



Закончилась очередная санкционная неделя. На фоне беспрецедентного давления на отрасль, негативный контент буквально пропитал новостной эфир. Парад запретов и ограничений, катастрофическое падение трафика и война в информационном поле давят на сегмент бизнес-авиации России как никогда сильно и точно. Нынешнее давление уже через несколько недель может показаться «детским» по сравнению с тем, что обещают нам «оппоненты». Настоящий грабёж в виде арестов стал нормой в 21 веке – кто бы мог такое подумать.

Совершенно иначе сейчас выглядит риторика бывших западных «партнёров», особенно брокеров, которые обрушились на нас, в частности, и с «национальной повесткой». А ведь ещё месяц назад они «клялись» в вечной дружбе и преданности. Будет интересно посмотреть на них после того, как ситуация разрешится, а она обязательно разрешится. Ведь никто не отменял восточную мудрость «всё имеет свойство начинаться и заканчиваться». А пока потери. С рынка уходят сильные отечественные игроки, заточенные под активный международный трафик, которые просто не были готовы к такому молниеносному развитию событий, их место пока занимают операторы с Ближнего Востока, Турции и СНГ. Но и они уже ощущают беспрецедентное давление и желание выполнять рейсы в интересах граждан РФ может улетучиться довольно быстро. На этом фоне российский рынок деловой авиации может сузиться до небольшого локального сегмента с полетами между Москвой, Питером и Сочи. Нам предстоит несколько тяжелых месяцев. Лишь тогда мы сможем реально оценить катастрофические последствия и понять, как и куда двигаться дальше.



Запреты пока не остановили трафик

WINGX: Отрасль с трепетом смотрит на последствия для мировой экономики военной операции в Украине, но эффект невелик с точки зрения немедленного сокращения летной активности

стр. 22



В РФ упростят сертификацию

Правительство РФ на заседании в среду планирует рассмотреть законопроект «О внесении изменений в Воздушный кодекс РФ и в отдельные законодательные акты РФ», сообщил источник, знакомый с повесткой заседания

стр. 24



В Европе ожидают серьезные последствия

Риторика западных участников отрасли становится всё более трезвой и взвешенной. Проблема антироссийских санкций и, главное, их последствия, стали главной повесткой конференции Британской ассоциации деловой авиации и АОН

стр. 25



Новая реальность. Что ждет рынок кейтеринга?

Совершенно не так мы смотрели на начало весны. Совершенно. Было много надежд, проектов и договоренностей. Была уверенность, что пандемия идет на спад, и рынок кейтеринга в бизнес-авиации будет развиваться семимильными шагами

стр. 26


Gulfstream™



Первые потери: российская «Сириус-Аэро» находится на грани приостановки своей деятельности

Крупнейший отечественный бизнес-оператор «Сириус-Аэро» (СЭ 207) находится на грани приостановки своей деятельности, рассказали BizavNews, как минимум, три источника на рынке.

Один из них добавил, что большая часть персонала отправлена в неоплачиваемый отпуск. Сайт компании (русскаяязычная версия) также не работает.

Представители компании отказались от комментариев, не опровергнув и не подтвердив эту информацию.

Дополнительно появилась информация о том, что

оператор выставил на продажу несколько бизнес-джетов:

- VP-BNW Hawker 850XP
- LY-BGD Hawker 850XP
- VP-BBA Bombardier Challenger 850
- 9H-BSG Bombardier Challenger 850
- 9H-BGK Bombardier Challenger 850
- 9H-AIP Embraer Legacy 600
- 9H-AIQ Embraer Legacy 600
- VP-BGP Embraer Legacy 600
- 9H-AIS Embraer Legacy 600
- VP-BGV Embraer Legacy 600
- 9H-AGZ Embraer Legacy 600



Российская бизнес-авиация: как и куда летали на прошлой неделе

По данным WINGX, на прошлой неделе российский бизнес-трафик составил 677 рейсов, что на 27,8% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, и на 55% меньше, чем неделей ранее.

Подавляющее число рейсов выполнялось внутри страны (286). За этот же период между Белоруссией и Россией было выполнено 42 рейса. Среди зарубежных направлений из РФ лидерами стали:

- ОАЭ (65)
- Турция (38)
- Азербайджан (27)
- Франция (27)
- Швейцария (27)
- Кипр (16)
- Казахстан (16)
- Латвия (16)
- Армения (14)
- Финляндия (14)

- Германия (14)
- Сербия (14)
- Италия (12)
- Израиль (10)

Размер российской авиационной отрасли в глобальном масштабе невелик – всего 0,5% мировых поставок бизнес-джетов, 0,7% активного парка, менее 100 самолетов в регистре – но Европа регулярно имеет относительно высокий уровень присутствия бизнес-джетов, летающих из/в Россию, примерно 12% всех самолетов, базирующихся в Европе в 2021 году.

В прошлом году 7% всех рейсов бизнес-джетов, эксплуатируемых в Европе, стыковались с Россией или Украиной, а также 12% всех самолетов Gulfstream и 28% самолетов Embraer Legacy 600. В течение 2021 года 12% действующих во всем мире сверхдальних самолетов совершили хотя бы один полет в Россию.

Country Flow	Departures	vs. 1 years ago	vs. 2 years ago	vs. 3 years ago	Last 7 days growth	share
Russia - Russia	286	-16.4%	14.9%	9.6%	-52.1%	42.2%
Russia - United Arab Emirates	65	-1.5%	364.3%	441.7%	-38.0%	9.6%
Russia - Turkey	38	100.0%	171.4%	442.9%	-31.8%	5.6%
Russia - Azerbaijan	27	350.0%	575.0%	350.0%	-22.0%	4.0%
Russia - France	27	50.0%	-57.8%	-59.1%	-42.9%	4.0%
Russia - Switzerland	27	-40.0%	-41.3%	-30.8%	-42.9%	4.0%
Russia - Cyprus	16	60.0%	100.0%	6.7%	-33.3%	2.4%
Russia - Kazakhstan	16	6.7%	23.1%	128.6%	-47.1%	2.4%
Russia - Latvia	16	-54.3%	-27.3%	220.0%	-44.8%	2.4%
Russia - Armenia	14	250.0%	366.7%	1,300.0%	-17.3%	2.1%
Russia - Finland	14	27.3%	16.7%	100.0%	-42.4%	2.1%
Russia - Germany	14	-41.7%	-51.7%	-61.1%	-47.3%	2.1%
Russia - Serbia	14	55.6%	0.0%	75.0%	-46.2%	2.1%
Russia - Italy	12	0.0%	-7.7%	-40.0%	-48.0%	1.8%
Russia - Israel	10	400.0%	42.9%	100.0%	-44.1%	1.5%
Grand Total	677	-27.8%	-19.9%	-15.3%	-55.5%	100.0%



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

Dassault вводит запрет на поставку Falcon в РФ

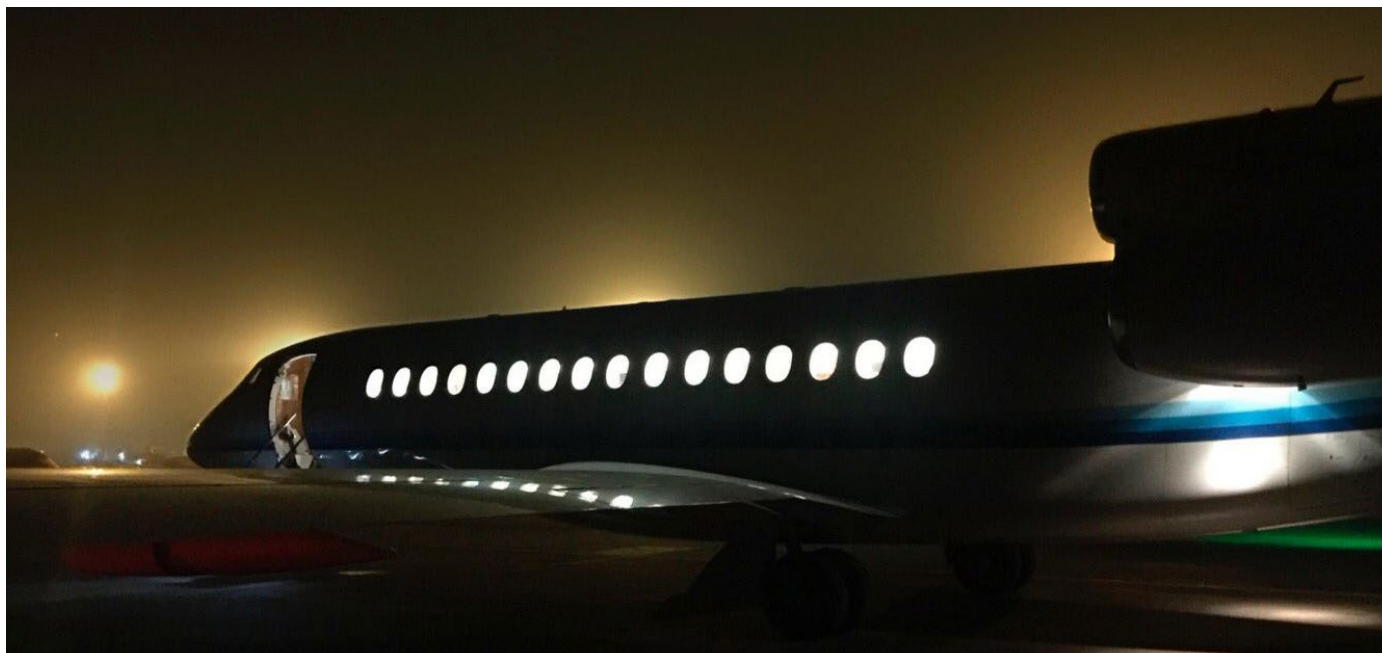
Французская Dassault Aviation сообщила о хороших результатах работы за 2021 год, что свидетельствует о восстановлении после пандемии, но аэрокосмическая группа предупредила, что результаты в этом году могут быть снижены из-за военной операции России в Украине и нагрузкой на цепочки поставок, особенно сырья, такого как титан.

В прошлом году выручка компании выросла до 7,23 млрд евро (\$8,1 млрд) с 5,49 млрд евро в предыдущем году, а прибыль увеличилась более чем вдвое, до 527 млн евро.

Эрик Траппье, председатель и главный исполнительный директор Dassault, охарактеризовал 2021 год как «исключительный год», когда общая сумма заказов составила 12,1 млрд евро по сравнению с 3,46

млрд евро в 2020 году. Этот портфель заказов включает в себя ранее объявленные заказы на 51 бизнес-джет Falcon — по сравнению с 15 в 2020 году — и 49 Rafale. В этом году группа планирует поставить 35 Falcon по сравнению с 30 поставками Falcon в 2021 году.

Траппье отметил, что события в Украине повлияют на подразделение бизнес-джетов компании. «Мы с этим столкнемся, и это плохие новости», — сказал он, подчеркнув, что компания будет строго соблюдать санкции, включая запреты на экспорт самолетов и оборудования, установленные Европейским Союзом и другими странами. Он сказал, что надеется компенсировать возможную потерю заказов из России новыми заказами от других клиентов в результате восстановления рынка бизнес-джетов.



НАМ ДОВЕРЯЮТ



 SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Embraer успокаивает клиентов

Антонио Карлос Гарсия, исполнительный вице-президент Embraer S.A. по связям с инвесторами, выступил с заявлением по поводу конфликта между Россией и Украиной.

«Embraer S.A. настоящим информирует рынок о влиянии на ее бизнес и операции конфликта между Россией и Украиной. Компания приостановила предоставление запчастей, обслуживания и технической поддержки для некоторых клиентов в связи с санкциями, наложенными на Россию, Беларусь и некоторые регионы Украины, которым подчиняется Embraer. Кроме того, Embraer сообщает, что пока нет

опасений по поводу наличия титана в своей цепочке поставок, учитывая его сильные текущие запасы и существующие контракты на поставку этого материала с компаниями в других странах».

В компании отметили, что будут продолжать следить за своей цепочкой поставок и искать альтернативные источники.

«Компания будет надлежащим образом информировать рынок о новой информации, касающейся данного вопроса», - резюмирует Антонио Карлос Гарсия.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Британское министерство транспорта выпустило инструкцию, что делать с российскими самолетами

Министерство транспорта Великобритании выпустило подробную инструкцию о конкретных пошаговых действиях и полномочиях при обнаружении самолетов, аффилированных с РФ.

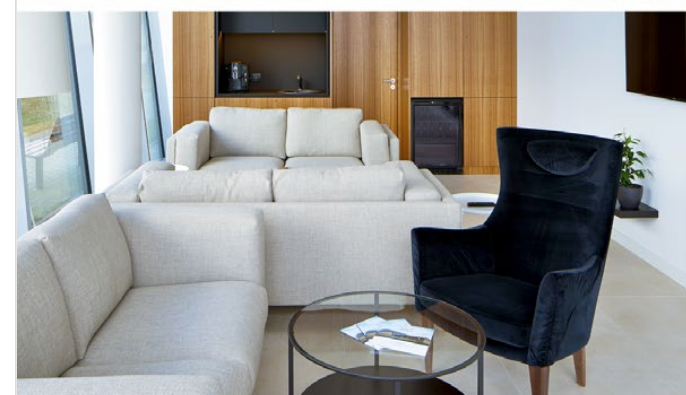
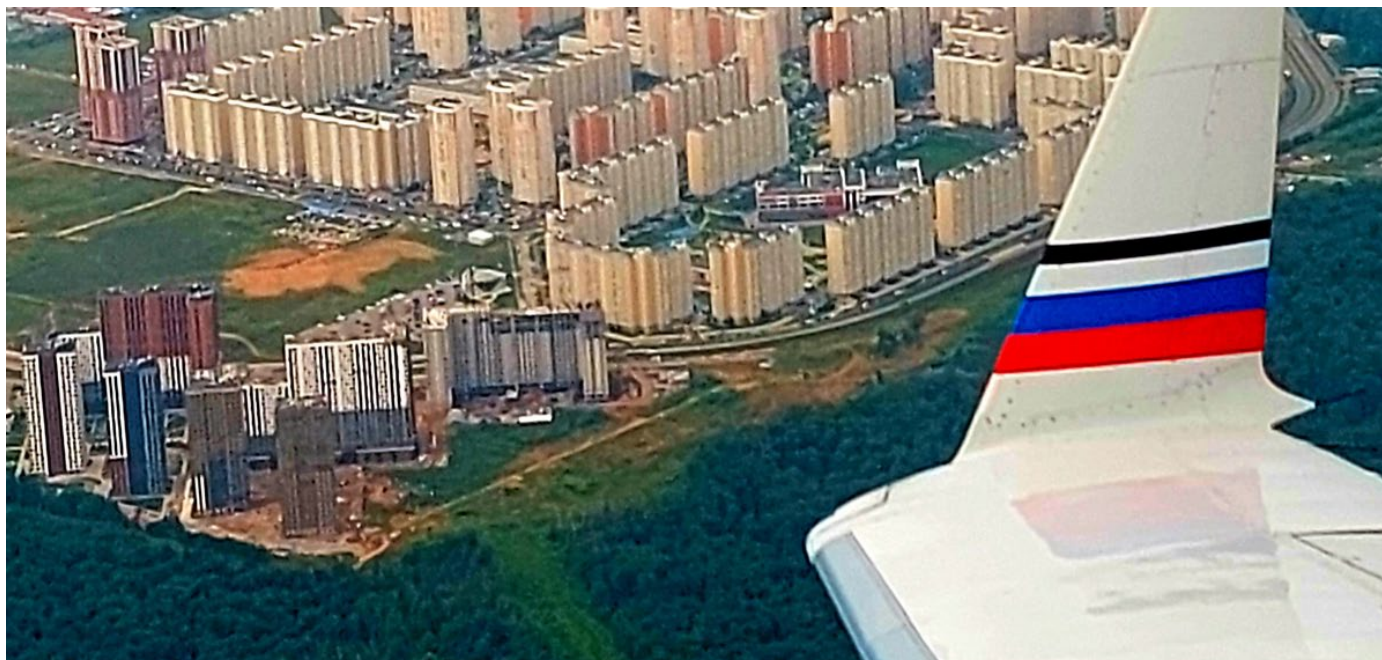
Документ [«AVIATION SANCTIONS AGAINST THE RUSSIAN FEDERATION. GUIDANCE FOR AVIATION INDUSTRY»](#) помечен как официально конфиденциальный и был отправлен исключительно «уполномоченному получателю» с рекомендациями не передавать его за пределами организации.

«Подумайте, кому в вашей организации нужно видеть этот документ, и всегда применяйте «необходимость принципа «знай». Вам следует избегать создания физических копий этого документа и во всех случаях делать шаги, чтобы предотвратить его

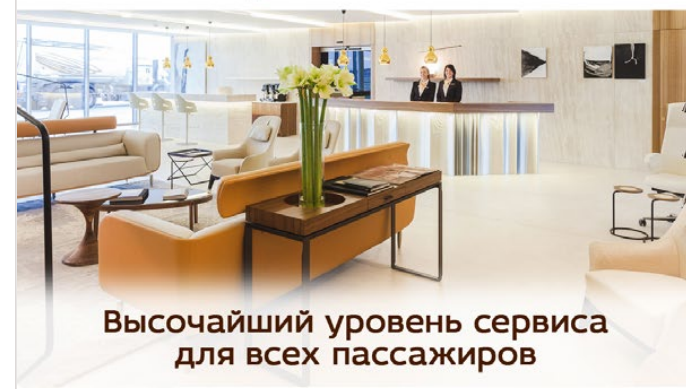
компрометацию. Его нельзя показывать открыто. Вы должны стереть его, и уничтожать печатные копии после истечения срока действия или замены», добавляют авторы инструкции.

В соответствии с документом, «лица, связанные с Россией» определяются как:

- физическое лицо, объединение или ассоциация лиц, обычно проживающих в России;
- физическое лицо, либо объединение или ассоциация лиц, находящихся в России;
- лицо, не являющееся физическим лицом, которое учреждено или создано в соответствии с законодательством Российской Федерации, или
- лицо, кроме физического лица, имеющее постоянное местопребывание в России.



**Пассажирский лаунж
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса
для всех пассажиров**

В британский сети попался Global 6500 Евгения Швидлера

Великобритания заявила в среду, что конфисковала самолет, связанный с российским миллиардером, в соответствии с новыми авиационными санкциями, которые дают властям право задерживать любой российский самолет и запрещать экспорт в Россию авиационных или космических товаров.

Меры по усилению действий против российских самолетов означают, что любой полет или посадка в Соединенном Королевстве являются уголовным преступлением.

Запрет распространяется на любые воздушные суда, принадлежащие, эксплуатируемые или зафрахтованные любыми лицами, связанными с Россией, или аффилированными с РФ, говорится в заявлении британского министерства иностранных дел.

Министр транспорта Грант Шаппс заявил, что один самолет уже задержан в аэропорту Фарнборо на юге Англии, пока проводятся дополнительные расследования.



Источник BizavNews сообщил, что речь идет о бизнес-джете Bombardier Global 6500 (LX-FLY), который эксплуатируется на правах управления компанией Global Jet Luxembourg и принадлежит миллиардеру Евгению Швидлеру. По его информации, самолет Global 6500 прибыл на аэродром Фарнборо на юго-востоке Англии 4 марта из американского штата Нью-Джерси и должен был отправиться в Дубай во вторник. Однако Минтранс Великобритании отозвал разрешение на перевозку пассажиров у самолета и ввел ограничение на его полеты в пространстве страны.

По данным британского агентства РА несмотря на то, что самолет зарегистрирован в Люксембурге на компанию Global Jet Luxembourg, однако установление его конечного владельца «может быть затруднено» в связи с «вовлеченностью третьих сторон». По рекомендации генерального прокурора Англии и Уэльса Суэзлы Браверман было начато специальное расследование, которое ведется при участии сотрудников Национального агентства по борьбе с преступностью. Самолет сможет покинуть Фарнборо только в том случае, если не будет выявлена его «связь с Россией», подчеркнули источники.

Отмечается, что после конфискации самолета Швидлер, которого называют «близким другом» предпринимателя Романа Абрамовича, «был вправе продолжить свое путешествие иными транспортными средствами». При этом, как добавило агентство, самолет Boeing 767 самого Абрамовича покинул еще на прошлой неделе, до вступления в силу наложенных британскими властями ограничений в отношении российских бизнесменов, аэропорт Станстед (графство Эссекс) близ Лондона и приземлился в швейцарском Базеле.



Остров Мэн отменил регистрацию самолета Алишера Усманова

Популярный у многих бизнесменов остров Мэн начал отменять регистрации воздушных судов, принадлежащих российским олигархам.

Реестр воздушных судов острова Мэн был создан правительством острова Мэн в 2007 году. Все воздушные суда, зарегистрированные на острове, имеют префикс «М».

Самая громкая на сегодняшний день «отмена» - потеря регистрации M-IABU самолетом Airbus A340-300, которым формально владеет Global Jet, но фактически Алишер Усманов.

Это, в общем, совершенно нескрываемая инфор-

мация. Самолет имеет собственное имя «Бурхан» (Bourkhan) в честь отца Алишера Усманова, а последние три буквы бортового номера M-IABU «расшифровывается» как «Я Алишер Бурханович Усманов» (I Alisher Bourkhanovich Usmanov).

Глава управления гражданской авиации острова Мэн Саймон Уильямс подтвердил информацию о том, что самолет был «вычеркнут» из авиационного реестра этого офшора: «Да, это правда ... остров Мэн отменил регистрацию этого самолета на следующее утро после введения европейских санкций».

В настоящий момент A340-300 Алишера Усманова находится в Ташкенте. Ждем регистрацию UK-IABU?




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



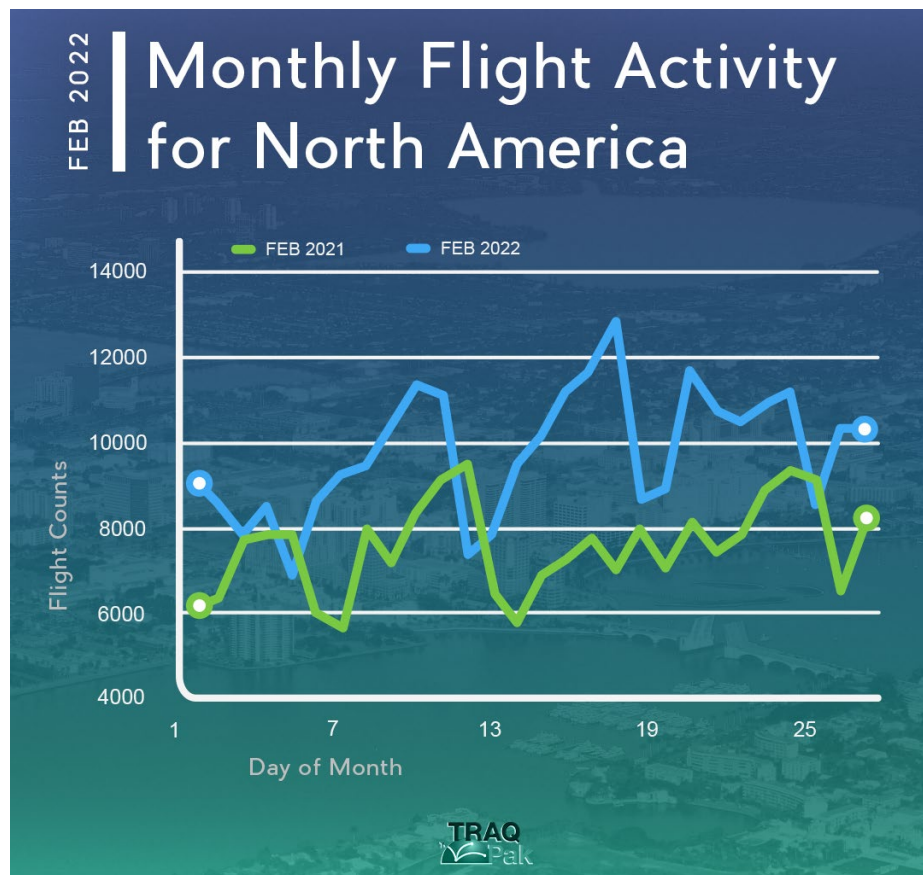
ARGUS Monday Minute: 7 марта 2022

Команда по аналитике рынка ARGUS International обнаружила турбулентный характер активности деловой авиации в феврале 2021 и 2022 годов.

«Резкие взлеты и падения в феврале в значительной степени связаны с разницей между поездками в будние и выходные дни. В целом активность деловой авиации в феврале 2022 года дала более 60 000 дополнительных рейсов по сравнению с февралем

2021 года», — сказал Трэвис Кун, вице-президент по анализу рынка в ARGUS International.

Статистика недели: одна из самых популярных пар городов в бизнес-авиации в это время года — Уэст-Палм-Бич, Флорида, и Тетерборо, Нью-Джерси, поскольку жители Восточного побережья «убегают» от холодной погоды. В феврале 2022 года количество полетов в этой паре городов увеличилось на 41,8% по сравнению с февралем 2021.



**СЕРТИФИЦИРОВАН
В РОССИИ!**

**PILATUS
PC-24**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России

www.nesterovavia.aero

Airbus H160 пропустил Heli-Expo из-за ограничений воздушного пространства для российских самолетов

Компания Airbus Helicopters рассчитывала доставить H160 в Даллас для участия в Heli-Expo, но он так и не прибыл.

В последнее время многие страны закрыли свое воздушное пространство для российских авиакомпаний, самолетов российской регистрации и других самолетов, находящихся в собственности России. Как правило, производители крупных вертолетов перевозят их по всему миру с помощью грузовых самолетов, а если в графике доставки действительно нет срочности, то по умолчанию используется морская перевозка.

Грузовой самолет, такой как Boeing 747, недостаточно велик для этой задачи, поэтому обычно используется Ан-124, эксплуатируемый либо авиакомпанией Antonov Airlines, либо «Волга-Днепр».

Поскольку эти самолеты стали недоступны, H160 останется во Франции в течение времени проведения Heli-Expo. Еще одним вариантом для Airbus Helicopters могло быть обращение к своей дочерней компании по производству авиалайнеров, у которой есть гигантский самолет «Белуга». В Helihub предположили, что это было слишком расточительно, и повлияло бы на график производства авиалайнеров. Вертолет должен был быть представлен в фирменных цветах PHi, а после остаться в Штатах для сертификации FAA, которая в настоящее время откладывается. В Helihub ожидают, что вертолет будет как можно скорее отправлен морским транспортом, поэтому это окажет минимальное влияние на процесс сертификации FAA. Команда Helihub отмечает, что Airbus Helicopters удалил все свои сообщения в социальных сетях, касающиеся прибытия H160 на Heli-Expo 2022.







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

WINGX в партнерстве с Pararex Media расширяет возможности отслеживания вертолетов

WINGX и Pararex Media официально запускают совместное предприятие для предоставления информации о глобальном рынке вертолетов. Это сочетание в себе многолетние и глубокие знания Pararex, лидера в области владения и развертывания парка вертолетов на протяжении более 20 лет, и платформы бизнес-анализа, разработанной WINGX для мирового парка бизнес-джетов.

Объединяя свои возможности, Pararex и WINGX стремятся создавать и распространять ценную информацию среди заинтересованных сторон в глобальном вертолетном бизнесе, включая операторов, торговых и чартерных брокеров, поставщиков услуг и инвесторов.

Охватывая каждый гражданский газотурбинный вертолет в западном мире, бизнес-аналитика будет представлена комбинацией графиков, карт, таблиц данных и загрузок. Каждый пользователь может выбирать свой набор данных о летной активности на основе широкого сочетания факторов, включая страну, тип операции, эксплуатанта, тип воздушного судна, тип двигателя и многие другие.

Ричард Кое, управляющий директор WINGX, сказал: «Мы думаем, что это прекрасная возможность материализовать очевидную синергию между нашими двумя направлениями бизнеса и удачное время, учитывая возникающее и захватывающее сближение бизнес-авиации и нового поколения авиоперевозок на небольшие расстояния и операций eVTOL».



ЛУЧШИЙ КЕЙТЕРИНГ для БИЗНЕС АВИАЦИИ

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



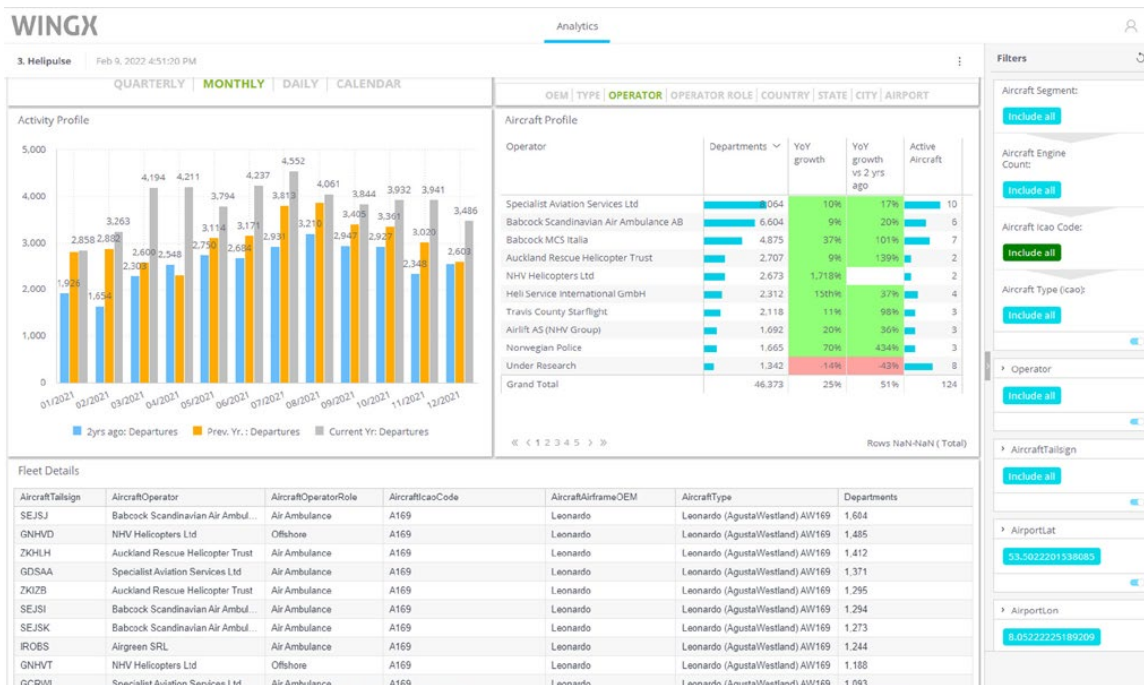
Доставка
срочных заказов
24/7 / 365



Продукция
исключительно
высокого качества



Индивидуальный
подход к каждому
клиенту



До десяти российских бизнес-джетов застряли во время техобслуживания в Базеле

Около десяти бизнес-джетов российских владельцев стали заложниками техобслуживания в аэропорту Базеля, где располагаются крупнейшие провайдеры услуг TIO Jet Aviation, Nomad Aviation и АМАС. Самолеты прилетели на свои плановые технические проверки еще в феврале, но после закрытия воздушного пространства и принятия западных санкций, продолжают оставаться в EuroAirport Basel.

Среди попавших в своеобразную ловушку, самолеты Романа Абрамовича, Виктора Вексельберга и Михаила Прохорова, также сообщается и о корпоративном джете «Лукойла».

Согласно Notam, самолетам, принадлежащим российским гражданам или компаниям, не разрешается пересекать воздушное пространство Швейцарии, взлетать или приземляться. Любой, кто нарушает это, платит большие штрафы. Федеральный совет

страны принял это решение на прошлой неделе.

Федеральный советник Игнацио Кассис заявил, что Швейцария приняла пакеты санкций Европейского Союза от 23 и 25 февраля. «Активы перечисленных лиц будут немедленно заблокированы. Пока воздушное пространство закрыто до конца марта, затем будет принято решение и продлении или отмене этого решения», комментирует швейцарский авиационный регулятор (Федеральное управление гражданской авиации).

Как комментируют в управлении, санкции ЕС направлены, например, на финансы и предметы роскоши. Во Франции и Италии власти конфисковали первые виллы и яхты, принадлежащие гражданам России. Роман Абрамович, Виктор Вексельберг и Михаил Прохоров еще не попали под санкции в Швейцарии, но их самолеты все равно пока не смогут летать.




HELIRUSSIA
ЮБИЛЕЙНАЯ
15

XIV ЮБИЛЕЙНАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

МОСКВА КРОКУС ЭКСПО

19-21 мая

www.helirussia.ru

Argus: активность бизнес-авиации продолжает восстанавливаться

Согласно [статистике TraqPak](#) от Argus за февраль, в прошлом месяце деловая авиация продолжила свое восстановление после пандемии Covid, при этом глобальная активность выросла более чем на 40% по сравнению с прошлым годом.

Полеты в Северной Америке увеличились почти на 30% за счет увеличения во всех категориях операций – Part 91, Part 135 и долевых. Трафик по Part 91 показал самое большое улучшение – на 34,4%. В сегменте бизнес-джетов с большим салоном, в значительной степени отодвинутом на второй план во время пика пандемии, наблюдался скачок на 51%, в то время как активность легких самолетов выросла почти на 30% по сравнению с прошлым годом.

«В целом в феврале 2022 года было зарегистрировано более 60 000 дополнительных рейсов деловой авиации по сравнению с февралем 2021 года», — сказал вице-президент Argus по анализу рынка Трэвис Кун.

Активность в Европе выросла на 86,4% по сравнению с февралем 2021 года и почти на 20% по сравнению с февралем 2020 года, несмотря на текущий конфликт в Украине. Кроме того, использование самолетов с большим салоном в Европе выросло более чем на 150% по сравнению с прошлым годом.

По сравнению с январем трафик в Северной Америке остался неизменным: в феврале было совершено примерно на 100 рейсов больше. В большинстве сегментов воздушных судов наблюдалось небольшое улучшение, в первую очередь в сегменте бизнес-джетов с большим салоном, трафик которых вырос на 5%, хотя полеты турбовинтовых самолетов снизились на 3,7%.

«Активность в феврале обычно снижается по сравнению с январем, что делает небольшой прирост еще более впечатляющим для месяца, который на три дня короче», — отмечает Argus.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Robinson возрождается

Пережив спад поставок, вызванный Covid, в 2020 году, Robinson Helicopter возрождается. Президент и председатель компании Курт Робинсон отмечает, что после падения поставок до 177 единиц в 2020 году производитель восстановил поставки до 244 в прошлом году, даже несмотря на то, что он продолжал устранять ограничения Covid и сбои в цепочке поставок.

В 2021 году было поставлено 33 R22, 10 R44 Cadet, 34 R44 Raven I, 81 R44 Raven II и 86 R66, что на 37% больше, чем в предыдущем году. «Это был значительный рост, и на самом деле мы впервые произвели больше R66, чем R44 Raven II», — объяснил Робинсон, добавив, что «в прошлом году заказы продолжали поступать, и поэтому мы пытались увеличить производство».

Получив в прошлом году заказов примерно на 450 вертолетов, Робинсон отметил, что в настоящее время у компании есть невыполненные заказы на 300 вертолетов, причем заказы, размещенные в настоящее время, вероятно, будут выполнены в начале 2023 года. «Если бы у меня был готовый вертолет сейчас, мы могли бы продать его примерно за минуту», — сказал он. «Что нас действительно впечатляет, так это то, что спрос, похоже, исходит со всего мира».

Учитывая эти условия, Курт Робинсон ожидает, что общий объем поставок в этом году продолжит расти. «Я нацелен на диапазон 340-350, но нам нужно посмотреть, как это пойдет, потому что все еще есть остаточные эффекты проблем с поставщиками и наймом, а также всего остального, что происходит», — сказал он. «Мы сделали 500 вертолетов еще в 2013 году, но мы определенно вернемся. Я считаю, что в ближайшие пару лет мы будем делать от 400 до 500 вертолетов в год».

Airbus Racer отправится в первый полет в конце 2022 года

По словам Брайса Макинаджяна, главного инженера программы RACER (Rapid and Cost-Effective Rotorcraft) в Airbus Helicopters, первый прототип нового высокоскоростного вертолета отправится в полет во второй половине 2022 года, ближе к концу года. Первый этап сборки проходил на площадке Airbus Helicopters в Донаувёрте, Германия, а семь месяцев назад демонстратор был перевезен на площадку Мариньян. «Теперь мы получили почти 100% всех деталей от наших партнеров по контракту Clean Sky 2», — сказал Макинаджян.

Государственно-частная исследовательская группа Европейского союза Clean Sky 2 выделила 200 миллионов евро на проект разработки Racer, в котором участвуют около 40 компаний и академических учреждений из 13 стран Европы. Несколько партнеров

привнесли свой опыт, не связанный с авиацией.

В 2017 году Европейский вертолетный холдинг Airbus Helicopters представил проект перспективного скоростного винтокрылого летательного аппарата RACER. Новая разработка получит замкнутое, или кольцевое, крыло, которое позволит существенно улучшить летные характеристики машины по сравнению с обычными вертолетами и скоростными аппаратами, разрабатываемыми Airbus в рамках других проектов.

Racer массой от семи до восьми тонн рассчитан на полет почти в два раза быстрее, чем обычный вертолет. Со скоростью до 220 узлов и дальностью до 400 морских миль проект Racer направлен на достижение наилучшего компромисса между скоростью, экономической эффективностью и выполнением миссии.



Dassault расширяет возможности

Dassault Aviation объявила об открытии нового собственного сервисного центра в нью-йоркском Long Island MacArthur Airport.

Первоначально объект будет вмещать 5-6 самолетов и обеспечивать плановое техническое обслуживание, поддержку AOG и оценку перед покупкой. Сервисный центр будет иметь быстрый доступ к техническому персоналу и поставкам запчастей из штаб-квартиры Dassault Falcon Jet в Тетерборо.

Dassault также расширяет возможности обслуживания в других местах в США, включая Литл-Рок, штат Арканзас; Сент-Луис, штат Миссури; Стюарт, Флорида; и Рено, Невада. Также производитель сообщил о модернизации крупнейшего сервисного центра в Рено, который теперь получил дополнительные площади для технического обслуживания, новый клиентский центр, более эффективные рабочие зоны и новых сотрудников.

Новое региональное перераспределение ресурсов призвано компенсировать недавнее закрытие одного из первых сервисных центров Dassault в Уилмингтоне, штат Делавэр. Модернизация центра под расширение парка и приход более крупных самолетов 6X и 10X считалась нецелесообразной. Dassault Aircraft Services в последние месяцы тесно сотрудничала с постоянными клиентами Wilmington Centre, чтобы помочь им найти хорошие альтернативы по обслуживанию.

«Планирование наших новых сервисных возможностей продолжается», — сказал Джин Каянакис, старший вице-президент Worldwide Falcon Customer Service & Service Center Network. «Клиенты могут услышать о новых возможностях, которые появятся в сети уже в ближайшее время».

В NetJets замахнулись на 150 eVTOL Lilium

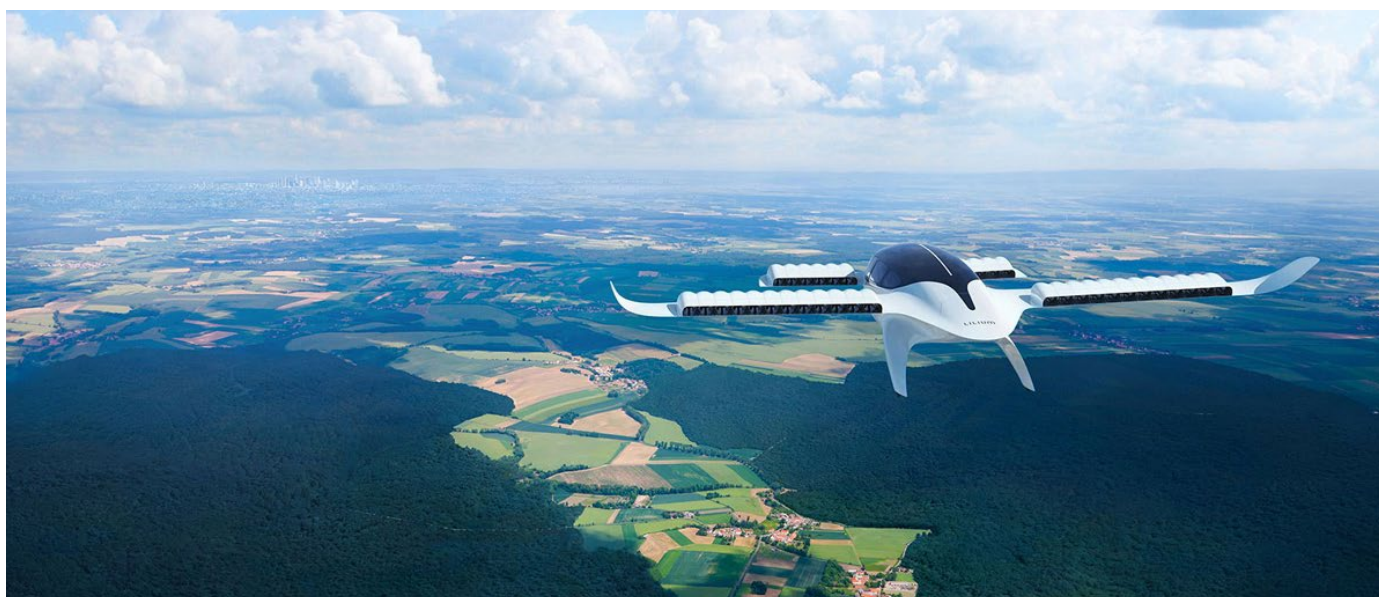
В соответствии с меморандумом о взаимопонимании, долевым оператор NetJets планирует добавить в свой флот 150 eVTOL Lilium, сообщила Lilium инвесторам на прошлой неделе. NetJets получила права на покупку шестиместной модели Lilium, которая может эксплуатироваться как в США, так и в Европе.

В заявлении для инвесторов немецкая Lilium сообщила, что NetJets также может стать партнером по осуществлению полетов для сети услуг Lilium во Флориде и других местах. По словам Lilium, NetJets потенциально может предоставлять услуги Lilium во Флориде в соответствии с существующим сертификатом эксплуатанта Part 135.

В ноябре 2020 года Lilium объявила о планах по развитию маршрутов eVTOL между крупными городами в центральной и южной Флориде, построенными на базе сети вертипортов в таких местах, как Лейк-Нона

недалеко от Орlando. Компания также намеревается запустить сети в Германии в рамках партнерства с аэропортами Мюнхена, Нюрнберга, Дюссельдорфа и Кельна/Бонна.

Lilium планирует сертифицировать свой пятиместный eVTOL и начать коммерческие услуги в 2024 году. На одной полной зарядке электрический Lilium Jet будет иметь дальность полета до 155 миль и летать со скоростью 175 миль в час. В его крыле и переднем горизонтальном оперении установлено 36 отклоняемых канальных вентиляторов. В проекте не используются хвостовое оперение, руль направления, винты с регулируемым шагом, редукторы или масляные контуры, и каждый двигатель имеет только одну движущуюся часть. Lilium утверждает, что меньшее количество компонентов делает eVTOL более безопасным и доступным в эксплуатации.



В Jetex фиксируют футбольный спрос

Компания Jetex, базирующаяся в Al Maktoum International Airport, отмечает рост спроса на чартерные рейсы на Чемпионат Мира по футболу в Катаре. Также об увеличении количества заявок сообщают и частные авиаперевозчики в ОАЭ. Основная причина – рост цен на коммерческие рейсы.

Как комментирует основатель и генеральный директор Jetex Адель Мардини, запросы начали поступать еще в ноябре и их количество увеличивается по мере приближения чемпионата.

«Можно только представить потенциал спроса. Было получено около 17 миллионов запросов на билеты на матчи, из которых доступно только два миллиона. Это безумие, мы говорим о девяти месяцах до чемпионата мира», — сказал Мардини.

Как отмечает Alarabiya, ожидается, что месячный турнир посетят около 1,5 миллиона человек. У Катара очень обширная программа размещения, которая включает множество опций.

Примечательно, что полет из Дубая или Абу-Даби в Доху занимает чуть больше часа, при этом рейсы Qatar Airways из Дубая в Доху на 20 ноября в настоящее время стоят \$1700 (6150 дирхамов ОАЭ) за билет в одну сторону. В связи с растущим спросом Jetex ведет переговоры с Катаром о выделении дополнительных слотов в течение ноября. Мардини сказал, что, учитывая затраты, особенно если люди хотят путешествовать первым или бизнес-классом, группа из шести или более человек на частном чартере «на самом деле является очень хорошей альтернативой по цене».

Чемпионат мира по футболу 2022 года должен пройти в Катаре с 21 ноября по 18 декабря 2022 года.

FAI Aviation повышает безопасность полетов с помощью Osprey Flight Solutions

Osprey Flight Solutions объявила о сотрудничестве с FAI Aviation Group, одним из крупнейших операторов частных чартерных самолетов в Европе и одним из ведущих операторов санитарной авиации в мире, с целью повышения безопасности полетов за счет внедрения уникальной системы управления рисками Osprey.

Система Osprey является самым мощным в отрасли ресурсом для понимания рисков в глобальной авиационной операционной среде, благодаря плавной интеграции передовых технологий с человеческим анализом мирового уровня. Быстро выявляя, подтверждая и классифицируя инциденты, события и ситуации, о которых следует информировать опера-

торов, Osprey предоставляет комплексную систему управления рисками от взлета до приземления.

FAI Aviation Group со штаб-квартирой в международном аэропорту Альбрехта Дюрера в Нюрнберге, Германия, работает уже более 30 лет и в настоящее время управляет парком из 21 самолета для VIP-чартеров и санитарной авиации. Являясь одним из ведущих поставщиков критически важных авиационных услуг, FAI стремится обеспечивать высочайший уровень обслуживания и безопасности в отрасли. Группа внедрила систему Osprey, которая собирает данные из более чем 200 000 открытых источников на более чем 60 языках, чтобы улучшить свои процессы управления рисками и обеспечить более безопасные полеты по всем направлениям.



«Ансат» лишили двигателя

В рамках международных санкций против России канадский производитель Pratt & Whitney прекратил поставку двигателей PW207K для вертолетов «Ансат».

По мнению ведущего российского аналитика вертолетного рынка Евгения Матвеева, произошло то, что и ожидалось. «Пример Ми-38 с аналогичными канадскими PW127T/S ничему не научил. За два десятка лет «Ансат» так и не получил отечественный двигатель, несмотря на многочисленные обещания, выставки, презентации, дифирамбы, премии... Наше вертолетное двигателестроение наглядно показало не только отсутствие профессионализма и патриотизма, но и ответственности. Никто не спросил, почему до сих пор нет собственных двигателей для вертолетов. Почему? Под угрозой оказалась не только программа «Ансат», но и Ка-62, Ка-226, VRT500. В условиях отсутствия

своих двигателей, будем летать, обслуживать и ремонтировать чужие, до тех пор, пока будут запасные части и агрегаты, оснастка и специалисты... А потом? Сегодня никто не даст ответа. И последнее, запрет на поставку двигателей PW207K нацелен на вертолеты нашей санитарной авиации – самой гуманной авиации, которая защищает жизнь и здоровье людей. По существу, это продолжение объявленной нам «войны». Это значит, что пути и методы борьбы за вертолетные двигатели должны быть соответствующими моменту. Жесткое государственное регулирование с наивысшим приоритетом и совершенно другим уровнем ответственности», - отметил Евгений Матвеев.

Отечественная альтернатива

Летом прошлого года в рамках МАКС-2021 был пред-

ставлен демонстратор двигателя ВК-650В разработки предприятия Объединенной двигателестроительной корпорации Ростеха АО «ОДК-Климов». Тогда производитель сообщил, что силовая установка находится на втором этапе испытательной программы.

Далее АО «ОДК-Климов» планирует перейти к инженерным испытаниям опытных образцов, в ходе которых будет выполнена предварительная проверка заложенных в двигатель характеристик и подготовка к зачетным испытаниям.

Двигатель ВК-650В создается в широкой отраслевой кооперации. На предприятиях-партнерах изготавливают материальную часть опытных образцов двигателя. Так, ФГУП «ВИАМ» стало изготовителем и поставщиком аддитивных заготовок (сопловые аппараты турбин, переходной канал и др.). Предприятия Объединенной двигателестроительной корпорации АО «ОДК-Климов» и ПАО «ОДК-УМПО» изготовили детали и узлы из заготовок, поставляемых «ВИАМ». Сейчас ОДК-УМПО внедряет технологии сварки и пайки аддитивных заготовок, разработанные «ВИАМ». К моменту создания 3-его опытного образца ВК-650В на уфимском предприятии уже будут внедрены технологии, позволяющие осуществлять полное производство аддитивных деталей двигателя.

Двигатель ВК-650В имеет взлетную мощность 650 л.с., предназначен для эксплуатации в составе российских вертолетов легкого класса Ка-226Т. Также возможна его установка на вертолеты «Ансат», VRT500 и зарубежные вертолеты того же класса грузоподъемности. Первый двигатель-демонстратор ВК-650В был собран в декабре 2020 года. В начале 2021 года был выполнен первый успешный запуск с розжигом камеры сгорания. Сертификация двигателя запланирована на 2023 год.



Leonardo заговорил о реальных заказах на конвертопланы AW609

Итальянский производитель Leonardo объявляет о заказах на конвертопланы AW609. Четыре воздушных судна будут поставлены неназванному европейскому оператору, который активно эксплуатирует вертолеты AW, сообщается в релизе компании.

В соответствии с подписанным соглашением, оператор намерен эксплуатировать четыре AW609 для выполнения пассажирских перевозок. Для этой цели конвертопланы будут иметь различные конфигурации, включая VIP/корпоративную версию и пассажирский вариант. Сроки поставок машин не уточняются.

Между тем первый серийный AW609 недавно начал наземные испытания в Филадельфии, а второй в настоящее время собирается на том же заводе Leonardo в США. На сегодняшний день в рамках разработки программы прототипы налетали более 1700 часов в США и Италии.

Сейчас в программе летных испытаний задействовано четыре прототипа. Последний (AC4), оборудован девятиместным салоном и увеличенной дверью: после обсуждений с операторами EMS и SAR компания увеличила входную дверь по правому борту и изменила ее с конфигурации бокового открывания на вертикальное, с раскладными дверцами и электрическим подъемом, установленным в верхней части. Увеличенная ширина позволяет переносить носилки в кабину с помощью лебедки, а затем вращать в продольном направлении. Планируется, что лебедка будет способна поднять груз весом 272 кг. Чтобы обеспечить больше места в салоне, производитель опустил уровень пола. AC4 также получил новую авионику Rockwell Collins Pro Line 21, которая совместима с TCAS II, ADS-B и метеорологическим радио-

локатором Rockwell Collins Multi-scan Detection, который предлагается в качестве опции.

По словам производителя, в настоящее время компания имеет текущие обязательства от клиентов на почти 60 конвертопланов AW609, в том числе три от Объединенного авиационного командования ОАЭ, а также соглашения с Bristow и Era на офшорные и EMS версии. Но пока Leonardo Helicopters не раскрывает стоимость AW609 Tiltrotor.

Летные испытания AW609 возобновились в августе

2016 г. после приостановки из-за катастрофы AC2 в октябре 2015 года.

По заявлению компании, конвертоплан будет иметь максимальную скорость 275 узлов, потолок 25000 футов, возможность висения без влияния земли на высоте 5000 футов и на 10000 футов с учетом влияния поверхности. Полезная нагрузка составит 2500 фунтов. С коротким взлетом воздушное судно сможет увеличить максимальную взлетную массу с 16800 фунтов до 18000 фунтов. Стандартная дальность составит 700 морских миль и 1100 миль с дополнительными баками.



Gulfstream откроет крупнейший центр обслуживания самолетов в Аризоне

Gulfstream Aerospace объявила об открытии в 2023 году центра обслуживания самолетов в аэропорту Phoenix-Mesa Gateway Airport, чтобы удовлетворить растущий спрос клиентов.

Новый центр, расположенный в непосредственной близости от аэропорта, будет иметь площадь в 20.900 кв.м. Здесь будет построен ангар, в котором могут разместиться несколько самолетов Gulfstream с большим салоном, офисное помещение для клиентов, инструментальная комната и место для хранения запасных частей. Здесь будут проводиться различные плановые проверки и техническое обслуживание всех находящихся в эксплуатации самолетов Gulfstream. Сервисный центр Gulfstream в Месе также будет предлагать услуги АОГ.

«Мы получили огромный интерес со стороны наших клиентов, когда в ноябре прошлого года объявили о открытии нового сервисного центра в Месе», — сказал Дерек Циммерман, президент службы поддержки клиентов Gulfstream. «Предвидя этот интерес, мы уже работали с представителями аэропорта Phoenix-Mesa Gateway, чтобы как можно скорее начать предоставлять варианты технического обслуживания и капитального ремонта. Сервисный центр Gulfstream в Месе — это наша последняя стратегическая инвестиция, направленная на расширение и модернизацию наших объектов в поддержку растущего парка самолетов Gulfstream по всему миру. Наша цель — предоставить нашим клиентам лучший сервис во всех местах и в любое время, где они в нем нуждаются».

Благодаря партнерским отношениям в области рекрутинга с Университетом штата Аризона и Общественным колледжем Чендлера-Гилберта, распо-

ложенным рядом с Phoenix-Mesa Gateway Airport, Gulfstream поможет подготовить будущих работников. Компания Gulfstream уже насчитывает более 60 сотрудников, работающих на объекте в Месе, и планирует увеличить штат примерно до 200 человек после открытия нового более крупного центра в следующем году.

Сервисный центр в Аризоне дополняет растущую сеть службы поддержки клиентов Gulfstream по всему миру и следует за недавним расширением в Саванне, штат Джорджия; Ван Найс, Калифорния; Форт-Уэрт, Техас; Палм-Бич, Флорида; Эпплтон, Висконсин; и Фарнборо, Англия. Находящийся в эксплуатации парк компании насчитывает почти 3000 самолетов по всему миру.



Рынок АОН восстанавливается после минимумов

Рынок авиации общего назначения восстанавливается после минимумов, связанных с пандемией. В 2021 году объемы поставок увеличились во всех сегментах самолетов, при этом предварительные поставки составили \$25,2 млрд, что соответствует росту более чем на 10%.

Председатель Международной ассоциации дилеров воздушных судов IADA Дэвид Монаселл считает, что сила и упорство отрасли авиации общего назначения заложили прочную основу для восстановления после минимума, связанного с пандемией. «Общие поставки самолетов приближаются к цифрам, которые наблюдались до начала пандемии. Отрасль смогла пережить шторм благодаря стратегическому управлению трудовыми ресурсами и проблемами цепочки поставок, которые, к сожалению, все еще сохраняются. Несмотря на эти невзгоды, наша отрасль вызывает большой интерес, поскольку мы продолжаем продвигать наши достижения в области инноваций, технологий и экологической устойчивости».

По итогам прошлого года поставки поршневых самолетов выросли на 5,5%, до 1393 единиц, поставки турбовинтовых воздушных судов выросли на 19%, до 527 единиц, а бизнес-джетов — на 10,2%, до 710 единиц. В денежном эквиваленте производители поставили заказчикам воздушных судов в сегменте АОН на \$21,6 млрд., что на 7,6% больше, чем годом ранее.

Поставки поршневых вертолетов в 2021 году выросли на 27,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 181 единицу, а предварительные поставки гражданских и коммерческих газотурбинных вертолетов выросли на 24,8%, до 645 единиц. Предварительная стоимость поставок вертолетов на 2021 год составила \$3,7 млрд, увеличившись примерно на 28%.

На рынок самолетов с поршневыми двигателями в Северной Америке приходилось 68,7% от общего объема поставок, при этом вторым по величине рынком седьмой год подряд является Азиатско-Тихоокеанский регион с долей 14,4%. Поставки турбовинтовых самолетов заказчикам из Северной Америки составили 52,6% мировых поставок, за ними следует рынок Латинской Америки с 15,7%. На рынок Северной Америки пришлось 65,9% поставок бизнес-джетов, а на Европу — 18%.

IADA воодушевлена увеличением количества новых бизнес-джетов, выходящих на рынок, и перспективами еще большего расширения деятельности по производству новых самолетов в ближайшие годы со стороны производителей.

«Многие из аккредитованных IADA дилеров поддержанных самолетов приветствуют этот приток новых бизнес-джетов на рынок, который может начать

компенсировать исторически низкие запасы новых и хорошо оборудованных бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов», — продолжает Дэвид Монаселл.

«Эта нехватка хороших бизнес-джетов на вторичном рынке может быть решена за счет появления на рынке дополнительных новых самолетов, что может привести к тому, что предложение будет больше соответствовать спросу, при этом нормализуя стоимость самолетов для клиентов нашей отрасли. Очевидно, мы ожидаем, что производители увеличат производительность только тогда, когда условия бизнеса будут соответствовать требованиям будущего».

В 2021 году члены IADA зафиксировали 1372 сделки с деловыми самолетами, что значительно превышает среднегодовой показатель в 700 сделок, в то время как доступный запас поддержанных самолетов для продажи упал до исторического минимума.



Европейский рынок вертолетов восстанавливается

В то время как коммерческий воздушный транспорт в Европе серьезно пострадал от глобальной пандемии Covid-19, вертолетная отрасль хорошо справляется с этой проблемой, комментировали эксперты в преддверии вертолетной выставки HAI Heli Expo 2022.

Европейский вертолетный рынок, как и глобальная экономика в целом, ощутил на себе влияние пандемии в начале-середине 2020 года. Однако это влияние было минимальным по сравнению с рынком коммерческих самолетов, отмечает Кристофер Грейнджер, вице-президент по маркетингу LCI Helicopters. «С тех пор рынок значительно восстановился, особенно в сегментах неотложной медицинской помощи (EMS), поисково-спасательных операциях (SAR), офшорных перевозок и корпоративном/VIP-секторе», — сказал Грейнджер. «В очередной раз вертолеты доказали свою востребованность в трудные времена, во многом благодаря критически важному характеру выполняемых ими функций».

Томас Хютч, генеральный директор базирующейся в Бельгии вертолетной компании NHV Group, отметил, что шельфовые нефтегазовые проекты оказались под давлением, поскольку мировые цены на нефть рухнули в 2014 году. «Учитывая недавнее восстановление нефтяных цен, мы ожидаем в ближайшие месяцы и годы увеличения спроса на вертолетные услуги. Однако маржа останется низкой из-за избыточных мощностей вертолетов», — сказал он. Хютч добавил, что сектор возобновляемых источников энергии будет продолжать расти, но пока не может компенсировать спад в нефтегазовых проектах. «Миссии SAR и EMS больше всего пострадали от пандемии в самом начале кризиса во время строгих ограничений. Они

хорошо восстановились и, вероятно, станут предметом растущего спроса на европейском рынке».

По словам Кристиана Мюллера, председателя и технического директора Европейской вертолетной ассоциации, значительно пострадали другие виды вертолетных операций, такие как туристические полеты и летная подготовка. «В этих сегментах было очень сложно или невозможно поддерживать необходимый уровень защиты от Covid-19. Также изменились приоритеты кандидатов в пилоты и путешественников», — сказал он. «Обычно эксплуатанты вертолетов совмещают ряд операций по своему сертификату, поэтому можно было в определенной степени компенсировать потери от спада».

Сектор оффшорных операций также быстро растет, чему способствуют экологические, социальные и управленческие инициативы на европейском континенте, подтвердил Грейнджер. «В настоящее время использование вертолетов для перевозки персонала и оборудования в море ограничено конкуренцией с морскими судами, но, цитируя обзор и прогноз рынка оффшорных ветрогенераторов Air & Sea Analytics на 2021–2030 годы, имеющиеся данные о работе ветряных электростанций говорят, что вертолет быстрее, безопаснее для пассажиров и менее вреден для окружающей среды, чем морское судно для перевозки персонала, и в то же время менее подвержен прерыванию работы из-за плохой погоды», — сказал он.

В результате Air & Sea Analytics ожидает, что к 2030 году около сотни дополнительных вертолетов будут задействованы в морской ветроэнергетике. «Туризм, нефть и газ больше всего пострадали от пандемии.

Тем не менее, мы видим положительные признаки восстановления для последнего, поскольку в последние месяцы цены на нефть неуклонно росли», — добавил Грейнджер.

По словам Хютча, обновление парка вертолетов началось пять-семь лет назад и будет продолжаться в течение следующих пяти лет. «Технологические достижения и летно-технические характеристики (современная авионика, автопилот, композитные материалы и т. д.) являются основными движущими силами процесса модернизации», — отметил он. «А поскольку топливо является основной статьей расходов для операторов, более легкие вертолеты (особенно вертолеты класса 4/6 тонны) стали более популярными за счет меньшего потребления топлива».

Тем не менее, за последние два года аппетит к крупным инвестициям был подавлен, отмечает Мюллер. «Мы не видели значительных изменений флота. Мы надеемся, что это изменится, поскольку в настоящее время еще летает значительное количество устаревших вертолетов», — сказал он.

По словам Мюллера, есть также некоторые факторы, которые могут ограничить аппетит к инвестированию в новые вертолеты. «Небольшие операторы иногда сталкиваются с нормативными требованиями по использованию тренажеров для обучения и проверки, что ложится на них значительным финансовым бременем», — признал он. «Они предпочли бы остаться со старыми моделями, чтобы избежать этого. При этом регулирование в конечном итоге приведет к изменению флота, что обеспечит более высокий уровень безопасности и эффективности».

Запреты пока не остановили трафик

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение второй недели военной операции резко ускорилось снижение трафика в России, Беларуси и Украине (RBU).

По сравнению с предыдущей неделей, в RBU сегмент регулярных пассажирских авиаперевозок снизился на 54%, грузовой трафик — на 66%, бизнес-авиация — на 57%. По сравнению с той же первой неделей марта 2019 года количество вылетов бизнес-джетов из этих трех стран сократилось на 39%.

Для сравнения, вплоть до начала военной операции количество вылетов бизнес-джетов из России показывало рост на 25% по сравнению с периодом январь-февраль 2019 года. Неудивительно, что наибольшее снижение трафика наблюдалось со странами, которые ввели запреты на полеты российских самолетов в своем воздушном пространстве.

Внутренняя активность в России более устойчива, на нее приходится почти половина всех рейсов бизнес-

джетов, и на 10% выше, чем на той же неделе в 2019 году. Самые загруженные пары городов бизнес-джетов включают Санкт-Петербург, Казань и Москву.

На внутренних рейсах за последнюю неделю самым популярным бизнес-джетом стал Falcon 900. На международных рейсах самым популярным направлением являются ОАЭ и, в частности, Дубай. С 49 вылетами в первую неделю марта трафик между Россией и ОАЭ загружен в три раза больше, чем до пандемии, но на последнюю неделю февраля приходилось только две трети от активности в 2019. На Embraer Legacy 600 выполнено более 60% этих поездок. Следующими по популярности международными направлениями являются Баку и Стамбул.

Поразительно, но несмотря на украинский кризис до сих пор активность бизнес-джетов в Европе продолжает превышать допандемийный уровень. В первую неделю марта трафик бизнес-джетов вырос на 17% по сравнению с мартом 2019 года, и в знак восстановления после ограничений Covid активность увеличилась на 50% по сравнению с мартом 2021 года.

Высокий спрос на бизнес-джеты в Европе также отражает плохое состояние регулярных авиаперевозок, которые в этом году на 30% ниже допандемийного уровня. За последние шесть месяцев спрос на долевые и чартерные рейсы увеличился, хотя самый последний импульс был получен за счет восстановления некоммерческих рейсов, в том числе отделов корпоративных полетов.

Северная Америка

Североамериканский рынок очевидным образом изолирован от непосредственного влияния украин-

Country Flows (to - from)	PTD Flights	% of total	PTD vs 1 yr ago	PTD vs 2 yrs ago	PTD vs 3 yrs ago
Russia - Estonia	2	20.0%	-33.3%	-66.7%	0.0%
Belarus - Poland	1	10.0%	0.0%		
Russia - Bulgaria	1	10.0%	0.0%	0.0%	-50.0%
Russia - Cyprus	1	10.0%	-85.7%	-88.9%	-93.3%
Russia - Finland	1	10.0%	-85.7%	-66.7%	0.0%
Russia - Germany	1	10.0%	-94.4%	-96.2%	-95.0%
Russia - Italy	1	10.0%	-90.0%	-83.3%	-96.2%
Russia - Lithuania	1	10.0%	-90.0%	-75.0%	-50.0%
Russia - Romania	1	10.0%		0.0%	0.0%
Belarus - Austria			-100.0%	-100.0%	-100.0%
Belarus - Cyprus			-100.0%		
Belarus - Estonia					-100.0%
Belarus - France				-100.0%	
Belarus - Germany			-100.0%	-100.0%	-100.0%
Belarus - Hungary			-100.0%	-100.0%	
Grand Total	10	100.0%	-94.6%	-96.4%	-96.2%

Вылеты из RBU на прошлой неделе в страны, где запрещены полеты российских самолетов

ского кризиса и переживает «окончание» восстановления после Covid, что приносит наибольшую выгоду самолетам с большой кабиной, выполняющим многочасовые полеты. Например, активность сверхдальних бизнес-джетов увеличилась на 28%.

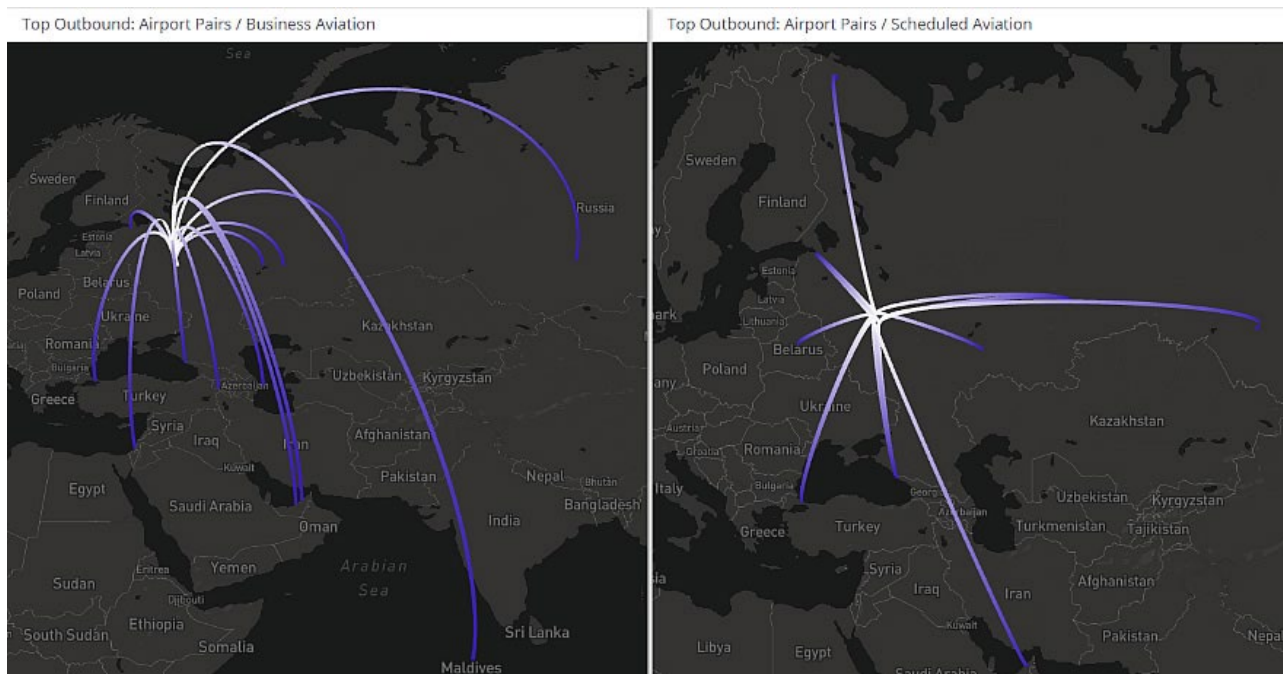
В сегменте джетов с большим салоном и бизнес-лайнеров, Airbus ACJ быстро приближается к активности до 2020 года, хотя видимый трафик флота BBJ отстает, на 60% ниже, чем в марте 2019 года. Легкие самолеты были самыми большими бенефициарами восстановления: в марте североамериканский флот Cessna совершил на 35% больше рейсов по сравнению с 2019 годом.

Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы, включая Россию, в 2022 году наблюдался самый сильный рост количества рейсов бизнес-джетов: в марте этого года они увеличились на 52% по сравнению с тремя годами ранее. В Бразилии, Аргентине, Австралии, Индии и Нигерии активность была намного выше, чем до пандемии. Есть несколько стран, в которых не наблюдалось такого сильного восстановления, и они в основном в Азии. В этом регионе длительные ограничения, связанные с пандемией, и беспокойная геополитическая обстановка ограничили летную активность, особенно налет. Наибольший спад

произошел в Китае: в первую неделю этого месяца исходящий трафик сократился на 48% по сравнению с 2019 годом.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Отрасль с трепетом смотрит на последствия для мировой экономики военной операции в Украине, но эффект невелик с точки зрения немедленного сокращения летной активности. Быстрое снижение количества вылетающих рейсов из непосредственно затронутых регионов более чем компенсируется сохраняющимся высоким спросом на поездки по требованию, поскольку в Европе и США снимаются окончательные ограничения».



Рейсы деловой и регулярной авиации из Москвы, 1-7 марта 2022 г.

City Flow	Business Aviation		Scheduled Operation	
	Flights	Flights: Growth vs 2yrs ago	Flights	Flights: Growth vs 2yrs ago
Moscow (RU) - Dubai	38	533.3%	88	6.0%
Moscow (RU) - Istanbul	23	475.0%	119	38.4%
Moscow (RU) - Baku	22	450.0%	27	-38.6%
Moscow (RU) - St. Petersburg	18	-33.3%	241	-27.2%
Moscow (RU) - Yerevan	14	366.7%	35	-54.5%
Moscow (RU) - Sochi	7	-22.2%	222	0.0%
Moscow (RU) - Kazan	7	75.0%	78	-22.8%
Moscow (RU) - Krasnoyarsk	7		47	-2.1%
Moscow (RU) - Abu Dhabi	6	200.0%	10	-28.6%
Moscow (RU) - Tel Aviv	6	20.0%	16	-63.6%
Moscow (RU) - Yekaterinburg	6	50.0%	112	-30.0%
Moscow (RU) - Tashkent	5	150.0%	35	-14.6%
Moscow (RU) - Nizhnekamsk	4		32	-3.0%
Moscow (RU) - Belgrade (RS)	4	100.0%	13	-53.6%
Moscow (RU) - Malé	4	100.0%	14	100.0%
Moscow (RU) - Moscow (RU)	4	0.0%	6	-62.5%
Moscow (RU) - Bodrum	3			
Moscow (RU) - Astana	3	0.0%	13	-55.2%
Moscow (RU) - Minsk	3	-25.0%	62	-47.0%
Moscow (RU) - Perm	2	100.0%	48	-32.4%
Grand Total	218	-36.4%	2,824	-46.3%

Рейсы деловой и регулярной авиации из Москвы, 1-7 марта 2022 г. относительно 2020 г.

В РФ упростят сертификацию и допуск к эксплуатации воздушных судов

Правительство РФ на заседании в среду планирует рассмотреть законопроект «О внесении изменений в Воздушный кодекс РФ и в отдельные законодательные акты РФ», сообщил источник, знакомый с повесткой заседания. Об этом пишет Интерфакс.

Законопроект, в частности, предусматривает «упрощение процедур сертификации и допуска к эксплуа-

тации воздушных судов», а также «установление порядка аккредитации испытательных лабораторий по сертификации, систематизацию требований в сфере нормирования летной годности».

Евросоюз 26 февраля ввел санкции против РФ, которые, среди прочего, запрещают поставлять в Россию гражданские самолеты и запчасти, оказывать услуги

их техобслуживания и страхования. Кроме того, введен запрет на поставки в РФ систем и комплектующих, необходимых для производства авиатехники.

Большая часть самолетов российских авиакомпаний — иностранного производства, в первую очередь, Boeing и Airbus. Почти все они зарегистрированы за рубежом, в основном, на Бермудских островах. Одновременно более половины самолетов, по данным консалтинговой компании Cirium, находятся в лизинге иностранных владельцев.

Как сообщалось, Минтранс РФ на фоне введения санкций подготовил законопроект, упрощающий процедуру государственной регистрации прав на воздушные суда. Срок регистрации предлагается сократить с месяца до десяти дней, а заявление на регистрацию можно будет подавать не только на бумажном носителе, но и в электронном виде.

Для «nivелирования последствий» санкций Минтранс также разработал проект постановления правительства (также опубликован на regulation.gov.ru), который по сути разрешает продолжить эксплуатацию иностранной авиатехники. В частности, этот проект позволяет продлить на полгода действие сертификатов летной годности иностранных самолетов с российской регистрацией, срок которых истек после 1 марта.

Законопроект, который будет рассматривать правительство, также предполагает «установление возможности ответных ограничений в отношении судов, плавающих под флагом иностранных государств, в которых имеются специальные ограничения захода в их морские порты и прохода по их внутренним водным путям в отношении аналогичных судов РФ».



В Европе ожидают серьезные последствия и перезагрузку рынка

Риторика западных участников отрасли становится всё более трезвой и взвешенной. Проблема антироссийских санкций и, главное, их последствия, стали главной повесткой конференции Британской ассоциации деловой авиации и авиации общего назначения (BBGA). Впервые делегаты говорили не об увеличении давления на РФ, а о последствиях для рынка.

По данным WingX, почти 500 бизнес-джетов так или иначе аффилированы с Россией и в настоящее время потенциально могут попасть под эксплуатационные ограничения и санкции, введенные западными странами. Управляющий директор компании Ричард Кое заявил, что закрытие воздушного пространства

и угроза конфискации активов в последние недели значительно подорвали позитивные перспективы отрасли деловой авиации.

Эксплуатантам самолетов приходится нести более высокие расходы из-за необходимости изменять маршруты в обход воздушного пространства России. На следующий день после того, как официальные лица Великобритании арестовали зарегистрированный в Люксембурге самолет Global 6500 в аэропорту Фарнборо, эксперты также предупредили, что компании должны быть уверены, что они не нарушают санкции и другие ограничения, возможно, непреднамеренно.

«В настоящее время необходимо проводить комплексную проверку», — предупредил авиационный адвокат Аойф О’Салливан, партнер The Air Law Firm и председатель BBGA. Адвокат отметил, что компании должны сами определить, принадлежит ли самолет российской компании, и признал, что такие механизмы, как долевое владение, могут усложнить эту оценку.

По словам Джорджа Галанопулоса, генерального директора Luxaviation UK, комплексная проверка может быть чрезвычайно сложной, учитывая широкое использование офшорных компаний, скрывающих личность владельцев самолетов. Он также отметил, что обязанности эксплуатантов по надлежащему обслуживанию управляемых самолетов теперь могут противоречить новым требованиям, не облегчающим эксплуатацию активов, принадлежащих России.

Эта позиция была поддержана генеральным директором Gama Aviation Марваном Халеком, который сказал, что управляющие компании обязаны забо-

титься о самолетах, и отказ от обслуживания этих активов может легко быть нарушением соглашений с банками или лизинговыми компаниями. «Производители теперь предпринимают односторонние действия в отношении того, будут ли они поставлять запасные части или нет», — заметил он.

Новые правила, введенные правительством Великобритании 8 марта, объявили уголовным преступлением нарушение запрета на использование любого самолета, который имеет какое-либо отношение к России посредством регистрации или владения, даже если он зафрахтован российскими путешественниками. Галанопулос сказал, что теперь операторы должны быть более внимательными к пониманию того, кто на самом деле платит за рейс.

По словам Ричарда Кое, от 20% до 25% из 469 «российских» самолетов, которые отслеживает WingX, находятся в реестре России, а многие другие зарегистрированы в офшорных зонах в таких юрисдикциях, как Австрия, Мальта и Сан-Марино. Пока Россия не начала специальную военную операцию в Украине, российский трафик составлял около 4000 полетов, что представляет собой 25%-ное увеличение уровня активности по сравнению с тем же периодом 2019 года. Кое считает, что чартерные операторы в Центральной и Восточной Европе особенно пострадали из-за падения спроса на рейсы с российскими клиентами.

«Это была очень сильная часть рынка», — заявил Кое. «Но после начала конфликта он резко упал, и (для отрасли) особенно важны большие дальнемагистральные самолеты. Положительные настроения, которые мы наблюдали в январе, сменились негативом, и в этом году мы увидим серьезные последствия и перезагрузку рынка».



Новая реальность. Что ждет рынок кейтеринга в России?

Совершенно не так мы смотрели на начало весны. Совершенно. Было много надежд, проектов и договоренностей. Была уверенность, что пандемия идет на спад, и рынок кейтеринга в бизнес-авиации будет развиваться семимильными шагами во всех направлениях.

Реальность такова, что не только бизнес-авиация, а в значительной мере возможность регулярных авиаперевозок стала достаточно проблематичной. Крупнейшие авиапроизводители Airbus и Boeing прекра-

щают поставки новых самолетов и запасных частей в Россию. К сожалению, это кардинально отразится на рынке авиаперевозок и бортового питания не только на рейсах регулярных авиалиний. В России, практически, нет собственного авиапарка самолетов, которые могут обеспечить перевозку пассажиров в размерах всей страны.

Но вернемся к сегменту бизнес-авиации. Какая ситуация складывается на настоящий момент? Что ждет сегмент бизнес-кейтеринга в РФ после введения глобальных санкций?

Катя Сучкова (Коммерческий директор Jet Catering) считает, что любой кризис – это точка роста.

«Наверняка, и в бизнес-авиации появятся новые имена – от производителей самолетов до операторов. Еще больше повернемся на Восток. По продуктам, как я говорила, будем ориентироваться тоже на реальные возможности нашей страны и других стран-партнеров.

Главное, что делаем мы в Jet Catering – не паникуем. Смотрим, анализируем, прощупываем перспективы. Готовы к действительности и понимаем, как действовать», - отмечает Катя Сучкова.

«Очень много мыслей относительно происходящего, но все в растерянности находятся и крупные и мелкие компании. Ожидали, конечно, санкционной политики, но не в таких масштабах. Я не решаюсь делать прогнозы, работаем в прежнем режиме. Развиваем сеть наших представительств по России. Что будет с поставками, ценами и т.д., на данный момент сказать сложно, гипертрофированный курс валюты и ограничения пока ничего хорошего не предвещают (это и так всем ясно). Через 3 месяца примерно станет все более прозрачным» - так ответила Наталья Пашкова, Директор по развитию компании Angel Sky.

В прошлом году 7% всех рейсов бизнес-джетов, эксплуатируемых в Европе, стыковались с Россией или Украиной, а также 12% всех самолетов Gulfstream и 28% самолетов Embraer Legacy. В течение 2021 года 12% действующих во всем мире сверхдальних самолетов совершили хотя бы один полет в Россию. За последние несколько дней в московских аэропортах наблюдается значительное количество рейсов, вылетающих в Дубай. Связи между Россией и Ближним Востоком в последние два года развивались стабиль-



но быстрыми темпами, отмечает портал Bizavnews.

«Никакого другого глагола, кроме как «надеюсь» – не могу подобрать. Надеюсь, что это не закат ни гражданской, ни бизнес-авиации. Будет очень трудно. Месяц-два будет наверняка хуже, чем в пандемийные времена. Джеты совсем не встанут, потому что бизнес – двигатель всего. Изыщут лазейки, договорятся о послаблении санкций.

Мы не ожидаем большого наплыва заказов – летать будут, но в основном по РФ, если это будет безопасно. Поэтому полеты не будут долгими, а заказы, соответственно, большими. Мы собираемся работать в прежнем режиме. Да, наверняка будут сложности с поставками импортных продуктов, но мы уже готовы. Провели все переговоры с контрагентами, знаем, где просядем, а где нет. Но даже там, где просядем – есть выходы.

Готовы ли будут пассажиры тратить деньги на питание? Вопрос спорный. Думаю, что если деньги не обесценятся, то будут. И мы будем готовы вписаться и в бюджет клиента и предложить лучшие условия на рынке.

Наш ресторан для путешествий готовит классные новости, новое весеннее меню, все, я в это верю, нужны бизнес-авиации. А ведь хорошие новости нужны всем сейчас очень-очень!», – подводит итог Катя Сучкова.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует ситуацию: «Для бизнес-авиации украинский кризис оказывает прямое влияние на относительно небольшую долю общей активности, но распространение санкций значительно усложнит весь рынок деловой авиации, особенно в Европе, во

всех сферах от полетов до чартерных брокеров, кейтеринга, финансирования самолетов, управления и технического обслуживания».

Объем авиаперевозок, безусловно, сократится. В этом нет никакого сомнения. Небо Европы закрыто. Куда, какими маршрутами смогут летать самолеты бизнес-авиации из России? Какие есть варианты?

На сегодняшний день перспективы не самые оптимистичные, но есть надежда, что имеются выходы

из этой ситуации. Люди летать не перестанут, хотя меня могут и обвинить в том, что летать сейчас могут только очень обеспеченные люди», – резюмирует г-н Кое.

Не будем посыпать голову пеплом и паниковать, думая, что все закончилось, тут я полностью поддерживаю Катю Сучкову, что любой кризис – это точка роста. Не теряем надежд, коллеги!

Источник: FOODINFLIGHT



Самолет недели

Оператор/владелец: **Rely AS**

Тип: **Beechcraft B200GT King Air 250**

Год выпуска: **1997 г.**

Место съемки: **март 2022 года, Oslo-Gardermoen - ENGM, Norway**



Фото: Дмитрий Петрович