного превысил обычный январский минимум года, и к концу месяца рекордный отрыв увеличился. Это может отражать сохраняющийся большой разрыв в маршрутной сети авиакомпаний и сохраняющиеся опасения по поводу Омикрона. Богатые путешественники, более чем когда-либо, готовы платить большие деньги за гибкость и автономию, предлагаемые операторами бизнес-джетов».

Country Flow	Departures PTD	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	Hours PTD	PTD vs 1 yr ago (Hrs)	PTD vs 2 yrs ago (Hrs)	PTD vs 3 yrs ago (Hrs)
France - France	2,301	480	30.0%	9.5%	12.8%	2,057	27.8%	11.6%	13.3%
Germany - Germany	1,818	467	24.8%	-12.8%	-9.9%	1,311	23.7%	-13.5%	-9.6%
United Kingdom - United Kingdom	1,464	431	173.1%	9.1%	1.2%	995	112.1%	3.7%	7.9%
Spain - Spain	975	307	40.3%	29.3%	13.0%	990	44.0%	32.7%	17.2%
Italy - Italy	866	204	23.0%	3.5%	7.7%	702	27.3%	5.2%	14.6%
Russia - Russia	830	159	-4.9%	19.9%	52.3%	1,482	-6.9%	31.6%	68.7%
Turkey - Turkey	637	91	-5.3%	18.8%	4.4%	570	-1.8%	19.1%	6.1%
Switzerland - United Kingdom	605	361	369.0%	17.9%	12.5%	909	388.2%	21.6%	14.0%
Switzerland - France	564	324	49.2%	-8.4%	-8.7%	462	46.9%	-6.5%	-2.2%
France - Switzerland	563	337	48.2%	-10.9%	-9.3%	439	48.5%	-10.2%	-9.2%
United Kingdom - France	563	358	138.6%	-14.2%	-9.0%	691	134.7%	-13.3%	-7.8%
France - United Kingdom	561	361	159.7%	-15.4%	-13.7%	742	175.1%	-11.9%	-16.1%
Sweden - Sweden	561	58	129.0%	75.9%	78.7%	462	93.9%	47.1%	65.1%
United Kingdom - Switzerland	535	328	445.9%	7.6%	9.6%	730	448.4%	6.7%	11.6%
Germany - Switzerland	381	249	46.5%	-1.6%	-2.3%	320	53.5%	2.8%	9.5%
Grand Total	38,336	3,167	56.0%	9.4%	13.2%	66,407	57.4%	11.4%	16.7%

ТОП европейских стран по количеству вылетов, январь 2022 г.

2021 стал лучшим годом за десятилетие

Перелеты на частных джетах оказались востребованы во всем мире в условиях коронавирусных ограничений. Рынок частных авиаперевозок по итогам 2021 года вырос в среднем на 30% в зависимости от региона по сравнению с допандемийным 2019 годом.

Главный тренд уходящего года – это беспрецедентное возрождение рынка частных авиаперевозок. Если гражданская авиация до сих пор не может справиться с последствиями пандемии коронавируса, то сфера частных авиаперевозок сумела не только отыграть прошлогодние потери, но и продемонстрировать рост к допандемийному 2019 году. Так, по данным аналитической фирмы Argus International, количество рейсов бизнес-авиации во всем мире в октябре 2021 выросло на 40% год к году.

Рынку частных авиаперевозок в России и вовсе удалось показать рост не только по сравнению с 2020 годом,

но и с допандемийным 2019 годом. В среднем в 2021 году объемы авиаперевозки рейсами бизнес-авиации с вылетом и прилетом из российских аэропортов выросли на 30% по сравнению с 2019 годом, а в некоторые периоды – в два раза.

Повышение спроса на частную авиаперевозку выступило мощным импульсом к росту и производства бизнес-джетов. Bombardier именно в уходящем году получил самый большой в своей истории заказ на поставку 10 ВС. У Gulfstream, крупнейшего в мире производителя бизнес-джетов по объему выручки, сейчас самый большой объем невыполненных заказов за шесть лет, а бразильский Embraer полностью заполнил книгу заказов на частные самолеты до I квартала 2023 года.

На рынке подержанных бизнес-джетов тоже наблюдается ажиотаж. Состоятельные пассажиры, не гото-

вые вставать в очередь за новым частным самолетом от производителя, наводнили вторичный рынок. По данным JPMorgan, средняя цена на подержанный бизнес-джет достигла в октябре 2021 года \$10,7 миллионов, что на \$1 млн выше, чем в допандемийный 2019 год. Сильнее всего выросли цены на подержанные самолеты Gulfstream – на 27% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По отзывам брокеров в США, из-за нехватки самолетов на вторичном рынке покупатели заключают сделки без проведения традиционной комплексной проверки воздушного судна.

Главная причина такого роста заключается в том, что почти два года ограничений и карантинных отчетливо показали, что командировки и очные, а не виртуальные, бизнес-встречи все еще остаются предпочтительным форматом обсуждения деловых вопросов. Не в силах программы виртуального присутствия заменить и отпуск. Пассажиры продолжают путешествовать, а если коммерческие авиакомпании не могут предложить им подходящий рейс по нужному направлению, то на помощь приходит бизнес-авиация.

Самыми востребованными направлениями у россиян остаются прежними – это, прежде всего, международные рейсы в Дубай, Лондон, Ригу, Ларнаку, Барселону и Малагу, Тиват, Ниццу. Международные воздушные рейсы превалировали над внутрироссийскими на протяжении почти всего года. Из внутрироссийских направлений самыми востребованными, как и раньше, остаются Москва, Сочи, Симферополь, Санкт-Петербург, Казань.

Массовый приток на рынок частных авиаперевозок новых клиентов, которые ранее не владели и не пользовались бизнес-джетами, – это еще один



ведущий тренд уходящего года. Всё больше состоятельных путешественников, которые раньше летали коммерческими рейсами, теперь предпочитают частные бизнес-джеты - либо из-за опасений по поводу COVID-19, либо из-за отсутствия рейсов по нужным направлениям. По некоторым оценкам, в 2021 году до 25% всех заказов приходилось на таких клиентов-новичков.

Очень успешным оказался 2021 год и для джетшеринга – одной из ниш рынка частных авиаперевозок, предполагающей покресельную продажу мест на рейсы бизнес-авиации, своего рода «летающую маршрутку». Тон в этой сфере задают США, где джетшеринг существует уже давно и был достаточно востребован и до пандемии. Но именно последний год джетшеринг развивается стремительными темпами. По данным аналитической фирмы Argus International, совместное использование частных джетов в США, Канаде и странах Карибского бассейна подскочило по итогам I полугодия 2021 года на 58,3% по сравнению с 2020 и на 9,4% по сравнению с 2019. Итоговых данных по II полугодию еще нет, но уже по статистике октября 2019 можно увидеть, что этот тренд продолжился и усилился: количество шеринговых полетов подскочило на 44,8% к октябрю 2020 и на 29,3% к октябрю 2019.

Для российского рынка джетшеринг – достаточно новая услуга. Как и в остальном мире, большая доля нынешних пассажиров шеринговых рейсов – это бывшие пассажиры бизнес-класса или первого класса на регулярных рейсах коммерческих авиакомпаний. Статистика по объему авиаперевозки с помощью джетшеринга в России не ведется. Но как одни из первопроходцев шеринговых бизнес-чартеров, первыми запустившими такой рейс в Тиват, мы наблюдаем разнаправленное движение спроса на

эту услугу по различным направлениям. Так, в 2021 году наблюдался спад спроса на джетшеринг по таким направлениям, как Дубай или Мале. Причиной стало восстановление авиаперевозки регулярными коммерческими рейсами. Пассажиры вернулись в привычные бизнес- и первый классы. Востребованными остались «закрытые» из-за коронавирусных ограничений направления, такие как Тиват, Ницца и Генуя.

Во многом от того, как будет развиваться ситуация с пандемией коронавируса в мире, зависит и судьба бизнес-авиации в 2022 году. В I квартале следующего года мы можем увидеть замедление роста. Причиной станет как традиционный сезонный спад, так и усиление ограничений на поездки, связанные с распространением штамма Омикрон. Начало этого тренда заметно уже сейчас: так, по данным WingX, начало декабря уже показало снижение активности бизнес-перелетов в Великобритании на 13% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, тогда как в ноябре показатель превышал допандемийный уровень на 30%. Аналогичные тенденции наблюдаются в Австрии, Бельгии, Норвегии, Ирландии и Нидерландах.

В случае снятия ограничительных мер, например, касающихся въезда российских граждан с туристическими целями в страны Шенгена, мы неизбежно увидим отток части клиентов из бизнес-авиации на рейсы коммерческих авиакомпаний. Впрочем, появление очередного нового штамма коронавируса может свести на нет этот риск. Пока предпосылок к тому, что в 2022 году коммерческие авиаперевозки вернуться к допандемийному уровню, не наблюдается. Если бизнес-авиация в целом по миру уже превысила показатели 2019 года, то объемы гражданской авиаперевозки все еще на 30%-40% ниже, чем в допандемийное время.

Основным же вызовом 2022 года как для бизнес-авиации, так и для гражданской может стать резкий рост цен на авиакеросин. Топливо – это основная статья расходов при организации авиаперевозки. Затраты на авиакеросин составляют до 40% общих расходов на эксплуатацию воздушного судна. По данным аналитического агентства Platts, цены на авиакеросин с начала 2021 года выросли более чем на 55%.

Масла в огонь добавляют опасения, связанные с ужесточением требований к топливу, направленных на ускорение декарбонизации авиаотрасли в ЕС. Инициатива ReFuelEU предполагает доведение доли экологически устойчивых видов авиатоплива (SAF) до 5% к 2030 году, 32% к 2040 году и 63% к 2050 году. Надо заметить, что SAF стоит в 2-6 раз больше, чем авиакеросин. Помимо этого, в ЕС внесены изменения в систему торговли квотами на выбросы (ETS), которые приведут к сокращению квот для авиации, а следовательно – усилят финансовое бремя, лежащее на эксплуатантах ВС.

Как и любая другая индустрия, к концу года в бизнес-авиации стараются подводить итоги и пытаются приподнять завесу тайны следующего года. Участники рынка частных авиаперевозок, как российского, так и общемирового, сходятся во мнении, что несмотря на многие сдерживающие факторы, бизнес-авиация способна продолжить уверенный рост и в 2022 году. По различным оценкам, объемы авиаперевозки на частных джетах в следующем году вырастут на 10%. И почвой для этого роста останется то, что стало причиной падения гражданской авиации – пандемия и ограничительные меры.

Марк Кузнецов, Infox.ru

Палки в крылья

Перевод самолетов российских авиакомпаний в национальный реестр может затормозиться. Минюст раскритиковал проект Министерства транспорта, который предлагает отменить требования регистрировать права собственности на воздушные суда, оставив только положение о регистрации самих самолетов.

Это следует из заключения ведомства, с которым ознакомились «Известия». В Минтрансе сочли, что эти два требования дублируют друг друга: весомей сконцентрироваться на втором, так как владельцы самолетов пока предпочитают регистрации в российской юрисдикции Бермуды и Ирландию из-за на-

логовых льгот и понятной процедуры оформления. В Минюсте же считают, что мера затруднит оборот самолетов и приведет к судебным спорам.

Недвижимое имущество

По мнению Минюста, разработанные Минтрансом поправки приведут «к ряду неблагоприятных правовых последствий», связанных со сделками с самолетами, говорится в заключении, с которым ознакомились «Известия».

«Свидетельство о регистрации воздушного судна

выдается только для целей регистрации и не удостоверяет право собственности на самолет», — уточняет ведомство в своем отзыве.

В Минюсте полагают, что поправки затруднят оборот воздушных судов и приведут к новым судебным спорам. Например, из-за того, что самолеты больше не будут считаться недвижимостью, могут возникать ситуации, когда брошенное воздушное судно попадет в собственность третьих лиц, говорится в заключении ведомства. У владельцев самолетов могут возникнуть вопросы о подсудности этих споров.

Право собственности на самолеты сегодня регистрируется в России как на недвижимое имущество. Эта юридическая фикция направлена на более четкое правовое регулирование сделок с воздушными судами, напоминает Минюст. Одновременно с этим регистрируются и сами самолеты — как объекты эксплуатации. Минтранс считает, что достаточно оставить лишь вторую процедуру, ведь в свидетельстве о регистрации будут указаны данные о собственнике. Для этого ведомство в 2021 году разработало проект федерального закона, которым хочет внести соответствующие поправки в Воздушный кодекс и в закон «О государственной регистрации недвижимости».

Представитель Минюста сообщил «Известиям», что Минтранс не направлял в ведомство доработанный проект поправок. В Министерстве транспорта и Росавиации не ответили на запросы.

Берег ирландский

Новая инициатива Минтранса связана с планами по популяризации российского госреестра воздушных судов. Такие реестры существуют в каждой стране, и владельцы самолетов могут выбирать, в каком из



них регистрироваться. Минтранс считает, что требования о регистрации прав на суда дублируют требования об учете самих самолетов в этом реестре. Это противоречит международной правовой практике и мешает развиваться российскому реестру судов, следует из пояснительной записки Минтранса к проекту.

Сегодня до 70% парка самолетов российских авиакомпаний зарегистрировано не в России, а на Бермудских островах (Великобритания) и в Ирландии. Иностранные регистры выбирают из-за удобства — оформить сертификат летной годности судна там быстрее, проще и понятнее. Сотрудники иностранных регистров дисциплинированы, имеют многолетний опыт работы, к сертификатам этих стран никогда нет вопросов, пояснили источники «Известий» в двух авиакомпаниях.

Росавиация давно выступает за регистрацию иностранных самолетов российских авиакомпаний в национальном реестре. Это позволит отечественному регулятору следить за поддержанием их летной годности, а также получать за это дополнительные средства, ведь контроль летной годности — услуга платная. В марте 2021 года глава Росавиации Александр Нерадько предложил запретить российским авиакомпаниям регистрировать самолеты в иностранных регистрах начиная с 2023 года.

— Желание понятно: расширение сферы влияния, контроля. К тому же на Украине, в Казахстане, в Азербайджане действует национальный реестр. А у нас нет, — говорит собеседник «Известий» в одной из авиакомпаний.

Но владельцы самолетов — чаще всего это лизинговые компании — пока не готовы к российской прописке.

— Говорить о переводе судов в российский реестр преждевременно. Возможность использовать его будет понятна после завершения изменения законодательства по синхронизации с правилами поддержания летной годности основных мировых юрисдикций, — сказал «Известиям» представитель «ВТБ Лизинга».

В Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) также видят сложности в этом вопросе, но какие — не уточняют.

В Red Wings подтвердили, что «пока лизинговые компании массовый перевод иностранных судов в российский реестр не санкционировали». В S7 уточнили, что на текущий момент реестр не отвечает всем требованиям, сформулированным рабочей группой при Минтрансе, где сейчас обсуждается проект.

— Сроки и готовность перевода воздушных судов в российский реестр будут зависеть от этого. Пока трудно назвать их с определенностью, — добавили в S7.

Без налога

Все опрошенные «Известиями» лизинговые компании поддержали инициативу Минтранса об отмене регистрации прав собственности на самолеты. Положительно высказались в ГТЛК, «Сбер Лизинге», «ВТБ Лизинге» и «ПСБ Лизинге». Эта мера позволит стандартизировать и синхронизировать российские подходы к определению воздушного судна как субъекта права с принципами, принятыми практически во всем мире, уточнили в ВТБ.

Гендиректор входящей в ОАК компании «Ильюшин финанс Ко» (ИФК) Сергей Туркин отметил, что таким образом отпадет необходимость платить налог на самолеты в размере 2,2%.

— Это стало бы важным шагом по выравниванию условий регистрации самолетов в России по сравнению с регистрацией за рубежом, ведь там к воздушным судам такой налог не применяется, — объяснил он.

В «ПСБ Лизинге» подчеркнули, что исключение воздушных судов из числа объектов, относимых к недвижимому имуществу, облагаемому налогом, соответствует мировым практикам.

Отмену регистрации прав собственности поддержали и в S7 Airlines. Ее представитель сообщил, что инициатива обсуждалась в рамках рабочей группы, созданной при Минтрансе.

— Мы не видим каких-либо рисков, поскольку государственная регистрация воздушных судов сохраняется, а защита интересов их собственников сегодня в РФ формируется через имплементацию положений Кейптаунской конвенции, ратифицированной РФ несколько лет назад, — сообщил он.

Представитель «ВЭБ Лизинга» отказался от комментариев. В группе «Аэрофлот», «Уральских авиалиний» и Utair на запросы не ответили.

Самолет за 3000 рублей

Проект Минтранса вряд ли окажется полностью заблокированным из-за замечаний Минюста, его могут отправить на доработку, считает управляющий партнер юридической компании «Иккерт и партнеры» Павел Иккерт.

По мнению юриста, критически важных замечаний Минюст не вынес, а риски, на которые он указал, не обязательно реализуются.

— Да и сами риски тоже спорные. По закону приравнять брошенное судно к металлолому и оформить на него права собственности (после того как самолеты перестанут считать недвижимым имуществом) можно, только если его стоимость явно ниже 3 тыс. рублей. Очевидно, что в любом техническом состоянии стоимость самолета не может быть ниже этой суммы, — говорит юрист.

Партнер юридической фирмы Orchards Юрий

Аксенов отметил, что наделение воздушного судна правовым режимом движимой вещи не ослабит защищенность участников рынка, а, наоборот, освобождает их от избыточных процедур.

— Оборот наземных транспортных средств, включая дорогостоящие автомобили, карьерные самосвалы и скоростные поезда, нисколько не страдает от того, что закон не рассматривает их в качестве недвижимости, — замечает он.

Признание крупных транспортных средств недвижимостью остается скорее традицией, нежели необходимостью. Результатом же становится громоздкая процедура заключения сделок с ними, согласился руководитель налоговой практики Bryan Cave Leighton Paisner Russia Евгений Тимофеев.

Источник: Известия



Стюардесса рассказала о «самых диких» желаниях на борту бизнес-джетов

Бортпроводница, 12 лет проработавшая в экипаже частного самолета, опубликовала в Сети свой рассказ о том, с какими наиболее нелепыми причудами и выходками пассажиров бизнес-лайнера ей пришлось столкнуться за годы беспорочной службы.

Женщина, называющая себя Эйлин, рассказала, что, чтобы работать на борту бизнес-джета, проводник должен «уметь читать мысли», угадывая желания клиента еще до того, как он их выскажет. Она добавила, что запросы vip-клиентов часто походят на пресловутую просьбу «достать с неба луну» — особенно этим отличаются новички.

«Легко понять, что человек летит на бизнес-джете в первый раз — такие обычно хотят всего и сразу. Регулярные vip-пассажиры заказывают обычный обед и пару коктейлей... А эти делают заказ, чтобы почувствовать себя особенными. Такое часто случается, когда кто-то один проплатил частный самолет для себя и своих друзей», — рассказала Эйлин изданию MEL.

Впрочем, чаще всего случайные гости на частном самолете, желающие пустить пыль в глаза окружа-

ющим, просто заказывают блюда и напитки подороже — омаров, икру и шампанское лучших марок. Но нередко бывает, что их причуды на самом деле звучат озадачивающе.

«Один клиент попросил «клубнику с пятнышками» и больше ничего не сказал. Из Ниццы, где мы приземлились, пришлось ехать за ней в Канны, где мой босс когда-то покупал такую — полтора часа в оба конца. А потом я нашла эти ягоды на рынке в Ницце...

Другой пассажир заказал фуа-гра в середине лета — а в это время, как считается, «не сезон». Когда я извинилась, что не удалось купить это блюдо, и предложила другой вариант, он ответил: «Я знал, что вам это не удастся». Ему было важно посмотреть, как ему заботливо подберут что-то сопоставимо дорогое и вкусное», — сообщила стюардесса.

Самым сложным, по словам Эйлин, оказался заказ на 15-килограммовую индейку. Птица должна была оставаться замороженной всю дорогу до праздничного стола. Все бы ничего, но индейка потребовалась в жаркой Саудовской Аравии, а доставать ее пришлось в соседних ОАЭ, тоже не отличающихся умеренным климатом.

«Индейка была нужна для вечеринки на День благодарения в Джидде в честь почетного гостя из американского посольства. Она до сих пор снится мне в кошмарах», — добавила Эйлин.

Бортпроводница и обе ее коллеги из экипажа бизнес-джета потратили три часа, чтобы найти в Дубае птичку подходящих размеров и заказать ее доставку в аэропорт. Затем им пришлось мчаться за сухим льдом, чтобы индейка не испортилась за трехчасовой полет из Дубая в Джидду. «Не думаю, что кому-то от нее стало плохо», — заметила Эйлин.

Стюардессе приходилось работать и с неким состоятельным клиентом из России. По ее словам, наш соотечественник на борту вел себя несколько эксцентрично.

«Едва ступив на борт, он тут же начинал напиваться. Иногда он снимал с себя всю одежду. Мне приходилось включать кондиционер посильнее, чтобы побудить его вести себя поскромней», — рассказывает женщина.

Похожие ситуации случались на борту и с неким богатым мусульманином, который во время поездок с семьей не позволял себе ни капли спиртного, но когда летел один, то пускался во все тяжкие: «Однажды пилотам пришлось вести его по аэропорту Джидды — сам он уже не мог стоять на ногах».

Все же Эйлин отметила, что многие клиенты ведут себя тихо и прилично, особенно в семейном кругу. Нередко ее приятно удивляли знаменитости, известные своими скандальными выходками «на публику».

Был пассажир, который вообще почти никогда ничего не заказывал, даже не хотел, чтобы я присутствовала в салоне. Максимум ему требовались чашка эспresso и консервированный суп.

Бывшие стюардессы российских авиакомпаний в своих видеоблогах часто раскрывают детали «внутренней кухни» работы экипажей пассажирских лайнеров. В начале октября одна из таких видеоблогерш рассказала, как начисляется зарплата членам летных составов, а в декабре ее коллега сообщила, что должны предпринять бортпроводники, если в туалете самолета кто-то занимается любовью.

Источник: Ридус



Самолет недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Cessna Citation CJ2+**

Год выпуска: **2017 г.**

Место съемки: **февраль 2022 года, Corfu Ioannis Kapodistrias Int'l - LGKR, Greece**



Фото: Дмитрий Петроченко