BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.
www.bizavnews.ru
№ 30 (636) 30 июля 2022 г.

По данным консалтинговой компании Jefferies доступный запас бизнес-джетов на вторичном рынке в этом месяце увеличился по сравнению с июнем, до 660 самолетов, но все еще на 39% ниже по сравнению с прошлым годом. По словам представителей Jefferies, доступность выросла на 5% по сравнению с 628 подержанными бизнес-джетами, выставленными на продажу в июне, но резко снизилась по сравнению с 1089 бизнес-джетами, которые были на рынке в июле 2021 года. Подробнее читайте в этой номере.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, с 1 по 24 июля 2022 года во всем мире было выполнено 366000 рейсов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, что на 1,5% больше, чем за тот же период прошлого года, и на 13% больше, чем три года назад. Бизнес-джеты выполнили 244000 полетов, что на 2% больше, чем в прошлом году, и на 18% больше, чем три года назад. На 29-й неделе 2022, закончившейся 24 июля, количество рейсов бизнес-джетов выросло на 2% по сравнению с предыдущей неделей, и на 7% относительно той же недели в 2021 году.

Pure Technics открыл в Казахстане техцентр для швейцарских самолетов Pilatus Aircraft полного цикла и итальянских вертолетов Leonardo Helicopters. Благодаря открытию базы технического обслуживания в Казахстане будет сформирован международный стандарт поддержки швейцарских турбовинтовых самолетов PC-12 и реактивных PC-24. Оба эти самолета хорошо известны в регионе – утилитарный и экономичный PC-12 уже зарекомендовал себя на постсоветском пространстве, в то время как PC-24, единственный в мире бизнес-джет-внедорожник, только покоряет сердца покупателей.

Рынок США стоит на месте, а в Германии спад

WINGX: Долгий и рекордный рост спроса на бизнес-джеты в мире подходит к концу, особенно в ключевых хабах США во Флориде, Калифорнии и Техасе. В Европе Германия является слабым местом

стр. 19

Поддержка с гарантией

Pure Technics открыл в Казахстане техцентр для швейцарских самолетов Pilatus Aircraft полного цикла и итальянских вертолетов Leonardo Helicopters

стр. 21

Daher представила новый Kodiak 900

На выставке AirVenture состоялся мировой дебют Kodiak 900. Компания Daher представила более крупную и быструю версию надежного и крепкого Kodiak 100

стр. 22

Создан Гаагский арбитражный суд по авиации

Некоммерческий Гаагский арбитражный суд по вопросам авиации (Hague CAA) стремится стать нейтральным и частным форумом для специализированного арбитража и посредничества, опирающегося на экспертов в области авиации

стр. 24

Gulfstream™

Jefferies: вторичный рынок создает дефицит

По данным консалтинговой компании Jefferies доступный запас бизнес-джетов на вторичном рынке в этом месяце увеличился по сравнению с июнем, до 660 самолетов, но все еще на 39% ниже по сравнению с прошлым годом.

По словам представителей Jefferies, доступность выросла на 5% по сравнению с 628 подержанными бизнес-джетами, выставленными на продажу в июне, но резко снизилась по сравнению с 1089 бизнес-джетами, которые были на рынке в июле 2021 года.

Ссылаясь на данные Amstat, в Jefferies отметили, что в настоящее время запасы на вторичном рынке составляют 2,6% от общего парка. Что касается более молодых самолетов, которым меньше семи лет, то запасы сократились на 37% по сравнению с прошлым годом, а цены подскочили на 23%.

Количество среднеразмерных самолетов сократилось на 43%, за ними следуют самолеты с большим салоном, -40%, и легкие джеты, -37%.

Количество подержанных самолетов Bombardier, выставленных на продажу, сократилось на 47% по сравнению с прошлым годом, до 46 машин, при этом количество доступных самолетов Global сократилось на 64%, Learjet — на 33%, а Challenger — на 26%. В настоящее время на вторичном рынке нет Global 7500.

Запасы самолетов Gulfstream сократились на 43%, до 35 единиц, что составляет всего 1,8% от общего парка самолетов, при этом существенно сократилось количество самолетов G550, G280 и G450, выставленных на продажу.

Запасы бизнес-джетов Dassault сократились на 41%, в наличии всего 10 самолетов. Количество подержанных самолетов Embraer, выставленных на продажу, сократилось на 28%, до 26 единиц, а количество самолетов Cessna Citation сократилось на 26%, до 75 единиц.

JetNet продала контрольный пакет акций

Компания JetNet, специализирующаяся на анализе авиационного рынка и данных, продала контрольный пакет акций за нераскрытую сумму бостонской инвестиционной компании Silversmith Capital Partners.

JetNet заявила, что планирует использовать эти средства для расширения своего предложения, инвестиций в продажи и маркетинг, а также увеличения штата сотрудников. Сделка знаменует собой первое партнерство JetNet с инвестором.

Три члена Silversmith войдут в совет директоров JetNet вместе с миноритарным владельцем JetNet Тони Эспозито и генеральным директором Грегом Феллом. В совет входят: соучредитель и управляющий партнер Джим Квальяроли, вице-президент Нед Кингсли и старший юрист Бекка Катцен.

«С тех пор как 34 года назад мой отец основал компанию, мы построили JetNet, уделяя неустанное внимание нашим клиентам и нашей культуре», — сказал Эспозито. «В лице Silversmith мы нашли партнера, который не только дает опыт, необходимый нам для дальнейшего роста, но и разделяет наши ценности».

Джим Квальяроли отметил, что JetNet проделала исключительную работу по созданию лучшего в своем классе решения, которое нравится клиентам. Платформа JetNet обеспечивает повседневную работу тысяч клиентов по всему миру, и новые инвесторы рады поддержать компанию на следующем этапе ее роста.

Юридическая фирма Kirkland & Ellis со штаб-квартирой в Чикаго консультировала Silversmith по вопросам приобретения контрольного пакета акций. Silversmith теперь имеет портфолио из 24 компаний, предоставляющих данные и информационные услуги.

В 2018 году JetNet отпраздновала свое 30-летие, представив свои новые функции оценки и использования аналитики самолетов в сотрудничестве со специалистами по оценке самолетов Asset Insight.

Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Сертификация Gulfstream G800 перенесена на конец 2023 года

Директива о летной годности, ограничивающая полеты Gulfstream G500/600 при боковом ветре, и связанные с этим работы по исправлению софта, вынуждают некоторых клиентов этого типа переносить поставки.

Джейсон Эйкен, старший вице-президент и финансовый директор материнской компании General Dynamics, сообщил инвесторам, что четыре из 13 клиентов, которые должны получить G500/600 во втором квартале, отложили поставки до третьего квартала, когда ожидается одобрение FAA изменения программного обеспечения.

Благодаря возрождению спроса на бизнес-джеты, вызванному Covid-19, квартальные поставки Gulfstream составили 22 самолета (17 джетов с большим салоном и пять G280). Для сравнения, за второй квартал прошлого года было поставлено 18 самолетов с большим салоном и три G280. Поставки в первом полугодии составили 47 бизнес-джетов (38 машин с большим салоном и девять G280) по сравнению с 49-ю самолетами (43 с большим салоном и шесть G280) год назад.

Между тем, Эйкен сказал, что перевод разработчиков программного обеспечения на исправление софта для G500/600 произошел за счет прекращения пошаговой проверки программного обеспечения для G700 по требованию FAA. Ранее планировалось, что к концу года G700 будет сертифицирован FAA, но теперь программа G700 будет отложена на шесть месяцев. В свою очередь, по его словам, это вызовет каскадный эффект при сертификации FAA для последующей модели G800, одобрение которой теперь ожидается не раньше конца 2023 года.

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ

Доставка срочных заказов 24 / 7 / 365

Продукция исключительно высокого качества

Индивидуальный подход к каждому клиенту

Канада: самолет станет настоящей роскошью

После заявления канадского правительства на прошлой неделе о том, что предлагаемый налог на роскошь для определенных транспортных средств, включая практически все покупки новых самолетов авиации общего назначения, будет введен в действие с 1 сентября, Канадская ассоциация деловой авиации (CBAA) предупредила, что новый закон будет иметь «серьезные последствия для бизнес-авиации».

Налог применяется к новым самолетам, розничная цена которых превышает $100 000, а также к судам стоимостью более $250 000. Налог будет рассчитываться по наименьшей из двух величин: 20% от стоимости, превышающей эти пороговые розничные цены, или 10% от полной стоимости самолетов. Эти правила предусматривают, что налог применяется к «письменным договорам купли-продажи», заключенным после 1 января 2022 года.

В ближайшее время правительство намерено опубликовать проект постановления, разъясняющий переходные положения и снижающий налог на продажу некоторых самолетов на экспорт. «Это уточнение смягчит некоторые проблемы с денежными потоками, возникающие у канадских производителей и экспортеров самолетов», — говорится в заявлении правительства.

«Проблемы остаются, и, что особенно важно, мы потеряли веру в конструктивный диалог с правительством по решениям, имеющим жизненно важное значение для наших членов», — посетовали в CBAA. «Мы призываем это правительство вернуться за стол переговоров и, по крайней мере, проконсультироваться с нашей отраслью относительно разумных сроков для изменений налоговой политики, которые не должны быть карательными, а действительно должны поддерживать всех канадцев».

Daher официально запустила торговую площадку Aviator Marketplace

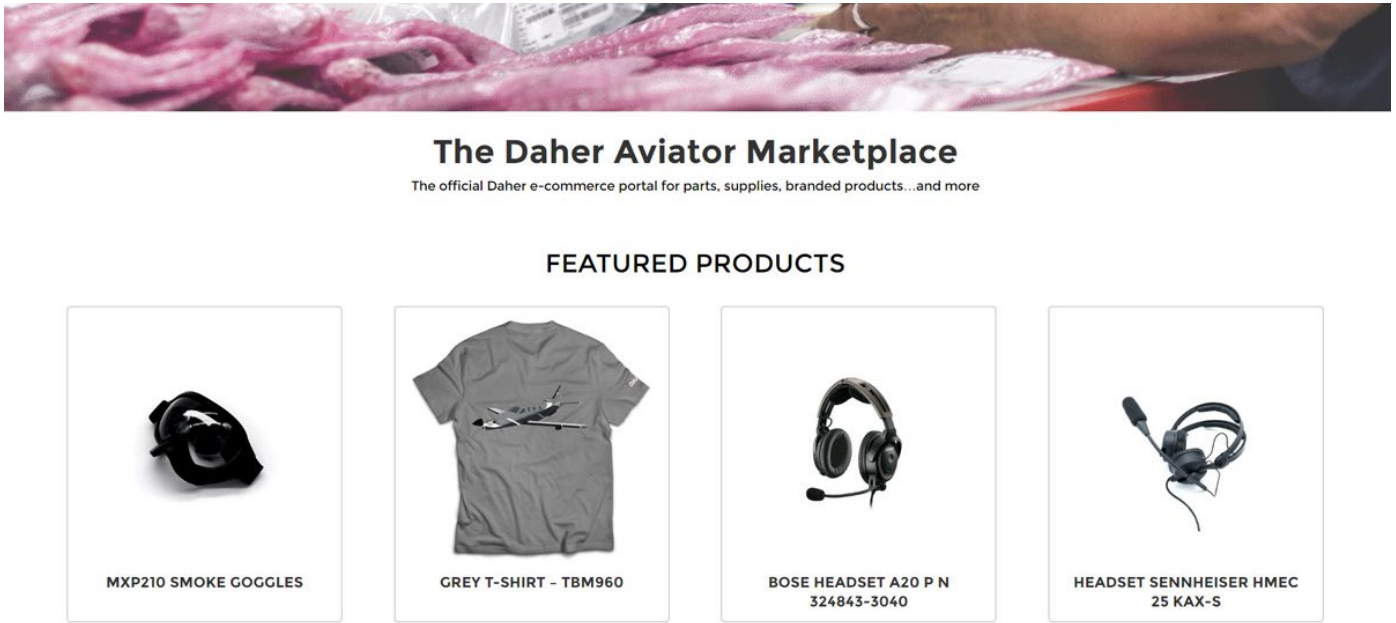
Daher официально запустила торговую площадку Daher Aviator Marketplace в качестве официального портала электронной коммерции для запчастей, услуг и фирменных продуктов, охватывающего находящиеся в производстве самолеты компании, а также снятые с производства, но активно эксплуатирующиеся клиентами.

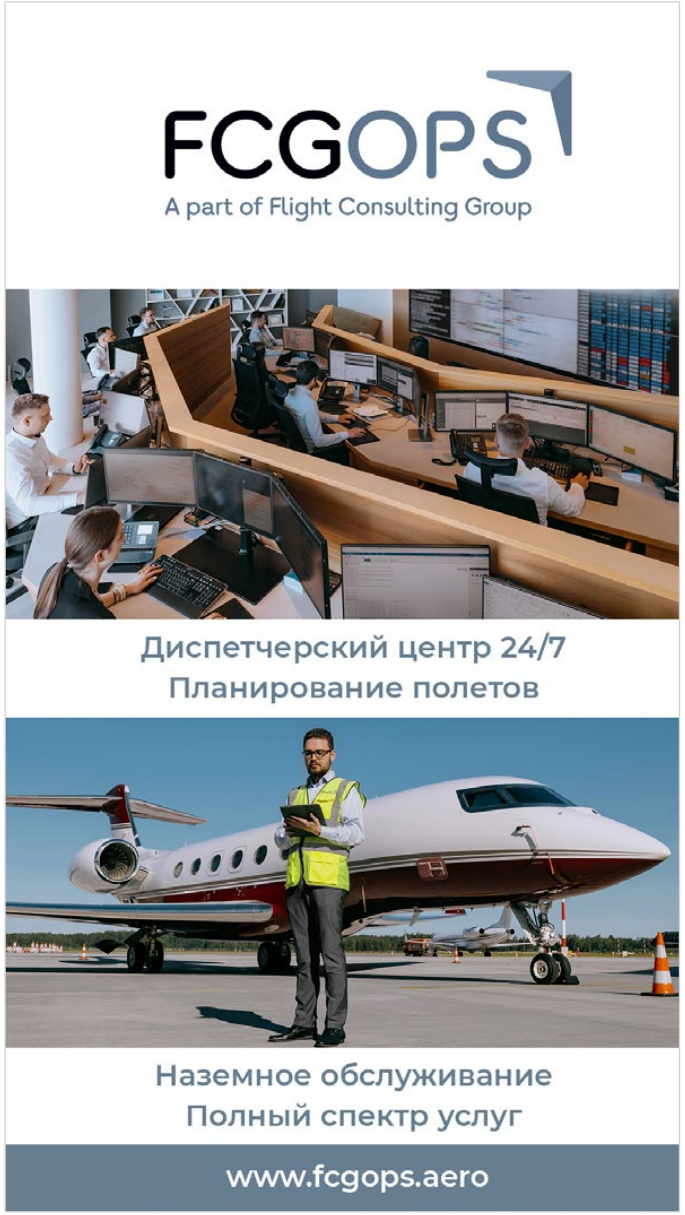
Продукты и услуги для устаревших самолетов авиации общего назначения серий TB и Rallye, которые производились компаниями-предшественниками Daher, также доступны, поскольку Daher продолжает поддерживать эти снятые с производства самолеты.

Маркетплейс обеспечивает единый доступ к полному перечню оригинальных запчастей от Daher и поставщиков оригинального оборудования. В настоящее время он охватывает семейство Daher TBM, в скором времени будет доступен и полный перечень комплектующих Daher Kodiak.

Доступ к полному Daher Aviator Marketplace предоставляется сети авторизованных дистрибьюторов и сервисных центров Daher. Ассортимент продукции варьируется от заклепок до узлов крыла, а объем услуг по техническому обслуживанию включает капитальный ремонт деталей и компонентов, а также модернизацию самолетов и систем.

Общедоступная зона торговой площадки называется Pilot Shop и предлагает широкий выбор товаров, таких как фаркопы для самолетов, лампочки и фонари, чехлы для трубок Пито и воздухозаборников, карточки с инструкциями по безопасности самолетов и гарнитуры. Также включены избранные брендовые товары.





Мировой парк HondaJet суммарно налетал 120000 часов

Компания Honda Aircraft на прошлой неделе сообщила, что мировой парк HondaJet суммарно налетал 120000 часов. В настоящее время клиенты эксплуатируют 219 самолетов. Согласно данным GAMA, в 2021 году бизнес-джет HondaJet пятый год подряд стал самым поставляемым самолетом в своем классе. В 2021 году Honda Aircraft Company поставила клиентам по всему миру 37 самолетов. HondaJet получил два апгрейда, он был сертифицирован в 13 странах.

В конце мая прошлого года производитель представил обновленный бизнес-джет HondaJet Elite S. Среди его особенностей – увеличение максимального взлетного веса, усовершенствованная кабина экипажа, улучшение управление с носовым колесом и новые цвета окраски. Elite S доступен с июня по базовой цене $5,4 млн (базовая цена Elite, когда он был представлен в 2018 году составляла $5,25 млн).

Взлетный вес HondaJet Elite S вырос на 200 фунтов по сравнению с моделью Elite, что позволяет перевозить дополнительного пассажира или пролетать с одним пилотом и пятью пассажирами на 120 морских миль дальше. По словам Honda Aircraft, дополнительная возможность увеличенной максимальной взлетной массы является результатом «дополнительного анализа, наземных и летных испытаний, а также дополнительных сертификационных испытаний для подтверждения характеристик самолета и его конструктивных возможностей».

В кабине экипажа появились новые функции, в том числе радиосвязь Com 3 и система FAA Data Comm, а также бортовая система связи «запрос-ответ» (ACARS), добавленные в комплект авионики Garmin G3000. Data Comm позволяет пилотам использовать сообщения в текстовом режиме через контроллеры сенсорных экранов G3000.

Embraer во втором квартале поставил 21 бизнес-джет

Во втором квартале текущего года бразильский Embraer поставил клиентам 21 бизнес-джет, включая два Phenom 100, 10 Phenom 300, пять Praetor 500 и четыре Praetor 600.

С начала года заказчики получили 29 деловых самолетов: три Phenom 100, 15 Phenom 300, пять Praetor 500 и шесть Praetor 600.

Embraer, как и его основные конкуренты, сообщает о высоком спросе на свои бизнес-джеты, при этом слоты на поставку новых самолетов закрыты до 2024 года. В этом году компания рассчитывает поставить от 100 до 120 самолетов.

«На рынок приходят новые клиенты, и мы очень хорошо позиционируем наши продукты, потому что новые покупатели приходят, чтобы купить легкие джеты начального уровня и самолеты средней категории. И независимо от того, делают ли они это с точки зрения владельца или с точки зрения пользователя, цифры значительно растут», — комментирует президент Embraer Executive Jets Майкл Амальфитано.

Один из самых важных клиентов бразильского производителя самолетов, компания Flexjet, в мае подтвердила, что в этом году пополнит свой европейский флот тремя самолетами Praetor 600, отметив, что за первые четыре месяца количество полетов в регионе увеличилось на 180%. Это часть заказа Flexjet на 64 самолета Embraer, размещенного на NBAA 2019.

Майкл Амальфитано убежден, что восстановление деловой авиации в Европе идет полным ходом несмотря на то, что регион отстает от Северной Америки. Глава компании прогнозирует, что рынок здесь скоро достигнет уровня роста и сможет конкурировать с ключевыми регионами.

Volato увеличивает зарплату пилотов

Чартерный и долевой провайдер Volato увеличивает заработную плату и расширяет пакет льгот для пилотов, чтобы противостоять «сокращающемуся кадровому резерву», сообщают представители компании.

Пилотам Volato будет предложена начальная зарплата в размере $150 000 и $170 000 через два года. Им также будет предложен социальный пакет, который включает 100% покрытие медицинских, стоматологических и офтальмологических услуг. Кроме того, графики пилотов и экипажа составляют восемь рабочих и шесть выходных дней. В компании также надеются, что полеты на самолетах HondaJet со встроенными комплектами авионики Garmin привлекут новых пилотов.

В начале года Volato закрыл сделку по приобретению 15 бизнес-джетов HondaJet Elite S.

Компания из Атланты получила свои первые джеты в конце прошлого года и уже продала доли в них. После выполнения контракта флот оператора будет насчитывать 22 самолета.

Как поясняют в компании, салон HondaJet Elite S располагает к комфортным перелетам: кожаные сиденья, аудиосистема с объемным звуком, полный камбуз с кофеваркой для свежего кофе. В полете предлагаются легкие закуски и шампанское. Volato управляет всем техническим обслуживанием самолетов, сборами, а клиенты просто планируют полеты через приложение компании.

SEA Prime остается крупнейшим провайдером в Италии

SEA Prime, компания группы SEA, которая под брендом Milano Prime является лидером в управлении аэропортами бизнес-авиации, отмечает продолжающийся рост трафика в первой половине 2022 года.

Тенденция роста после пандемии заключается в консолидации структурных изменений в одном сегменте авиационной отрасли — бизнес-авиации, который обеспечивает путешествия в сложных условиях, подобных тем, с которыми мир столкнулся с начала пандемии. Гибкость стыковок, безопасность, минимизация времени в пути и все более экологичные и высокопроизводительные самолеты являются ключевыми факторами успеха отрасли.

Фактически отрасль бизнес-авиации в Европе продолжила тенденцию роста количества рейсов по сравнению с допандемийным периодом (+17% по сравнению с первой половиной 2019 года и +33% по сравнению с 2021 годом). В этом контексте бизнес-авиация в Италии, которая является третьим по объему рынком в еврозоне, за отчетный период продемонстрировала более высокие темпы роста, чем в среднем по Европе (+28% за первую половину 2019 года и +47% за 2021 год).

Через SEA Prime, который остался ведущим оператором инфраструктуры авиации общего назначения в Италии, в первом полугодии 2022 было выполнено 15,5 тысяч рейсов, что на 26% больше, чем в 2019 году, и на 52% больше, чем в 2021 году. Рост был обусловлен международным и межконтинентальным трафиком (+64% по сравнению с 2021 г.), на который в целом приходится 68% обработанного трафика. Возобновление выездных мероприятий в Милане, таких как Миланская неделя дизайна, состоявшаяся в июне, и полное открытие для международного туризма стали основными факторами увеличения трафика.

COHC получит два AW139

Китайская компания CITIC Offshore Helicopter Company (COHC) подписала контракт на покупку четырех средних двухдвигательных вертолетов AW139, которые будут использоваться в стране для морских операций по добыче нефти и газа.

Поставки будут завершены к первой половине 2023 года, что расширит парк Leonardo, эксплуатируемый COHC, до 10 вертолетов, включая восемь AW139, один AW169 и один AW109 Power.

Основанная в 1983 году как первый профессиональный оператор вертолетов в Китае, COHC стала первой компанией авиации общего назначения, зарегистрированной на Шэньчжэньской фондовой бирже в 2000 году, и до сих пор остается единственной публичной компанией авиации общего назначения в Китае. Ведущий оператор вертолетов в Азии, COHC использует более 80 вертолетов для широкого спектра задач, включая оффшорные перевозки, HEMS и др. COHC также является эксклюзивным оператором вертолетов для китайских полярных исследовательских миссий.

Как комментируют в пресс-службе итальянского производителя, этот заказ подтверждает, что Leonardo является ведущим мировым игроком в категории средних вертолетов и укрепляет позиции компании в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в сегменте нефтегазового рынка. Подписанный контракт следует за заказом двух AW189 полицией Пекина в ноябре 2021 года, шести AW189 спасательным бюро Министерства транспорта, объявленным в марте 2022 года, а также недавним заказом одного AW139 и одного Trekker китайской компанией Xiangjiang General Aviation Development. Leonardo уже поставила более 40 вертолетов AW139 для обслуживания различных китайских операторов.

Airbus: новые заказы на пятилопастные H145

Министерство внутренних дел земли Рейнланд-Пфальц заказало два пятилопастных вертолета Airbus H145 для своих полицейских сил после европейского тендера, объявленного ранее в этом году. Вертолеты заменят текущий парк, состоящий из H135, и будут эксплуатироваться эскадрильей полицейских вертолетов в Виннингене. Первая поставка запланирована на первый квартал 2024 года.

«Мы хотели бы поблагодарить правительство земли Рейнланд-Пфальц за неизменное доверие к нашим вертолетам», — говорит Вольфганг Шодер, управляющий директор Airbus Helicopters в Германии. «Эти пятилопастные H145 будут оснащены высокотехнологичным оборудованием, чтобы еще больше расширить возможности полицейских сил. На примере наводнения в прошлом году мы увидели, что правоохранительные органы должны иметь возможность полагаться на вертолеты, которые могут выполнять эти сложные и важные задачи».

Новая версия самого продаваемого легкого двухдвигательного вертолета Airbus H145 была представлена на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте. Благодаря пятилопастному несущему винту, сконструированному без использования подшипников и шарниров, были существенно снижены вибрации в полете, что повысило уровень комфорта пассажиров и при этом позволило отказаться от активной системы виброгашения. В результате полезная нагрузка была увеличена на 150 кг по сравнению с предшественником. На сегодняшний день H145 – самый тяговооруженный вертолет в своем классе. В сентябре 2019 года он выполнил посадку в Андах на вершине Аконкагуа на высоте 6961 м, продемонстрировав при этом значительный запас мощности.

Всего в эксплуатации находится более 1500 вертолетов семейства H145 с общим налетом более шести миллионов часов.

Оффшорный рынок приходит в норму

По данным консалтинговой компании Air & Sea Analytics активность оффшорных тяжелых и суперсредних вертолетов вернулась к уровням до Covid, что в целом на 5% больше с начала года. Рост активности не удивителен, учитывая высокие цены на нефть и двузначный рост расходов на разведку и добычу.

Особый интерес представляет лежащая в основе активности интенсивность по возвращению вертолетов в эксплуатацию. Вертолеты, которые год назад никто не ожидал вернуть в активный флот, теперь снова летают. Вопрос времени, когда нехватка доступных вертолетов и запчастей значительно повысит цены.

Компания сообщила, что в первом квартале все еще был 41 неактивный Sikorsky S-92, но отметила, что пул «доступных» S-92 с тех пор сократился до менее чем двух десятков. Между тем, рынок суперсредних, таких как Leonardo AW189 и Airbus H175, почти полностью используется, при этом летная активность этих типов выросла на 50%.

Air & Sea пришла к выводу, что избыток мощностей, вызванный банкротствами ведущих оффшорных операторов в 2016 и 2019 годах, в значительной степени ушли в прошлое. Больше нет нелетающих активов, принадлежащих банкам. Они были переданы в руки операторов и арендодателей, которые могут заставить их работать.

Источник: Вертолетные заметки

Stratos готовится к поставкам 716X

Компания Stratos Aircraft сообщает о подготовке к поставкам первых двух джетов класса VLJ Stratos 716X. Stratos 716 был запущен в июле 2018 года как более длинная и широкая версия предыдущей модели 714.

Изменения в обновленной модели включают более легкие материалы и узлы для увеличения полезной нагрузки и дальности полета, а также разработка метода создания герметичной конструкции VLJ как единого компонента, не требующего последующих соединений.

После проведения летных испытаний Stratos открыл книгу заказов на 716. Первые самолеты будут выпускаться в виде комплекта для сборки и маркироваться как 716X. Этот подход позволит компании «усовершенствовать» продукт до того, как начнется сертификация типа FAA в соответствии с FAR Part 23.

Хотя конструктивно оба самолета идентичны, 716X оснащен тем же двигателем Pratt & Whitney Canada JT15D-5 тягой 2 900 фунтов (12,9 кН), что и 714, и имеет авионику Garmin G3X. Сертифицированный вариант будет оснащен двигателем PW535E с тягой 3400 фунтов и оснащен авионикой G3000 или G5000.

Как комментируют в компании, средняя стоимость самолета составляет $2,95 млн. В настоящее время цель компании - снизить стоимость владения и эксплуатации личных самолетов до стоимости одномоторных турбовинтовых самолетов.

716X получил свое название благодаря максимальной рабочей скорости 0,70 Маха, одному турбовентиляторному двигателю и шестиместному салону 7=1+6. X означает, что он экспериментальный и революционный.

716X поставляется в виде пяти групп компонентов и узлов через Stratos Fusion, дочернюю компанию Stratos Aircraft, поставщика всех компонентов и поддержки со стороны сборщиков.

Piper и CAE разработают электрический Piper Archer

Piper Aircraft объявила на EAA AirVenture Oshkosh 2022, что начинает сотрудничать с CAE для разработки комплекта для переоборудования на основе дополнительного сертификата типа для находящихся в эксплуатации самолетов Piper Archer, что позволит обеим компаниям вывести на рынок электрический вариант культового самолета.

CAE переоборудует две трети своего учебного парка Piper Archer и будет первой, кто разработает учебную программу для новых пилотов по эксплуатации электрических самолетов. Эти достижения значительно снизят выбросы углерода и уровень шума в летных школах компании по всему миру, а также подготовят пилотов к эксплуатации экологически чистых электрических самолетов.

Piper Aircraft и CAE договорились о совместной разработке комплекта для переоборудования электрических систем для третьих сторон, а также намерены разработать услуги по обучению и поддержке, необходимые для эксплуатации электрических самолетов Piper Archer.

Марк Пэрент, президент и главный исполнительный директор CAE, прокомментировал: «Piper Aircraft является давним надежным партнером в наших операциях по летной подготовке, и мы очень рады, что они присоединились к нам в этом рывке вперед к устойчивому будущему авиации. Являясь инженерным центром и одним из крупнейших операторов Piper Archer, CAE имеет уникальные возможности для того, чтобы сделать полеты с электрическим приводом реальностью в наших летных школах и за их пределами. Партнерство CAE с правительством Канады и правительством Квебека для инвестиций в исследования и разработки позволило нам смело смотреть в будущее и подготовить наш электрический самолет к взлету».

Президент и главный исполнительный директор Piper Aircraft Джон Кальканьо прокомментировал: «Piper Aircraft рада поддержать разработку CAE комплекта модификации электрического самолета для Piper Archer. Имея 28 000 самолетов, находящихся в эксплуатации по всему миру, PA-28 является идеальной платформой для реальных полетов. Piper Aircraft сосредоточена на приверженности авиации сокращению выбросов парниковых газов, и поэтому мы с нетерпением ждем сотрудничества с CAE по интеграции электрической силовой установки в Piper Archer».

Партнеры

H55 из Швейцарии должен предоставить аккумуляторную систему. H55 является одним из ведущих поставщиков аккумуляторных батарей для аэрокосмической отрасли с многолетним успешным опытом полетов на электричестве, включая технологию, используемую для Solar Impulse. Помимо разработки экологически чистых двигателей, аккумуляторных батарей и решений по управлению энергопотреблением для новых самолетов, H55 также активно занимается преобразованием существующих конструкций.

Двигатель SAFRAN ENGINEUSTM 100

CAE также сотрудничает с SAFRAN, чтобы включить новый электродвигатель ENGINeUSTM 100 в комплект для переоборудования STC. Новый ведущий в отрасли двигатель соответствует эксплуатационным требованиям CAE к летной подготовке. SAFRAN является глобальным поставщиком аэрокосмических систем и вкладывает значительные средства в электрические силовые установки.

В Textron ожидают в следующем году сбои в поставках

Textron Aviation показала хорошие квартальные результаты: поставки Cessna Citation увеличились на четыре единицы, до 48 самолетов, а общий объем невыполненных заказов увеличился еще на $700 млн, до $5,8 млрд.

Тем не менее, Скотт Доннелли, председатель и главный исполнительный директор Textron, предупредил, что в цепочке поставок наблюдаются сдерживающие факторы, которые могут привести к коррекции поставок в 2023 году и снизить доходы в 2022 году на несколько сотен миллионов по сравнению с прогнозом.

Во втором квартале Textron Aviation поставила на четыре коммерческих самолета больше по сравнению с прошлым годом, при этом поставки поршневых самолетов сократились на 10 единиц, до 61. Однако поставки турбовинтовых самолетов увеличились по сравнению с прошлым годом на два воздушных судна, до 35. Турбовинтовые поставки включали первый SkyCourier для клиента FedEx.

Результаты поставок в сочетании с 18% скачком продаж послепродажного обслуживания увеличили квартальную выручку на $123 млн, до $1,3 млрд, а прибыль — на $59 млн, до $155 млн.

«В авиационном подразделении был еще один солидный квартал с более высокими доходами и хорошим исполнением, что привело к 12% росту маржи», — сказал Доннелли аналитикам во время публикации квартальных результатов. «Мы по-прежнему наблюдаем высокий спрос, твердые цены и увеличение поставок наших самолетов и турбопропов, а также увеличение объема рынка за счет увеличения использования самолетов».

По словам Доннелли, Textron Aviation пытается нарастить производство «учитывая очень высокий спрос», но это более сложный процесс в свете проблем с цепочкой поставок и связанных с этим сбоев. «Итак, я думаю, что у нас, вероятно, будет немного меньше доходов. Мы, вероятно, пропустим некоторые поставки по мере приближения к 2023 году».

Он добавил, что компания нанимает дополнительный персонал и работает с поставщиками, чтобы справиться с этой задачей. Это включает в себя проведение ярмарок вакансий и набор персонала, чтобы добавить «примерно 100 человек в месяц». Но это требует времени, и обучение должно следовать за приемом на работу. «Нам нужно привлечь значительное количество людей, чтобы поддержать производство», — сказал Доннелли. «Мы очень много работаем». Таким образом, Textron Aviation проявляет осторожность, чтобы гарантировать выполнение своих обязательств по поставкам.

Доннелли также указал, как бизнес развивался в меняющемся климате спроса, который перешел от более точечных поставок к тем, которые планируются заблаговременно. «Спрос был действительно высоким, и портфель заказов продолжает расти. Это дает нам действительно хорошую видимость, и это потрясающе — то, чего у нас не было долгое время». Он также заявил, что с точки зрения маржи и производительности компания будет продолжать совершенствоваться. Это особенно верно, поскольку бизнес послепродажного обслуживания остается сильным».

Что касается рыночного спроса, Доннелли указал на сильный уровень в Северной Америке, но также упомянул «значительный подъем» в международном бизнесе, особенно в сегменте King Air. По его словам, активность корпоративных рейсов возвращается, и добавил, что на рынке продолжают появляться новые участники. Он отметил, что эти тенденции сохраняются и в третьем квартале.

Airbus Helicopters строит испытательный центр для CityAirbus NextGen в Донаувёрте

Компания Airbus Helicopters приступила к строительству испытательного центра для CityAirbus NextGen, на церемонии закладки которого присутствовали представители компании, политики и бизнес-лидеры, сообщает пресс-служба Airbus.

Строительство планируется завершить в первом квартале 2023 года. Занимая площадь 1000 м2, новая структура будет использоваться для испытаний систем электрических летательных аппаратов с вертикальными взлетом и посадкой (eVTOL). На церемонии присутствовала Анна Кристманн, координатор федерального правительства по аэрокосмической политике Германии.

«Мы инвестируем в будущее электрических полетов, потому что считаем, что эта технология обладает ключевым потенциалом для полетов с нулевым уровнем выбросов», — сказал Вольфганг Шодер, управляющий директор Airbus Helicopters в Германии. «Городская воздушная мобильность изменит то, как мы путешествуем по городам и за их пределами, и станет новой опорой бизнеса для Airbus. Донаувёрт играет важную роль в разработке и строительстве CityAirbus NextGen».

«Церемонией закладки первого камня Центра испытаний городской воздушной мобильности на площадке в Донаувёрте компания Airbus Helicopters закладывает фундамент для дальнейшего развития воздушных судов с электрическим приводом», — сказала координатор аэрокосмической отрасли Анна Кристманн. «Как федеральное правительство, мы приветствуем усилия промышленности по разработке новых силовых установок и самолетов, которые обеспечат климатически нейтральную авиацию в будущем».

Ангар объединяет высоковольтное оборудование и литиевые батареи и предназначен для проведения испытаний с соблюдением строжайших мер предосторожности. Все тесты, необходимые перед первым полетом CityAirbus NextGen, могут быть проведены там. В этих испытаниях будут проверены электродвигатели с восемью роторами, а также другие системы аппрата, такие как органы управления полетом и авионика.

В сентябре 2021 года Airbus представила свой прототип eVTOL CityAirbus NextGen, чтобы изучить передовые технологии воздушной мобильности и воплотить в жизнь услуги городской воздушной мобильности. С дальностью полета 80 км и крейсерской скоростью 120 км/ч он был разработан для использования в различных городских районах. Помимо перевозки пассажиров, CityAirbus также может использоваться в медицинских целях или в контексте экотуризма.

За последние несколько месяцев компания подобрала партнеров для основных конструктивных элементов своего прототипа. Airbus также тесно сотрудничает с промышленными и институциональными партнерами, чтобы возглавить развитие экосистем городской воздушной мобильности, как недавно было объявлено с ITA Airways в Италии или посредством запуска Инициативы воздушной мобильности в Германии.

Eco Caravan становится реальностью

Компания Ampaire получила твердый заказ, подкрепленный депозитами, на пять своих девятиместных самолетов Eco Caravan с низким уровнем выбросов, а также опцион на дополнительные 20 самолетов.

Покупателем является американская авиакомпания WingTips, работающая в Калифорнии, Аризоне и Неваде. Обе компании ожидают еще 175 заказов на Eco Caravan, поскольку WingTips расширяется по всей стране, а также 50 заказов на последующие 19-местные самолеты Eco Otter от Ampaire.

WingTips планирует использовать новые самолеты на региональных маршрутах протяженностью от 160 до 650 км, выполняя рейсы в основном из удобных аэропортов авиации общего назначения. Eco Caravan — это первый коммерческий продукт компании Ampaire. Это «классический» Cessna Grand Caravan, оснащенный гибридно-электрической силовой установкой, которая сохраняет характеристики дальности полета и полезной нагрузки популярного турбопропа. Eco Caravan может перевозить до 11 пассажиров или 1150 кг груза.

Самолет использует на 70% меньше топлива при коротких рейсах и на 50% меньше при длительных рейсах с соответствующим сокращением выбросов. При использовании устойчивого авиационного топлива (SAF) сокращение выбросов составляет почти 100%. Общее снижение эксплуатационных расходов составляет от 25 до 40% в зависимости от структуры маршрута. Самолет может работать независимо от наземной инфраструктуры зарядки, подзаряжая батареи в полете, когда это необходимо, как сегодня это делают гибридные электромобили.

Компания Ampaire провела первые запуски двигателя Eco Caravan в апреле 2022 года, а запуск самолета планируется во второй половине года. Компания работает с FAA над получением дополнительного сертификата типа в 2024 году. Силовая установка будет использовать турбогенератор для зарядки аккумуляторов, которые приводят в действие электродвигатель с винтом.

Ранее, в этом году Ampaire была приобретена Surf Air Mobility (SAM), но сохранила свой бренд. Новый владелец намерен стать публичной после объединения своего бизнеса с Tuscan Holdings, заявили в компании. SAM ожидает, что сделка привлечет около $467 млн для финансирования проекта по внедрению электрических самолетов в парки ее партнеров-операторов.

Планы SAM теперь сосредоточены на замене турбовинтовых двигателей Cessna Grand Caravan на гибридно-электрическую силовую установку, разрабатываемую MagniX в сотрудничестве со специалистом по модификации планера и системным интегратором AeroTec. Калифорнийская компания SAM заявила, что теперь будет поддерживать усилия по выводу этой модификации на рынок в рамках принадлежащего ей дополнительного сертификата типа.

Эрик Траппье: программа 10X идет в соответствии с графиком

Французская Dassault завершила испытания в аэродинамической трубе и начала производство первых основных узлов своего флагмана Falcon 10X и все еще рассчитывает ввести самолет в эксплуатацию в конце 2025 года.

Во время объявления результатов первого полугодия компании на прошлой неделе председатель и главный исполнительный директор Эрик Траппье сказал, что планы по вводу в эксплуатацию являются амбициозными, поскольку самолет остается в плотном графике на фоне проблем с цепочкой поставок в масштабах всей отрасли и сохраняющихся трудностей, связанных с Covid.

«Мы добились больших успехов в запуске этого нового самолета в производство, и в ближайшие месяцы мы увидим увеличение потока деталей, подсистем и крупных узлов на наши предприятия».

Он отметил, что, учитывая дальность полета 10X в 7500 морских миль, Dassault уделила особое внимание к комфорту и эффективности салона, который будет самым широким среди специально построенных бизнес-джетов. Он рад, что кабина, макет которой был в мировом турне, уже начала получать награды, в том числе премию Red Dot Award.

Falcon 10X будет иметь самый большой и комфортабельный салон на рынке, и он будет предлагать большую модульность, чем любой другой самолет этого класса, с возможностью выбора нескольких внутренних конфигураций. 10X достаточно большой, чтобы вместить четыре зоны равной длины, но владельцы могут сконфигурировать свой салон для создания действительно индивидуального интерьера, включая, например, расширенную обеденную/конференц-зону, специальную развлекательную зону с большим экраном, частную каюту с кроватью размера «queen-size» или большую мастер-каюту с отдельным душем. 10X будет иметь совершенно новый фюзеляж с 38 иллюминаторами, которые почти на 50% больше, чем у Falcon 8X.

Траппье также сообщил обновленную информацию о двигателях Rolls-Royce Pearl 10X со скоростью 0,925 Маха, которые на сегодняшний день наработали более 1000 часов, и сказал, что программа успешно продвигается.

Тем временем другая новинка компании - Falcon 6X - готовится к вводу в эксплуатацию примерно в середине следующего года. Траппье отметил, что в мае компания объявила о корректировке графика, поскольку кризис Covid немного отодвинул первую поставку. В настоящее время самолет завершает четырехнедельное кругосветное путешествие с 50 остановками с суммарным налетом в 150 часов. Всего в летно-испытательной программе задействовано три прототипа, которые по состоянию на конец июня налетали 900 часов.

В Приморье планируется открыть регулярные пассажирские перевозки на вертолетах

Аэропорт Владивостока в ближайшей перспективе готовится начать обслуживание пассажирских вертолетов в рамках развития программы малой авиации Приморского края. Скорее всего, авиакомпания «Аврора» будет задействовать на внутрикраевых маршрутах вертолет Ка-62, который готовится выпускать арсеньевский авиазавод «Прогресс», сообщает ИА PrimaMedia. В настоящее время пассажирские перевозки в Приморье на вертолете Ми-8Т выполняет авиакомпания «Гранат».

«В Приморье прорабатывается дальнейшее развитие малой авиации за счёт организации перевозок вертолётами. Пока нет конкретной информации о том, на какие направления они будут задействованы. Расписание на 2022 год уже сформировано, а на 2023 год заявок от авиакомпании «Аврора» еще не поступало. Что касается используемого парка, то планируется использовать либо Ми-8, либо Ка-62. Со стороны аэропорта — мы готовы обслуживать любое воздушное судно», — сказал директор по авиационной коммерции ОАО «Международный аэропорт Владивосток» Александр Бобров.

Авиазавод «Прогресс» (входит в холдинг «Вертолеты России») серийно выпускает боевые вертолеты Ка-52 с 2010 года, в настоящее время готовит серийный выпуск среднего многоцелевого гражданского вертолета Ка-62.

Многоцелевой вертолет Ка-62 был сертифицирован в России в 2021 году, что позволяет начать его серийные поставки. Стартовым заказчиком Ка-62 стал «Газпромбанк Лизинг», который подписал договор о поставке трех таких машин в 2022 году для дальнейшей их передачи в финансовую аренду эксплуатантам Дальнего Востока.

Глава Приморья Олег Кожемяко ранее заявлял, что край готов приобрести два вертолета из первой партии для использования на внутрикраевых маршрутах.

Ка-62 — многоцелевой вертолет, в его конструкции активно используются полимерные композиционные материалы (до 60% по массе), что позволило снизить расход топлива, увеличить скорость и грузоподъемность машины. Дальность полета Ка-62 составляет 700 км, максимальная скорость — 310 км/ч. Максимальная взлетная масса — 6,8 тонны, вместимость — 15 пассажиров. Ка-62 также может перевозить 2 тонны груза внутри кабины и до 2,5 тонн на внешней подвеске. В зависимости от требований заказчика может оснащаться спасательной лебедкой и медицинским модулем.

Airbus Corporate Jets: мы видим сильное восстановление рынка

В период с января по июнь 2022 года количество вылетов бизнес-авиации в США выросло на 15,2% по сравнению с тем же периодом 2019 года. Соответствующий показатель для Европы составляет 17%.

Анализ отраслевых данных, проведенный Airbus Corporate Jets (ACJ), свидетельствует о сильном восстановлении мирового рынка деловой авиации. Последние данные показывают, что количество вылетов деловых самолетов во всем мире в июне было на 17,2% выше, чем в том же месяце 2019 года. В январе, феврале, марте, апреле и мае 2022 года рост составил 11%, 15%, 17,9%, 15,7% и 14,5%, соответственно, по сравнению с аналогичными месяцами 2019 года.

Также увеличивается налет бизнес-авиации, констатируют в ACJ. В среднем налет деловых самолетов в январе составил 25 часов, а в июне этот показатель увеличился до 27 часов. Соответствующие цифры для Европы составили 20 часов и 26 часов; в США они составляли 24 часа и 25 часов.

В 10 крупнейших аэропортах по трафику деловых самолетов в Европе и США значительно увеличилось количество вылетов по сравнению с 2019 годом. Три самых загруженных аэропорта в Европе — Paris-Le Bourget, Nice-Côte d'Azur и Geneva Cointrin, за первые шесть месяцев этого года (с января по июнь 2022 года) увеличили трафик на 20%, 20% и 19%, соответственно, по сравнению с тем же периодом 2019 года.

В 10 самых оживленных аэропортах США для бизнес-авиации также наблюдается рост трафика. Например, в июне в Van Nuys Airport в Лос-Анджелесе количество вылетов крупных бизнес-джетов увеличилось на 35,6% по сравнению с тем же периодом 2019 года.

«Глобальная отрасль бизнес-авиации уверенно восстанавливается после кризиса, вызванного Covid-19, и это видно на двух крупнейших рынках — в США и Европе», — сказал Шон Макгью, вице-президент по коммерческим вопросам ACJ в Северной Америке. Он добавил: «Вылеты увеличились, и налет деловых самолетов увеличивается. Рост также обусловлен инновациями и растущим вниманием к устойчивому развитию. У нас хорошие позиции, чтобы извлечь выгоду из роста рынка сверхдальнемагистральных бизнес-джетов, особенно с нашим новым дополнением — ACJ TwoTwenty. Этот самолет создал новый сегмент рынка — Xtra Large Bizjet, который включает в себя уникальный гибкий каталог салонов, отвечающий требованиям категорий тяжелых и дальнемагистральных бизнес-джетов. Проще говоря, он предлагает уникальное ценностное предложение: максимальный комфорт при ведущей на рынке экономике».

Рынок США стоит на месте, а в Германии спад

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, с 1 по 24 июля 2022 года во всем мире было выполнено 366 000 рейсов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, что на 1,5% больше, чем за тот же период прошлого года, и на 13% больше, чем три года назад. Бизнес-джеты выполнили 244 000 полетов, что на 2% больше, чем в прошлом году, и на 18% больше, чем три года назад. На 29-й неделе 2022, закончившейся 24 июля, количество рейсов бизнес-джетов выросло на 2% по сравнению с предыдущей неделей, и на 7% относительно той же недели в 2021 году.

Глобальная активность регулярных авиакомпаний выросла на 17% по сравнению с июлем прошлого года, но все еще на 22% отстает от уровня 2019 года. Пять самых загруженных авиакомпаний мира (Southwest Airlines, United Express, American Airlines, Ryanair, Delta Airlines) в этом месяце выполнили 375 000 рейсов, что на 11% больше, чем в прошлом году, и на 6% меньше, чем три года назад. Мировой грузовой сектор на 5% отстает от июля прошлого года и на 1% - от июля 2019 года.

Северная Америка

В июле бизнес-джеты и турбовинтовые самолеты летали на 2% меньше, чем в прошлом году, хотя и на 6% больше, чем в июле 2019 года. На 29-й неделе активность бизнес-джетов в Северной Америке выросла на 4% по сравнению с предыдущей неделей, и на 5% относительно прошлого года. За последние четыре недели было выполнено 204000 вылетов, что на 0,3% меньше, чем в прошлом году.

Aircraft Segments	Hours PTD	PTD vs 1 yr ago (Hrs)	PTD vs 2 yrs ago (Hrs)	PTD vs 3 yrs ago (Hrs)
Light Jet	59,310	-3.1%	36.7%	25.3%
Super Midsize Jet	57,890	-1.5%	54.0%	33.3%
Heavy Jet	35,868	-2.6%	68.2%	15.7%
Ultra Long Range Jet	25,985	19.3%	125.9%	30.1%
Super Light Jet	23,720	6.2%	49.6%	23.2%
Midsize Jet	23,458	-3.5%	41.1%	13.3%
Very Light Jet	12,418	13.6%	40.9%	42.0%
Entry Level Jet	6,695	0.0%	43.8%	13.0%
Airliner/Bizliner(Jet)	53	-78.4%	-48.2%	-85.4%
Grand Total	245,397	0.9%	53.5%	24.7%

Активность по налету бизнес-джетов в США с 1 по 24 июля 2022 г.

Что касается активности бизнес-джетов в Соединенных Штатах, то количество рейсов за последние четыре недели сократилось по сравнению с прошлым годом, наибольшее падение произошло в Калифорнии и Флориде, на 5% и 1% соответственно. Самый большой всплеск налета в этом месяце пришелся на самолеты сверхбольшой дальности и сверхлегкие джеты, в обоих сегментах в июле наблюдался двузначный рост по сравнению с прошлым годом.

В семи ведущих штатах США в этом месяце наблюдалось заметное снижение числа вылетов бизнес-джетов по сравнению с июлем 2021 года. С 1 по 24 июля активность в Калифорнии, Флориде и Техасе снизилась на 6%, 3% и 2% соответственно по сравнению с предыдущим годом. В большинстве регионов США по-прежнему наблюдается более высокий спрос, чем до пандемии, за исключением Нью-Джерси.

Некоторое снижение внутренних рейсов в США может быть связано с увеличением числа международных полетов. Вылеты из Северной Америки в Европу выросли на 67% по сравнению с июлем 2021 года, и на 42% относительно июля 2019 года. Направление Соединенные Штаты - Великобритания является самым оживленным, количество рейсов увеличилось на 209% по сравнению с июлем прошлого года, и на 42% больше, чем три года назад.

Европа

Спрос на бизнес-джеты в Европе достиг своего обычного сезонного максимума, при этом признаков замедления меньше, чем в США. В более широком европейском регионе в этом месяце было выполнено на 12% больше рейсов бизнес-джетов по сравнению с июлем прошлого года, и на 24% больше, чем в июле трехлетней давности.

Scheduled Airline, Cargo and Business Aviation activity 1st-17th July 2022.

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	1,193,635	72%	16.6%	96.6%	-21.7%
Business Aviation	254,327	15%	-0.4%	38.7%	12.7%
Other	153,816	9%	17.9%	73.5%	7.6%
Cargo	50,241	3%	-7.6%	-5.3%	-1.9%
Grand Total	1,652,019	100%	12.8%	77.2%	-15.0%

Активность регулярных авиакомпаний, грузовой и деловой авиации с 1 по 24 июля 2022 г.

Такие мероприятия, как Международный авиасалон в Фарнборо и Гран-При Франции, вызвали в этом месяце большой спрос на бизнес-джеты. Трафик в близлежащих аэропортах к Ле-Кастелле увеличился на 37% по сравнению с тем же событием в 2019 году.

В Европе Великобритания демонстрирует самый сильный рост по сравнению с прошлым годом, спрос на бизнес-джеты все еще восстанавливается после Covid и получает выгоду от пассажиров, прибывающих из США. Германия демонстрирует первые признаки замедления спроса в ЕС: активность на 29-й неделе снизилась на 10% по сравнению с 28-й неделей и осталась неизменной в годовом исчислении.

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)
United States - United Kingdom	309	275	209.0%	361.2%	42.4%
United States - France	200	176	37.0%	809.1%	52.7%
United States - Italy	155	138	70.3%	1,191.7%	91.4%
United States - Ireland	89	83	89.4%	187.1%	41.3%
United States - Spain	80	76	56.9%	433.3%	27.0%
Canada - United Kingdom	54	51	350.0%	500.0%	42.1%
United States - Iceland	52	50	23.8%	333.3%	73.3%
Canada - Iceland	41	39	46.4%	173.3%	78.3%
United States - Germany	36	35	44.0%	111.8%	-18.2%
United States - Portugal	35	34	169.2%	218.2%	94.4%
United States - Switzerland	35	35	40.0%	337.5%	-2.8%
United States - Greece	30	29	-21.1%	233.3%	130.8%
Canada - France	27	24	58.8%	200.0%	92.9%
Canada - Ireland	21	20	200.0%	90.9%	61.5%
United States - Netherlands	21	19	31.3%	320.0%	5.0%
Grand Total	1,418	1,075	67.0%	245.9%	42.1%

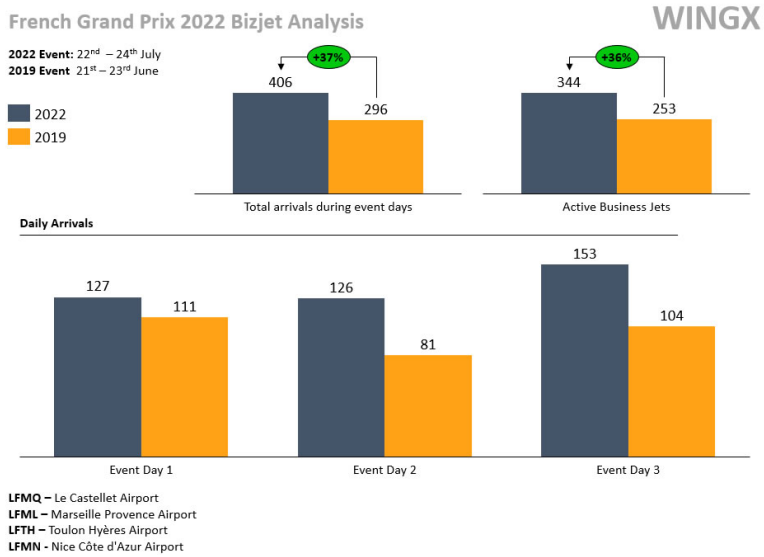
Трансатлантический трафик бизнес-джетов, 1 июля – 24 июля 2022 г.

Остальной мир

За пределами Европы и Северной Америки активность бизнес-джетов в этом месяце выросла на 12% по сравнению с июлем прошлого года, и на 58% относительно 2019 года. Спрос исходит от частных летных отделов, трафик которых вырос на 27% по сравнению с прошлым годом, и вдвое больше, чем три года назад.

Спрос в ближневосточном регионе по-прежнему значительно выше допандемийного уровня (например, в аэропорту Бен-Гурион в этом месяце на 56% больше рейсов, чем в июле 2019 года), но тенденция замедляется каждую неделю. Рейсы бизнес-джетов в Африке на 29-й неделе выросли на 15% по сравнению с той же неделей 2021 года, опередив 7%-ную 4-недельную тенденцию в годовом исчислении. По сравнению с июлем прошлого года трафик в Азии вырос на 30%, при этом наблюдается значительный рост в Индии, Австралии и Океании. Китай по-прежнему демонстрирует низкую активность, на 41% ниже, чем в прошлом году, и на 20% меньше, чем в июле до пандемии.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Долгий и рекордный рост спроса на бизнес-джеты в мире подходит к концу, особенно в ключевых хабах США во Флориде, Калифорнии и Техасе. В Европе вторая половина месяца проходит медленнее, чем начало лета, а Германия является слабым местом. Спрос на бизнес-джеты в Великобритании по-прежнему высок, с особым подъемом в трансатлантических маршрутах с США».



Прибытие бизнес-джетов в аэропорты на Гран-При Франции, июль 2022 года

Поддержка с гарантией

Рынок бизнес-авиации Казахстана заслуженно считается перспективным и наиболее сформированным в регионе. Индустриально развивающаяся экономика, сильные сырьевой и энергетический секторы создают оптимальные условия для полноценного развития деловой авиации. А ее невозможно представить без профессионального технического обслуживания воздушных судов. Именно поэтому в апреле 2022 года в международном аэропорту столицы Республики Казахстан Нур-Султан открылся авиационный технический центр компании Pure Technics, а уже в июле 2022 года он получил Сертификат авиационных властей организации по техническому обслуживанию и ремонту самолетов Pilatus и вертолетов Leonardo Helicopters № QZ.145.0022 в Республике Казахстан.

Благодаря открытию базы технического обслуживания в Казахстане будет сформирован международный стандарт поддержки швейцарских турбовинтовых самолетов Pilatus PC-12 и реактивных Pilatus PC-24. Оба эти самолета хорошо известны в регионе – утилитарный и экономичный PC-12 уже зарекомендовал себя на постсоветском пространстве, в то время как PC-24, единственный в мире бизнес-джет-внедорожник, только покоряет сердца покупателей.

Современный центр Pure Technics нацелен на поддержку клиентов из Казахстана, а также Армении, Азербайджана, Грузии и Узбекистана. Центр обеспечит полный цикл послепродажного обслуживания и организацию поддержания летной годности, включая выполнение оперативного и периодического ТО для всей линейки PC-12, включая новейший PC-12NGX и PC-24. Специалисты Pure Technics также выполняют гарантийные работы, устраняют неисправности и осуществляют выезд в любое местонахождение воздушного судна в режиме 24/7/365.

Несомненное преимущество нового техцентра – высококлассные технические специалисты, заслужившие доверие производителей. Современное оборудование, инструменты и склад расходных материалов обеспечивают бесперебойную эксплуатацию воздушных судов клиентов Pure Technics. Компания имеет собственный сток запчастей, что позволяет оперативно выполнять большинство «check»-ов. Инженеры компании регулярно подтверждают и повышают квалификацию в сертифицированных Европейских авиационных учебных центрах.

Доступна техническая поддержка международного уровня для собственников вертолетов итальянского производителя Leonardo Helicopters. В первую очередь техцентр предоставит услуги по поддержанию летной годности владельцам вертолетов среднего класса AW139, бестселлера от Leonardo Helicopters. Далее компания планирует осваивать и другие модели данного производителя.

На этом Pure Technics не остановится, а «прокачает» казахстанский рынок послепродажного обслуживания самолетов до нового уровня. В ближайшее время компания готовится стать Авторизированным сервисным центром глобального двигателестроителя Pratt and Whitney (P&W). В планах Pure Technics – обслуживание одного из самых популярных турбовинтовых двигателей в мире – PT6A. В рамках данного проекта будет проводиться ТО горячей части. Помимо этого, обслуживание пропеллеров Hartzell, которые устанавливаются на многих популярных самолетах, включая Pilatus PC-12. А также летная эксплуатация ВС в интересах Заказчика.

Формирование полного спектра услуг по послепродажному обслуживанию самолетов Pilatus и вертолетов Leonardo Helicopters – логичный и ожидаемый этап в развитии рынка бизнес-авиации Казахстана. В Pure Technics убеждены, что сложные формы технических работ повысят стандарты послепродажного обслуживания в регионе и привлекут новых клиентов из стран Закавказья и Средней Азии.

Daher представила новый Kodiak 900

На выставке AirVenture состоялся мировой дебют Kodiak 900. Компания Daher представила более крупную и быструю версию надежного и крепкого Kodiak 100, которая пополнила продуктовую линейку компании, присоединившись к скоростным турбовинтовым TBM 910 и TBM 960.

Унаследовав замечательные качества Kodiak 100 как многоцелевого самолета укороченного взлета и посадки с неподготовленных ВВП, Kodiak 900 знаменует собой еще один шаг вперед благодаря увеличению длины фюзеляжа на 3,9 фута, что обеспечивает больше пассажирского и грузового пространства, а также увеличение крейсерской скорости до 210 узлов (389 км/ч) и большую полезную нагрузку при максимальной дальности полета 1129 морских миль.

В дополнение к этим усовершенствованиям, в Kodiak 900 были улучшены эксплуатационные характеристики, при этом удельный расход топлива сократился на 9%, что выражается двузначными числами по сравнению с конкурентами. Это снижает стоимость пассажиро-мили и прямые эксплуатационные расходы для коммерческих операторов.

«Это еще один ответ на обязательство по повышению устойчивости и уменьшению углеродного следа авиации общего назначения», — пояснил Николя Чабберт, старший вице-президент авиационного подразделения Daher. «Kodiak 900 находится в своей собственной категории: очень универсальный негерметичный турбовинтовой самолет общего назначения, который может нести впечатляющую полезную нагрузку при комфортной крейсерской скорости 210 узлов в изысканной роскоши».

Kodiak 900 был сертифицирован Федеральным авиационным управлением США 20 июля, а поставки начнутся в 2023 году. Производство Kodiak 900, наряду с Kodiak 100 в последней версии Series III, осуществляется на заводе Daher в Сандпойнте, штат Айдахо.

«Сегодняшняя официальная презентация Kodiak 900 подчеркивает твердую приверженность материнской компании Daher постоянному совершенствованию продуктовой линейки самолетов», — добавил генеральный директор Daher Дидье Кает. «Это следует за нашим запуском всего три месяца назад новейшего TBM 960».

Удлиненный фюзеляж Kodiak 900 обеспечивает увеличение общего объема салона на 20%, до 309 кубических футов, и он имеет совершенно новый интерьер, который сочетает в себе опыт Daher в создании изысканных, роскошных интерьеров самолетов семейства TBM с прочным наследием Kodiak в создании салона, который универсален и хорошо оборудован.

Благодаря новым пассажирским сиденьям Summit+, которые регулируются в разных направлениях, Kodiak 900 отвечает широкому спектру требований пользователей и задач. Внутренняя компоновка может быть выполнена в нескольких конфигурациях — от двойной клубной планировки до полностью обращенной вперед компоновки. Сиденья Summit+, которые также используются в модернизированном салоне Kodiak 100, можно полностью снять, чтобы получить максимальное пространство и место для полезной нагрузки. Индивидуальные панели с портами USB-A и USB-C, разъемами для наушников LEMO, подстаканниками и держателями для телефонов теперь есть на каждом сиденье.

Салон сохраняет всю универсальность Kodiak 100. Широкие крепления для груза повсюду обеспечивают максимальную гибкость для фиксации прак-

тически чего угодно. Грузоподъемность и три двери входа/выхода позволяют при необходимости использовать всю кабину для груза.

Для стандартного интерьера Kodiak 900 была введена новая цветовая палитра. Сиденья выполнены в черном цвете, а прочное и устойчивое к атмосферным воздействиям черное ковровое покрытие установлено повсюду. В боковых стенках, обшивке потолка и задней переборке используется популярный композитный материал от Kodiak 100. В негерметизированном салоне Kodiak 900 реализовано лучшее в отрасли звукопоглощение, что обеспечивает один из самых тихих салонов среди самолетов этого класса.

Одним из наиболее очевидных отличий в планере Kodiak 900 является добавление пятого комплекта иллюминаторов для пассажиров, что дает больше освещения и ощущения простора.

Планер был модернизирован, чтобы сохранить высокую прочность Kodiak, и были внесены усовершенствования, направленные на снижение лобового сопротивления, в том числе замена внешней ступеньки для входа пилота на складную лестницу, а также добавление обтекателей направляющих закрылков на крыльях и обтекателей колес шасси. Также была проведена значительная «очистка» качества воздушного потока: воздуховоды, выпускные отверстия и воздухозаборники были переработаны, смоделированы и спроектированы для снижения сопротивления.

Использование колесных обтекателей - еще одно заметное визуальное отличие Kodiak 900. Они были сертифицированы как «второстепенные конструкции», построенные в соответствии со строгими стандартами FAA и подвергнутые такому же строгому анализу и испытаниям таких компонентов, как грузовая капсула.

Поскольку задняя часть Kodiak 900 выше, чем у Kodiak 100, была полностью изменена конструкция задней основной грузовой двери. Установка дополнительных ступеней упрощает вход и выход пассажиров, а также облегчает погрузку грузов. Дверь сохраняет уникальную конструкцию раскладушки Kodiak с возможностью складывания, что позволяет легко загружать/выгружать крупногабаритные предметы, поддоны или носилки для медицинской эвакуации.

Kodiak 900 оснащен турбовинтовым двигателем PT6A-140A компании Pratt & Whitney Canada мощностью 900 л. Его полностью алюминиевый корпус редуктора обладает лучшей коррозионной стойкостью, а двигатель обеспечивает лучшую «высокотемпературную и высотную» производительность в своем классе. PT6A-140A является частью серии PT6A-140 следующего поколения компании Pratt & Whitney Canada, которая уже налетала более двух миллионов часов.

На Kodiak 900 используется новый композитный пятилопастной винт постоянной частоты вращения с полным флюгированием и гидравлическим приводом от Hartzell. Его конструкция и настройка на низкую частоту вращения в 1900 об/мин способствуют низкому уровню шума 79,5 дБ, что позволяет самолету работать в самых строго регламентированных зонах, чувствительных к шуму.

Разработка Kodiak 900 началась в 2016 году. На сегодняшний день построено три опытных самолета: планер для статических испытаний, летный прототип для летных испытаний и первый серийный самолет, соответствующий требованиям FAA, для проверки функциональности и надежности. Первый полет Kodiak 900 состоялся 28 февраля 2020 года. В рамках программы испытаний налет составил более 600 часов и более 800 часов наземных тестов.

Создан Гаагский арбитражный суд по вопросам авиации

Из тысяч сделок на рынке бизнес-авиации, которые заключаются каждый год, только удивительно небольшое количество заканчивается спорами. И лишь немногие из этих споров доходят до суда. Но когда это случается, то наступает настоящий кошмар для всех участников. Для судей требуется много вводных, чтобы понять нюансы, связанные с авиационной сделкой, которая совсем не похожа на спор о нефти и газе. В этой категории споров пока нет прецедентов.

«Претензии по сделкам на рынке бизнес-авиации бывают очень сложными для вынесения решений и поразительно дорогими», — говорит Пол Джебели, основатель и председатель нового Гаагского суда по бизнес-авиации, который был запущен на прошлой неделе на Farnborough International Airshow.

Некоммерческий Гаагский арбитражный суд по вопросам авиации (Hague CAA) стремится стать нейтральным и частным форумом для специализированного арбитража и посредничества, опирающегося на экспертов в области авиации. Он способен обеспечить конфиденциальное, окончательное и обязательное решение, когда договорные отношения становятся острыми, и предложить добровольное посредничество в авиационных спорах.

Фактически это частный суд, регулируемый национальным законодательством. Нидерландский арбитражный институт, поддерживающий проект, был основан в 1949 году.

«Многие в отрасли не понимают, что арбитражное решение имеет более высокую юридическую силу на международном уровне, чем решение суда Нью-Йорка или Англии», — говорит Джебели. «То, как мы это делаем, и арбитраж, и посредничество также намного дешевле и быстрее, чем обращение в суд, и вы получаете экспертов, которые разбираются в вопросах. Вам не нужно тратить время на объяснение того, как работает сделка по продаже бизнес-джетов, судье, который может впервые рассматривать дело, касающееся частной авиации».

Около 70 различных авиационных и арбитражных поверенных, авиационных руководителей и технических экспертов со всего мира, в том числе известные юристы и технические эксперты в сфере частной авиации, работали вместе с Арбитражным институтом Нидерландов над этим запуском. В число волонтеров входят юристы из более чем 20-ти юридических фирм, четырех юридических школ и почти 30-ти авиационных компаний.

По словам Яна Макдугалла, председателя совета директоров Volatus Aerospace, который также входит в юридическую команду Гаагского суда, согласованный доступ к комбинированному форуму посредничества и/или арбитража с местными экспертами предлагает больше, чем просто судебный процесс. «Гаагский CAA предоставит решение быстрее, с меньшими затратами и в целом будет лучше поддерживать первоначальные договорные цели, которые обсуждаются между сторонами», — говорит он. «Это позволяет избежать больших, непродуктивных отвлекающих факторов и искажений, присущих традиционным судебным разбирательствам. Кроме того, возможность получения промежуточного результата в ожидании окончательного арбитража может облегчить снижение убытков, избегая ненужных расходов».

Мэтт Поттс, главный юрисконсульт Jetcraft по региону EMEA, а также член Гаагского CAA, признает, что в идеальном мире каждая транзакция была бы завершена гладко и легко, без осложнений или разногласий. «Но, как мы все знаем, мы живем не в идеальном мире», — говорит он. Большинству сделок никогда не понадобится суд. «Однако, если ваша транзакция приведет к разногласиям или потребует внешнего вмешательства, все вовлеченные стороны захотят экономичного, действенного и обязывающего решения, основанного на экспертном понимании поднятых вопросов, и терминах, которые обычно не используются для описания правовой системы».

Гаагский арбитражный суд по авиации начнет принимать запросы на арбитраж или посредничество в августе. Джебели также надеется, что участники рынка решат добавить арбитраж и посредничество в новые контракты в ближайшее время.

Между тем Джебели заключает: «Специализированный арбитраж, посредничество и частная авиация — это брак, заключенный в юридическом раю».

Самолет недели

Оператор/владелец: ***private***
Тип: ***Pilatus PC-24***
Год выпуска: ***2021 г.***
Место съемки: ***июль 2022 года, Saratov Gagarin Airport - UWSG, Russia***

Фото: Дмитрий Петроченко