



Печально, но переживем. Россия по итогам голосования по избранию стран в совет Международной организации гражданской авиации (ИКАО) не вошла ни в одну из трех групп этого управляющего органа, следует из сообщения ИКАО. В совет ИКАО входят 36 стран, он переизбирается каждые три года на ассамблее, на которую собираются представители 193 стран - членов организации. Совет разделен на три группы: в первую попадают государства, имеющие первостепенное значение для мирового авиатранспорта, во вторую - значимые для обеспечения международной аэронавигации. Третья группа стран формируется лишь по географическому принципу, чтобы в совете были представлены все континенты. Россия ранее состояла в первой группе. Во вторник ИКАО опубликовала обновленные составы всех трех групп совета - России не оказалось ни в одной из них.

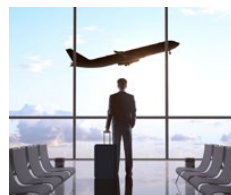
Традиционная статистика: в сентябре 2022 года во всем мире эксплуатировалось более 470 000 бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, что на 4% больше, чем в сентябре 2021 года, и на 16% больше, чем в сентябре 2019 года. Что касается бизнес-джетов, то их активность в прошлом месяце выросла на 3% по сравнению с прошлым годом, и на 20% относительно сентября 2019 года. Активность регулярных авиакомпаний по итогам сентября была на 13% выше, чем в сентябре прошлого года, но все же снизилась на 21% по сравнению с сентябрем трехлетней давности. Рейсы ведущих мировых авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Ryanair, Delta Airlines и United Airlines) в сентябре выросли на 12% по сравнению с сентябрем прошлого года, но на 1% меньше, чем три года назад.



Ураган «Ян» подорвал осенний спрос в США

WINGX: Ураган «Ян» стал одним из самых сильных штормов в истории, поэтому неудивительно, что на прошлой неделе трафик бизнес-джетов, особенно во Флориде, значительно сократился

стр. 22



Полеты бизнес-туристов по России упали на 48%

Эксперты компании «Аэроклуб» проанализировали, как восстанавливался рынок корпоративных путешествий в III квартале 2022 и каким образом объявление частичной мобилизации в России повлияло на командировочную активность

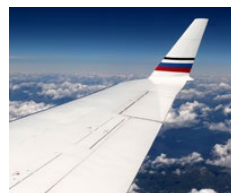
стр. 24



Власти отказались тестировать аэротакси

В «Сколково» возникли проблемы с согласованием будущего тестирования аэротакси. Из-за близости аэропорта Внуково зону тестирования могут перенести в Зеленоград. Но там пилоту может помешать близость Шереметьево

стр. 26



«Мы были выжаты, как лимон»

Отечественный рынок деловой авиации пережил одну из самых напряженных недель за последний год. После объявления 21 сентября частичной мобилизации в РФ, спрос на перелеты в соседние безвизовые страны побил рекорды

стр. 28


Gulfstream™



РФ не вошла ни в одну из трех групп совета Международной организации гражданской авиации

Россия по итогам голосования по избранию стран в совет Международной организации гражданской авиации (ИКАО) не вошла ни в одну из трех групп этого управляющего органа, следует из сообщения ИКАО.

В совет ИКАО входят 36 стран, он переизбирается каждые три года на ассамблее, на которую собираются представители 193 стран - членов организации. Совет разделен на три группы: в первую попадают государства, имеющие первостепенное значение для мирового авиатранспорта, во вторую - значимые для обеспечения международной аэронавигации. Третья группа стран формируется лишь по географическому принципу, чтобы в совете были представлены все континенты. Россия ранее состояла в первой группе.

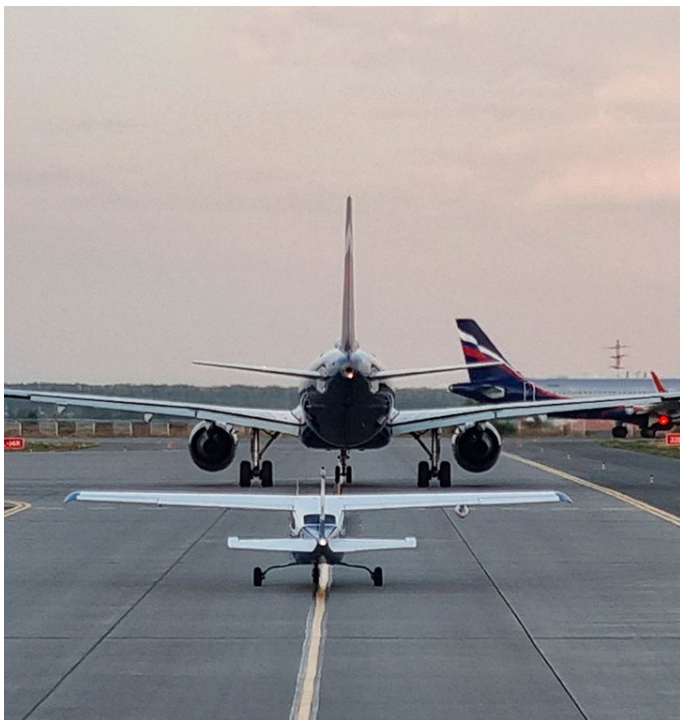
Выборы в новый состав первой группы состоялись на прошлой неделе - по итогам голосования РФ не вошла в нее, так как получила поддержку 80 стран при требуемом минимуме в 86, сообщила представитель Росавиации.

Во вторник ИКАО опубликовала обновленные составы всех трех групп совета - России не оказалось ни в одной из них. В первую переизбрались Австралия, Бразилия, Канада, Китай, Франция, Германия, Италия, Япония, Великобритания и США, во вторую - Аргентина, Египет, Индия, Мексика, Нигерия, Саудовская Аравия, Сингапур, Южная Африка и Испания, а ее новыми членами стали Австрия, Исландия, Венесуэла (сменив Колумбию, Финляндию, Нидерланды). В третьей группе места сохранили Экваториальная Гвинея, Малайзия, Республика Корея, ОАЭ, а новыми членами стали Боливия, Чили, Сальвадор, Эфиопия, Гана, Ямайка, Мавритания, Катар, Румыния и Зимбабве (вместо Коста-Рики, Кот-д'Ивуара, Доминиканы, Греции, Парагвая, Перу, Судана, Туниса и Замбии).

ИКАО - специализированное учреждение ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации, существует с 1947 года. СССР вступил в ИКАО в 1970 году, присоединившись в Чикагской конвенции.

После начала специальной военной операции РФ на Украине страны Евросоюза, Великобритания, США, Япония закрыли свое воздушное пространство для российских авиакомпаний. Власти РФ ввели зеркальные меры для перевозчиков из «недружественных» стран.

Источник: *INTERFAX.RU*



Airbus поставляет сотый H135 в Японию

С момента поставки в апреле 1997 года в Японию первого вертолета H135 компании Toho Air Service, японские операторы по всей стране используют превосходные эксплуатационные качества H135 для выполнения различных миссий, в их числе коммунальные службы, службы неотложной медицинской помощи, правоохранительные органы, вещание в СМИ, пассажирские перевозки и обучение.

В конце сентября Airbus Helicopters поставила медийной компании Mainichi Newspapers очередной H135, который стал сотым в Японии, что стало важной вехой в истории страны для этого выдающегося вер-

толета. Новый H135 дополнит существующий парк Mainichi Newspapers, состоящий из трех H135, усилив их миссии в южном регионе Японии. Четыре вертолета H135 совместно эксплуатируются компанией Kyodo News, которая освещает деятельность по всей стране.

«H135 предлагает отличную топливную экономичность, что позволяет ему летать дольше и дальше, принося пользу нашим повседневным операциям. Поскольку вертолет оснащен функцией автопилота, это значительно снижает нагрузку на пилотов», — сказал г-н Фумия Накамура, пилот Mainichi Newspapers.





Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

EASA пересмотрит правила эксплуатации медицинских и спасательных вертолетов

Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) выпустило регулирующее заключение для дальнейшего повышения эксплуатационной безопасности вертолетных служб неотложной медицинской помощи (HEMS) в Европе, а также «повышения эффективности и пропорциональности при минимальном экономическом воздействии на операторов HEMS». Принятие поправок запланировано на второй квартал следующего года, сообщается в релизе агентства.

Окончательный текст основан на рассмотрении комментариев, полученных EASA к предложенным поправкам, а также в процессе обсуждения с консультативным советом государств-членов агентства во время встречи в феврале.

В первом блоке поправок будут пересмотрены требования, касающиеся операций HEMS на больших высотах, полетов на посадочные площадки больниц и обратно в перегруженных районах, спасательных работ в горных

районах, ночных операций, а также дополнительных правил обучения, оборудования и технического обслуживания. Целью второго блока поправок является сокращение числа авиационных происшествий по ПВП в предельных погодных условиях и устранение нормативных препятствий, которые в настоящее время препятствуют полетам вертолетов по ППП.

Новые правила также требуют, чтобы вертолеты HEMS имели автопилот для полета в ночное время с одним пилотом. Правила летно-технических характеристик на большой высоте разрешат эксплуатацию вертолетов, не сертифицированных по категории А, в определенных ограниченных условиях.

Также будут уточнены правила аварийного локационного передатчика (ELT) и будут представлены альтернативы оборудованию ELT, чтобы снизить стоимость вертолетов, которые используются для коммерческих, некоммерческих и специализированных операций.



Weltall
avia

КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ЛЮБОГО ТИПА.

weltall.aero
8 800 500 2151
+7 (495) 129 29 04
charter@weltall.ru

BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

Глава Crocus Group выставил свой самолет на продажу

Глава Crocus Group Араз Агаларов выставил свой бизнес-джет Gulfstream G550 на продажу через брокера Opus Aero. Речь идет о воздушном судне 2010 года выпуска (VP-CRO, серийный номер 5270). Самолет с начала эксплуатации имеет суммарный налет в 3950 часов, выполнив 1116 посадок.

Четыре отдельные жилые зоны этого самолета оформлены в мягких тонах и отделаны первоклассными тканями, в них могут разместиться до 18 пассажиров. Бизнес-джет имеет полностью оборудованную кухню и две туалетные комнаты. К услугам пассажиров вы-

сокоскоростной интернет Satcom Direct и спутниковая телефонная система Aircell Axxess Iridium.

К услугам пассажиров два двойных DVD-плеера Rockwell Collins, один 5-дисковый Blu-ray/DVD-чейнджер, два 20-дюймовых ЖК-монитора кабины, расположенные спереди и сзади, а также шесть 7-дюймовых персональных мониторов.

В июле 2020 года Gulfstream Aerospace объявила о продаже последнего коммерчески доступного самолета Gulfstream G550.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Daher усиливает продажи в Восточной Европе

Daher объявила о назначении компании Hradecka Letecka Servisni s.r.o. (HLS) в качестве авторизованного сервисного центра ТВМ и торгового представителя ТВМ в Чехии и Словакии.


Это последнее расширение всемирной сети поддержки и продаж Daher было отмечено первым демонстрационным туром турбовинтового ТВМ в республиках, что дало возможность пилотам и операторам региона детально познакомиться с самолетом.

HLS находится в чешском аэропорту Градец Кралове (LKHK). Его основной деятельностью является техническое обслуживание и ремонт самолетов авиации общего назначения в своем сервисном центре, который


является предприятием, одобренным в соответствии с Part 145 (CZ 145.0059), а также авторизованным для процедур поддержания летной годности в качестве организации CAMO, сертифицированной в соответствии с Part CAO (CZ.CAO.0030).

Компания уже знакома с самолетами Daher - SOCATA TB10 и TB20, а также с самолетами серии ТВМ 700. HLS хорошо известна среди владельцев и эксплуатантов воздушных судов благодаря своему высококвалифицированному техническому персоналу с более чем 20-летним опытом обслуживания воздушных судов и предоставлению высококачественных услуг по конкурентоспособным ценам.






A part of Flight Consulting Group



Диспетчерский центр 24/7
Планирование полетов



Наземное обслуживание
Полный спектр услуг

www.fcgops.aero

Первые SUBARU Bell 412EPX отправляются в Европу

Bell Textron объявила о подписании соглашения о покупке двух вертолетов SUBARU Bell 412EPX для Министерства внутренних дел Республики Хорватия. Это знаменует собой важную веху в регионе, так как это первое соглашение о покупке вертолетов SUBARU Bell 412 EPX в Европе. Ожидаемая дата поставки самолета — октябрь 2023 года.

«SUBARU Bell 412EPX имеет увеличенную грузоподъемность всемирно известной платформы Bell 412, и это соглашение продолжает укреплять его репутацию», — сказал Дункан Ван Де Вельде, управляющий директор Bell в Европе. «Мы очень рады представить европейскому клиенту самую современную версию платформы Bell 412 и продемонстрировать ее возможности».

Министерство внутренних дел Республики Хорватия занимается задачами, связанными с уголовной, пограничной и специальной полицейской деятельно-

стью, а также другими видами деятельности, связанными с гражданской защитой, тушением пожаров, пожарной охраной и частной охраной.

Subaru Bell 412EPX — новая модель из линейки 412. Она была разработана Subaru совместно с американской Bell Textron. Производитель отметил высокую надежность в тяжелых условиях эксплуатации. 412EPX разрабатывали с 2015 года (тогда компания еще носила имя Fuji Heavy Industries). Вертолет был сертифицирован в 2018 году. Машина не создана с нуля, она представляет собой глубоко модернизированную версию Bell 412, который выпускается уже 40 лет, с 1981-го. В Subaru установили усиленный редуктор несущего винта. Это позволило увеличить крутящий момент на 11% и поднять максимальный взлетный вес до 5500 кг. Плюс к этому предельная скорость возросла до 259 км/ч. В вертолете установлен турбовальный двигатель Pratt & Whitney Canada PT6T-9 Twin-Pac.



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

Крупнейший австрийский бизнес-оператор присматривается к eVTOL

Ведущий австрийский бизнес-оператор GlobeAir начал активную подготовку к началу эксплуатации воздушных судов eVTOL. На прошлой неделе австрийская компания подписала меморандум о взаимопонимании с Lilium N.V., который подразумевает поставку 12 самолетов для работы в Северной Италии и на Французской Ривьере.

В компании подчеркивают, что GlobeAir исследует технологические достижения в сегменте eVTOL с 2016 года. Устойчивое развитие является ключевым приоритетом для GlobeAir. Оператор осознает свое воздействие на окружающую среду и продолжает предпринимать смелые шаги по уменьшению выборо-

сов. С отказом от ископаемого топлива воздушные суда eVTOL представляют собой следующее поколение региональной воздушной мобильности.

Между тем немецкий стартап Lilium отодвинул запланированные сроки сертификации своего семиместного eVTOL Lilium Jet на 12 или более месяцев, до 2025 года. Основатель и генеральный директор Lilium Даниэль Виганд сообщил, что компания теперь начнет строить первое серийное воздушное судно для сертификации типа EASA в 2023 году, при этом серийное производство должно начаться сразу после получения сертификата.



 The advertisement features a large image of a Lilium eVTOL aircraft in a hangar. The aircraft is white with red accents and is positioned on a lift. The hangar has large windows and industrial equipment.


FBO MINSK



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

**ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ
 ВАШЕ ВРЕМЯ**

fbo-minsk.aero

ФВО как произведение искусства

Люксембургская группа компаний Embassair в декабре 2022 года планирует открыть в Miami-Opa Locka Executive Airport V-образный комплекс ФВО площадью 7000 кв.м. Спроектированный известным архитектором Жаком Ружери, объект органично сочетает в себе терминал ФВО площадью 1400 кв.м. и ангар площадью 5600 кв.м. Embassair станет четвертым оператором ФВО в крупнейшем аэропорту Флориды и четвертым в сети AEG Connect FBO.

Терминал ФВО включает в себя большой вестибюль с двухэтажными крыльями на северной и южной сторонах и четыре роскошных частных зала ожидания с прямым доступом к перрону. Здесь же расположатся специальные лаунджи для экипажей площадью 500 кв.м., включая три полноразмерных люкса для сна.

Кроме того, для клиентов будет предусмотрен крытый гараж с зарядными станциями для электромобилей. В проект также включено строительство новой рулежной дорожки.

«FBO Embassair — один из самых инновационных терминалов в мире и настоящее произведение искусства», — считает основатель компании Франк Дево. «Он основан на таких ценностях Embassair, как инновации, роскошь и безопасность. Мы хотим предложить лучший сервис «от двери до двери» как для деловых людей, так и для туристов, предоставляя лучшие в своем классе услуги консьержа, современный архитектурный дизайн, включающий новейшие технологии, и самые высокие стандарты безопасности».



Необычайное время для чартеров

По словам Джорджа Галанопулоса, управляющего директора Luxaviation UK, ни разу за 30 с лишним лет работы в чартерных перевозках он не наблюдал ситуации, когда средние цены были неустойчивыми, а спрос «намного» превышал предложение. Выступая на выставке Air Charter Expo на прошлой неделе в лондонском аэропорту Биггин Хилл, Галанопулос сказал: «Это было беспрецедентное время в моей практике, я никогда не видел ничего подобного на чартерном рынке. Были хорошие времена и плохие времена, очевидно, обусловленные экономикой. Но на этот раз это было беспрецедентно, потому что люди хотели вернуться к путешествиям».

По словам Галанопулоса, когда пассажиры вернулись, они сделали это, помня о риске Covid, и это дало возможность роста чартерным операторам, особенно для пожилых клиентов, которые более настороженно относятся к рискам. «Мы также видели большой приход новичков», — добавил он.

Чай Уайт, директор Luxaviation по программам коммерческой авиации, сказал: «Я бы также добавил неготовность авиакомпаний к спросу, который мы наблюдаем. Сокращение маршрутов и рейсов действительно сыграло на руку бизнес-авиации и позволило нам продемонстрировать эффективность предоставляемых нами услуг».

Несмотря на небольшое замедление в сентябре, ожидается, что спрос продолжит превышать предложение, и единственные «грозовые тучи» на горизонте связаны с экономикой. «Но я не думаю, что кто-либо из новых клиентов, попробовавших бизнес-авиацию, вернется к регулярным авиакомпаниям. Я думаю, что бизнес-авиация многое выиграла от Covid», — сказал Галанопулос. «Я также думаю, что мы все еще будем заняты зимой».

Цены на карточные продукты поползли вверх

Согласно последним данным Private Jet Card Comparisons, стоимость частных полетов продолжает расти. В третьем квартале стоимость карточных продуктов с гарантированной доступностью и фиксированной ставкой увеличилось на 4%, до средней почасовой ставки \$11200 для всех типов бизнес-джетов.

Это продолжает тенденцию роста стоимости джет-карт, которая началась в начале года с 5%-ным увеличением по сравнению с предыдущим кварталом и еще на 6% — с первого по второй квартал.

Среди типов самолетов почасовые ставки джет-карт были в пределах процента от ставок второго квартала для турбовинтовых самолетов, легких и средних джетов. Но ставки на суперсредние самолеты выросли на 4%, в среднем до \$1116 в час по сравнению со вторым кварталом. Для сверхдальних бизнес-джетов



ставки увеличились на 5,4% по сравнению с предыдущим кварталом, в среднем до \$20123 долларов в час.

«Данные показывают, что в то время, как цены на джет-карты продолжают расти, стоимость на чартеры по требованию продолжает колебаться. Для пассажиров, которые ищут лучшие цены, это означает, что им, вероятно, придется использовать несколько решений», — сказал Дуг Голлан, основатель Private Jet Card Comparisons.

Стоимость карточных продуктов в начале октября:

- Турбовинтовые самолеты в среднем стоили \$6608 в час, что на 0,6% меньше, чем во втором квартале 2022 года, и на 48,4% больше, чем в декабре 2020 года.
- VLJ стоили в среднем \$7368 в час, что на 4,9% меньше, чем во втором квартале 2022 года, и на 44,4% больше, чем в декабре 2020 года.
- Легкие джеты в среднем стоили \$8041 в час, что на 0,1% меньше, чем во втором квартале 2022 года, и на 43,6% больше, чем в декабре 2020 года.
- Бизнес-джеты среднего размера в среднем стоили \$9351 в час, что на 0,3% больше, чем во втором квартале 2022 года, и на 34,3% больше, чем в декабре 2020 года.
- Суперсредние самолеты в среднем стоили \$12116 в час, что на 4,0% больше, чем во втором квартале 2022 года, и на 31,8% больше, чем в декабре 2020 года.
- Джеты с большим салоном в среднем стоили \$15272 в час, что на 1,1% больше, чем во втором квартале 2022 года, и на 26,1% больше, чем в декабре 2020 года.
- Сверхдальнемагистральные бизнес-джеты стоили в среднем \$20123 в час, что на 5,4% больше, чем в первом квартале, и на 31,4% больше, чем в декабре 2020 года.

Борьба с бизнес-джетами по-британски

На прошлый неделе экстравагантная выходка псевдозэкологического борца вызвала шквал недовольства и живой интерес психиатров в Британии.

По сообщению Mail Online, бывшая студентка-медик Мэдди Бадд, вылив канистру с фекалиями и мочой на мемориал покойному капитану Тому Муру, который попал в заголовки газет в 2020 году, когда в преддверии своего 100-летия собрал во время пандемии Covid-19 миллионы на благотворительность. Она объяснила свой поступок протестом против использования частных самолетов, засняв все это на видео и выложив в сеть.

«Каждый раз, когда один частный самолет взлетает, он выливает ведро дерьма и крови на все, за что боролся капитан Том», — сказала Бадд в записанном заявлении в качестве оправдания вандализма.

Но негативная реакция на этот поступок была на-



столько серьезной, что уже есть угрозы выдвинуть полицейские обвинения против экологического фанатика.

Британцы считают Тома Мура национальным героем. После того, как ему удалось собрать 33 миллиона фунтов стерлингов для врачей, он стал героем не только для своей страны, но и для всего мира. Накануне 100-го дня рождения сэр Томас сделал 100 кругов вокруг своего сада в обмен на пожертвования Национальной системе здравоохранения. Королева Елизавета II посвятила капитана в рыцари.

Акт вандализма, совершенный Бадд в отношении любимого капитана, вызвал предсказуемое возмущение общественности.

«Как это убедит людей отказаться от использования частных самолетов?» — написал один из пользователей Twitter. «Похоже, что ребенок закатывает отвратительную истерику и проявляет неуважение. Такое поведение никого не убедит внести какие-либо изменения в частные полеты».

Другой написал: «Надеюсь, она получит за это тюремный срок». Маразм и стыд. Отвратительно, честно говоря, вы должны дистанцироваться от этого позорного поведения, не поддерживая его».

В то время как третий поднял вопрос о том, почему г-жа Бадд больше не является студенткой-медиком. — Бывший студент-медик? Кто она сейчас? Или это просто слишком неловко, чтобы предать гласности?

А человек, который утверждает, что подарил мемориал, сказал, что будет преследовать Бадд за вандализм. «Мы будем работать с полицией, чтобы гарантировать, что она ответит по закону. Согласно ее странице в Facebook, Бадд была арестована в сентябре прошлого года в Лондоне, когда вместе

с врачами и медицинскими работниками протестовала, организовав «восстание против вымирания».

Известно, что выбросы от полетов бизнес-джетов значительно выше при пересчете на одного пассажира, чем от любого другого вида транспорта. Многим знаменитостям были вынесены «медийные позорные вердикты», когда они пользовались частными самолетами, и, например, как сообщается, один из полетов Кайли Дженнер длился оскорбительно короткие 17 минут. Подсчитано, что ее 17-минутная прогулка привела бы к выбросу тонны углекислого газа. Хотя сама по себе сумма невелика, она составляет около четверти общего годового углеродного следа среднего человека во всем мире.



Теснам представляет P2012 STOL

После успешного завершения предварительных летных испытаний в начале 2022 года самолет P2012 STOL (short takeoff and landing) получил окончательную конфигурацию, перейдя к этапу сертификации, которая должна завершиться в 2023 году.

Удовлетворяя потребности рыночной ниши, которая десятилетиями оставалась неосвоенной и неподдерживаемой, Теснам заявляет, что снова предлагает решение тем операторам, которые ищут для своего

бизнеса современный, просторный, удобный, безопасный, но стильный самолет с возможностями взлета и посадки на короткие полосы.

Компания сообщает, что P2012 STOL является единственным двухдвигательным поршневым самолетом с коротким взлетом и посадкой, соответствующим последним поправкам к сертификации. Он предлагает современный дизайн, широкий и удобный салон и 11 посадочных мест (включая двух пилотов).



Внутреннее пространство дополнено центральным проходом, отдельным окном для каждого из девяти пассажиров, отсутствием скамеек или двойных сидений и лучшими удобствами для пассажиров, такими как USB-порты, кондиционер в салоне, отдельные выходы свежего и горячего воздуха, специальная лампа для чтения, карманы для сидений и подстаканники.

При максимальном взлетном весе 3680 кг разбег составляет 425 м, а для пробега по ВПП требуется всего 360 м.

P2012 STOL доступен в пассажирской и многоцелевой конфигурациях (комбинированный, грузовой, скорая помощь). Теснам может быть быстро и легко преобразован из девятиместной конфигурации в самолет специального назначения и обратно.

В основу авионики легла Garmin G1000 NXi и специально настроенный автопилот GFC700. P2012 STOL сертифицирован по ПВП и ППП, а также имеет сертификат PBN для заходов на посадку по GPS. Пилотирование самолетом может осуществлять один пилот.

«В течение десятилетий рынок самолетов STOL оставался неразвитым и неподдерживаемым, оставляя операторам очень мало возможностей для поддержки и расширения своей деятельности. Ответом Теснам на удовлетворение потребностей клиентов стал современный самолет, отвечающий текущим потребностям с инновационным решением. Производство STOL 21-го века обеспечивает доступ к самым удаленным и сложным коммерческим аэропортам мира, расширяя региональную связь и превосходя ожидания клиентов», — говорит Джованни Паскаль, управляющий директор Теснам.

Comlux вернул в эксплуатацию SkyLady

После 4-месячной программы технического обслуживания и модернизации Comlux вернул в эксплуатацию свой флагман Boeing BBJ 767 SkyLady. Роскошный бизнес-джет с VIP-салона площадью 177 кв.м. и большим грузовым пространством для размещения до 300 сумок сочетает в себе преимущества широкофюзеляжного самолета, такие как комфорт, простор и конфиденциальность, с высочайшим уровнем дизайна интерьера, чтобы дать пассажирам неизменно гармоничное впечатление. Очень тихий салон разделен на шесть зон и вмещает до 51 пассажира.

В главном люксе в передней части есть кровать «king size» и ванная комната с душем во весь рост. Частные помещения дополняют еще две комнаты: просторная гостиная с Г-образным диваном, трансформируемым во вторую спальню с двуспальной кроватью, и клубную комнату, подходящую для частных обедов и деловых встреч. Представительская зона включает пятнадцать 80-дюймовых кресел первого класса, конвертируемых в полноценные спальные кровати, а за ними следует отдельная секция с 29 креслами для сопровождающих лиц.

SkyLady оборудован новейшим и самым быстрым бортовым Wi-Fi в диапазоне 2KU, чтобы обеспечить самое надежное высокоскоростное интернет-покрытие, доступное в полете (до 50 Мбит/с). Новая система управления салоном обеспечивает полный доступ к различным медиа и потоковым сервисам для бизнеса и развлечений всех пассажиров.

Помимо повышения комфорта и возможностей связи, SkyLady теперь оснащен совершенно новой системой ионизации, которая улучшает качество воздуха в салоне, удаляя вирусы, бактерии и споры в воздухе и на поверхностях, а также устраняя раздражающие и вредные запахи. Эта функция в сочетании с существующей и эффективной системой HEPA-фильтрации обеспечивает VIP пассажирам Comlux более чистую и безопасную атмосферу в салоне во время полета.

Андреа Занетто, генеральный директор Comlux Aviation: «Лучшее становится еще лучше! В течение последних двух лет мы внимательно прислушивались к нашим чартерным клиентам и обновили SkyLady, чтобы он соответствовал их потребностям в VIP-поездках с точки зрения комфорта, возможностей связи и благополучия на борту. SkyLady спосо-

бен соединить максимально важные города мира с возможностью беспосадочного полета до 15 часов. В этих дальнемагистральных рейсах пассажиры смогут наслаждаться новыми возможностями SkyLady и исключительным швейцарским обслуживанием мирового уровня, предоставляемым нашими с бортпроводниками. Их изысканность, осмотрительность и внимание к деталям способствуют созданию максимально индивидуальной, комфортной и роскошной атмосферы во время каждого полета на борту нашего VIP-флота».



Bombardier представляет владельца команды F1 Тото Вольфа в качестве посла бренда

Компания Bombardier представила руководителя команды Формулы 1 Mercedes Тото Вольфа в качестве посла бренда во всем мире. На протяжении многих лет Тото использует самолеты Bombardier для быстрого и эффективного перемещения между деловыми и автоспортивными мероприятиями по всему миру.

Обладая этим многолетним опытом, Тото будет поддерживать Bombardier в различных мероприятиях и точках взаимодействия. Тото Вольф — руководитель, генеральный директор и совладелец команды Mercedes-AMG PETRONAS F1. Бывший гонщик, ставший инвестором, Тото начал свою карьеру с основания в Австрии венчурной компании, специализирующейся на технологиях. В 2009 году он вошел в Формулу-1 с долей в команде Williams F1 Team, а в 2013 году приобрел 30% акций заводской команды Mercedes-Benz. Тото руководит командой, в которой выступает самый успешный гонщик Формулы-1 всех времен Льюис Хэмилтон и которая достигла беспрецедентных высот, став одной из самых успешных команд в мире.

«Тото — дальновидный лидер и предприниматель, воплощающий в себе дух инноваций, совершенства, производительности и конкурентоспособности, которые стали синонимами бизнес-джетов Bombardier во всем мире», — сказал Эрик Мартель, президент и главный исполнительный директор Bombardier. «Мы особенно гордимся тем, что благодаря этому соглашению проницательный взгляд Тото и ориентированное на качество мышление позволили ему укрепить связи с Bombardier».

«Являясь клиентом Bombardier на протяжении более 15 лет, начиная с Learjet и Challenger и заканчивая Global 6000, я ценю и восхищаюсь исключительным уровнем качества и непрерывными инновациями,

которые символизирует Bombardier», — сказал Тото Вольф. «Bombardier разделяет мое стремление к высокой производительности, часто способствуя этому, и я с нетерпением жду возможности использовать свой опыт, представляя этот фантастический бренд по всему миру».

Тото Вольф будет поддерживать бизнес-джеты Challenger и Global, в том числе новейший среднеразмерный Challenger 3500 с экологически безопасным

дизайном и самый производительный флагманский Global 8000, а также инновационные инициативы, такие как недавно представленный исследовательский проект Bombardier EcoJet. Тото также поможет привлечь внимание к расширяющейся всемирной сети сервисных центров Bombardier, которая недавно отметила значительные вехи роста в Сингапуре и Мельбурне, Австралия, и готовится к новым открытиям только в этом году в Лондоне, Великобритания, и Майами, Флорида.



Эве Лорье Бомбардье, вице-президент по PR; Эрик Мартель, президент и гендиректор Bombardier; и Торгер «Тото» Вольф, руководитель команды, генеральный директор и совладелец Mercedes-AMG Petronas F-1 Team

Dassault Aviation Business Services — новое имя TAG Maintenance Services

TAG Maintenance Services, один из крупнейших в отрасли поставщиков услуг ТОиР, будет переименован в Dassault Aviation Business Services (DABS). Новое название отражает важное место, которое европейская сеть занимает в глобальной организации технической поддержки Dassault Aviation, включающая 40 заводских сервисных центров и 20 авторизованных сервисных центров по всему миру.

В то же время Dassault подтверждает свою приверженность поддержке нескольких брендов производителей в Dassault Aviation Business Services. Сеть имеет большой опыт работы с самолетами Dassault и другими производителями, накопленный за десятилетия обслуживания. Компания возникла как Aeroleasing в 1966 году и была переименована в TAG Aviation в 1998 году.

TAG Maintenance Services была создана после покупки Dassault в 2019 году бизнеса по техническому обслуживанию TAG Aviation. Позже были приобретены и добавлены техцентры RUAG в Швейцарии.

«Клиенты увидят новое имя, но приверженность к применению передовых технологий и к максимальному качеству обслуживания останется прежней», — сказал Франк Мадинье, президент DABS. «На самом деле, с момента приобретения Dassault мы вложили значительные средства в расширение, открытие новых локаций, модернизацию объектов и, как всегда, остаемся на переднем крае бизнеса ТОиР».

Dassault Aviation Business Services предоставляет комплексные услуги по принципу «одного окна» в Женеве и Фарнборо, а также дополнительные сервисные центры в Базеле, Лугано и Сионе, Париж Ле Бурже; Лиссабоне, лондонском Лутоне и Луанда. Он также управляет крупным FBO, входящей в десятку лучших

в Европе, с двумя стратегическими точками на северном и южном перронах международного аэропорта Женевы.

DABS предлагает полный спектр услуг по техническому обслуживанию, включая капитальный ремонт, ремонт планера, модернизацию авионики и систем кабины, покраску и полный ремонт салона. Женевский магазин интерьеров недавно претерпел обширную мо-

дернизацию, что позволило ему продолжать предлагать полный спектр первоклассных услуг по отделке.

В сотрудничестве с командным центром Falcon, центр управления техническим обслуживанием DABS, базирующийся в Лиссабоне, может направить команду GoTeam для скорейшего возвращения воздушного судна в эксплуатацию после инцидента на земле, где бы и когда бы он ни произошел.



Rega отменяет заказ на AW169

Швейцарская компания Air-Rescue Rega и итальянский производитель вертолетов Leonardo расторгли соглашение о покупке трех новых спасательных вертолетов AW169-FIPS с системой полной защиты от обледенения, поскольку их разработка в соответствии с согласованными спецификациями оказалась невозможной.

Поставка трех спасательных вертолетов была запланирована на 2023 год. Итальянский производитель сообщил Rega, что три заказанных спасательных

вертолета AW169-FIPS не могут быть доставлены в соответствии с согласованными в контракте спецификациями. По словам Leonardo, несмотря на то, что недавно разработанная противообледенительная система в целом работает, оснащенный ею вертолет больше не соответствует согласованным требованиям к высоким характеристикам, установленным Rega. Об этом свидетельствуют оценки различных серий испытательных полетов, проведенных производителем в Северной Америке. Следовательно, обе стороны пришли к обоюдному согласию расторгнуть соглаше-

ние, и авансовые платежи, уже внесенные Rega, будут возвращены в полном объеме.

Уже сегодня, благодаря правилам полетов по приборам, нынешние вертолеты Rega могут летать на автопилоте по заранее определенным маршрутам в различные центральные больницы Швейцарии в условиях плохой видимости и пересекать горные районы, несмотря на низкую облачность, следуя маршрутам полета в сети Low Flight. Однако одним из последних оставшихся ограничений являются условия обледенения, которые могут возникнуть, например, из-за низких температур в облаках или сильного снегопада. Противообледенительная система позволит выполнять полеты даже в этих условиях, так как она обогревает критические части вертолета и предотвращает образование на них льда.

Однако, поскольку в настоящее время существуют только большие вертолеты, оснащенные противообледенительной системой, но они слишком тяжелы для посадки на больничные вертолетные площадки, Leonardo по просьбе Rega в 2015 году инициировал проект разработки. Производитель намеревался разработать первый в мире вертолет среднего класса с противообледенительной системой для тяжелых вертолетов. С самого начала партнеры знали, что это был новаторский проект, и не было никакой гарантии его реализации. По этой причине Leonardo заслуживает признания и благодарности за то, что он взял на себя этот риск развития, сообщается в релизе Rega. Заявленной целью Rega по-прежнему остается возможность выполнять миссии в условиях обледенения. Поэтому Rega намерена очень внимательно следить за технологическими разработками и убеждена, что однажды можно будет также оснастить противообледенительной системой вертолеты среднего класса, которые подходят для использования Rega.



Pilatus Aircraft готовится к передаче 200-го PC-12 NGX

Швейцарский производитель Pilatus Aircraft готовится к передаче клиенту 200-го PC-12NGX. Самолет покинул цех окончательной сборки на заводе в городе Штанс и приступил к летным испытаниям. Pilatus Aircraft поставил заказчику первые турбовинтовые PC-12 NGX в мае 2020 года.

Напомним, что в рамках NBAA 2019 состоялась официальная премьера абсолютно нового Pilatus PC-12 NGX. В первую очередь на самолете модернизировали двигатель: установили систему FADEC с автоматом тяги, а сам двигатель стал мощнее на 5%, что увеличило максимальную скорость и скороподъемность самолета, а также сократило взлетную дистанцию. Двигатель получил новый режим работы – Low Speed Prop, который позволяет за счет небольшого снижения оборотов на эшелоне значительно уменьшить шум двигателя в салоне. Изменения коснулись и топливной системы, теперь топливо, прежде чем попасть в двигатель, обогревается маслом от двигателя и самолету больше не нужны присадки.

Огромное количество новшеств коснулись и авионики. Была установлена удобная сенсорная система управления полетом (FMS). Это облегчает работу пилота и делает полет более безопасным. Обновление включает в себя большое количество функциональных улучшений: появилась система «умной посадки», которая до этого устанавливалась только на большие бизнес-джеты, ночной режим карт, режим экстренного снижения и не только. Так, впервые в истории турбовинтовых самолетов на PC-12 NGX можно установить систему TCAS второго поколения.

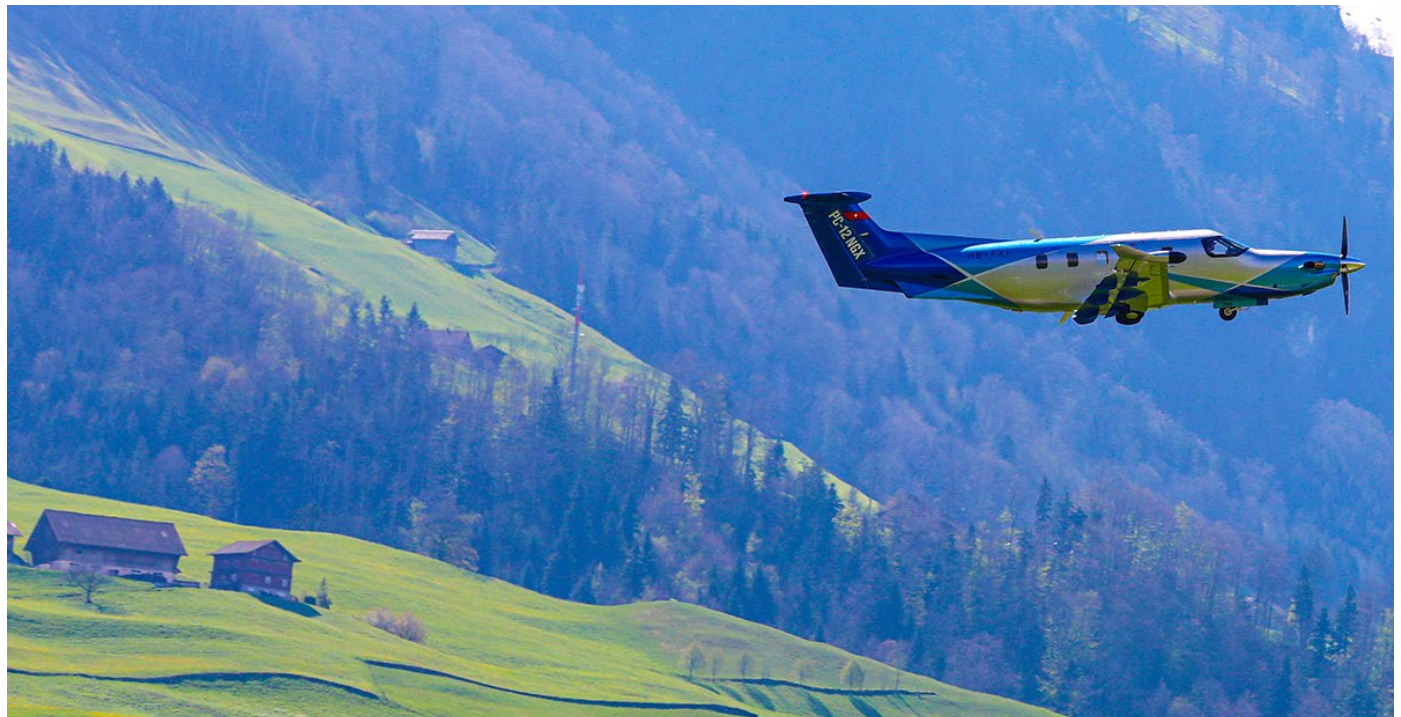
На самолете полностью переосмыслили дизайн салона: концептуально салон стал похож на PC-24. Кресла стали выше и еще удобнее, теперь они раскладываются до горизонтального положения. Полностью пере-

работана система кондиционирования и освещения. За счет переработанных верхних панелей и другой формы кресла увеличилась высота над головой пассажиров. Хотя внешне самолет остался почти таким же, есть одно существенное изменение, которое позволит легко отличить NGX от NG: новые иллюминаторы. Они стали больше на 10% и приобрели более прямоугольную форму.

Еще одно преимущество данной модификации – снижение эксплуатационных расходов. С новым PC-12NGX интервалы планового технического обслуживания были увеличены до 600 летных часов, а межремонтный период – с 4000 до 5000 часов. Эти изменения еще больше снижают стоимость эксплуа-

тации PC-12NGX. Можно смело говорить, что в своем классе PC-12NGX оставил конкурентов позади.

Текущие модификации, которые внедрены в PC-12NGX, стали частью последовательной программы по усовершенствованию самолета. Первые глобальные изменения начали происходить в 2008 году: аналоговые приборы были заменены на современную цифровую навигационную систему, в 2016 году был обновлен внешний вид самолета (установлен пятилопастной винт и улучшена аэродинамика), а теперь произошло изменение внутренних систем и салона. Масштаб обновлений оказался настолько существенным, что было решено поменять обозначение модификации с NG на NGX.



Gulfstream открывает сервисный центр Fort Worth Alliance

Gulfstream Aerospace объявила об официальном открытии своего новейшего центра обслуживания клиентов в аэропорту Форт-Уэрт-Альянс. Чтобы отметить это событие, федеральные, государственные и местные чиновники, общественные деятели, руководители и сотрудники компании Gulfstream собрались на торжественной церемонии.

Компания Gulfstream инвестировала в новый центр ТОиР площадью 15 050 кв.м. более \$55 млн. Здание

включает в себя ангар, вспомогательные цеха, зоны поддержки, а также офисы сотрудников и залы для клиентов. В ангаре может расположиться до девяти самолетов Gulfstream G650ER, а также шесть самолетов на стоянке.

Стремление компании Gulfstream к устойчивому развитию распространяется и на объект Fort Worth Alliance, который был спроектирован так, чтобы работать с повышенной экологической эффективностью.

Gulfstream Fort Worth Alliance работает на 100% возобновляемой электроэнергии, использует светодиодное освещение и, среди прочего, оснащен энергоэффективной системой отопления, вентиляции и кондиционирования.

Предприятие Fort Worth Alliance дополняет существующее присутствие Gulfstream в Dallas Love Field, и в нем будет работать около 200 сотрудников. Чтобы помочь развивать и обучать местную рабочую силу, Gulfstream сотрудничает с программой по авиационным конструкциям и силовым установкам (A&P) колледжа округа Таррант, чтобы нанять новых технических специалистов вместе с несколькими другими местными учебными заведениями для создания в обществе кадрового резерва.

«Открытие Fort Worth Alliance знаменует собой еще одну веху в всеобъемлющей стратегии Gulfstream, направленной на повышение удобства и расширение предложений поддержки для наших клиентов», — сказал Дерек Циммерман, президент службы поддержки клиентов Gulfstream. «Этот новый объект будет обслуживать нашу значительную клиентскую базу в Техасе и тех, кто путешествует в регион со всех концов США, а также трафик Gulfstream, который мы наблюдаем в этом районе из Мексики, Центральной и Южной Америки и со всего мира».

Помимо Fort Worth Alliance служба поддержки клиентов Gulfstream недавно расширила свои объекты в Фарнборо, Англия; Саванна, Джорджия; Эпплтон, Висконсин; Ван Найс, Калифорния; и Палм-Бич, Флорида. В ноябре 2021 года Gulfstream также объявила о совершенно новом расширении в Месе, штат Аризона, для поддержки клиентов, летающих на западном побережье США.



TAG Aviation по-прежнему занимается авиационным обслуживанием

Когда TAG Aviation Holding продал свои активы в 2019 и 2020 годах и вышел из авиационной отрасли, некоторые могли подумать, что это станет концом прославленного бренда. Но ее основной бизнес по управлению воздушными судами и чартерными перевозками, который был полностью продан азиатскому партнеру по совместному предприятию Young Brothers Aviation и еще одному частному инвестору, сохранил название TAG Aviation.

«Это тот же логотип TAG, и то же наследие», — сказал Стивен Янг, генеральный директор TAG Aviation и президент азиатского подразделения компании. Как один из акционеров-учредителей TAG Asia, он имел долю в компании в течение последних 16 лет. «Обмена акционерами не было, была корректировка акционеров. Другими словами, я сохранил свой пакет акций, я просто увеличил его».

TAG владеет АОС из Великобритании, Мальты, Сан-Марино и Каймановых островов и управляет парком из примерно 80 дальнемагистральных бизнес-джетов, в основном с большим салоном, равномерно распределенных между Азией и Европой. Большинство из них остались в компании после распада TAG Aviation Holdings.

В интервью AIN Янг, который в настоящее время является мажоритарным акционером TAG Aviation Group, сказал, что несмотря на то, что последние два года компания вела себя относительно тихо, за кулисами она была занята. «За это время мы действительно сосредоточились на реструктуризации бизнеса, чтобы сделать его более эффективным и добиться большей гармонии между нашими операциями в Азии и Европе», — сказал он. «Мы добиваемся большей эффективности между двумя организациями с точки зрения персонала, методов работы, а также обучения и разви-

тия наших людей, что сейчас является нашим самым большим преимуществом». По всему миру в компании работает около 500 сотрудников.

Янг работает в офисе компании в Гонконге, который является штаб-квартирой в Азии. Он отметил, что за последние два года бизнес здесь замедлился из-за глобальной пандемии. «Как вы понимаете, неподконтрольная нам среда наложила большие ограничения на наш бизнес, и это продолжается по сей день. Хотя она постепенно дистанцируется», — сказал он. «Мы увеличили наше присутствие в Сингапуре, который сейчас полностью открыт. Мы должны отправиться туда, где есть активность, и в настоящее время из-за ситуации с Covid она находится в Юго-Восточной Азии».

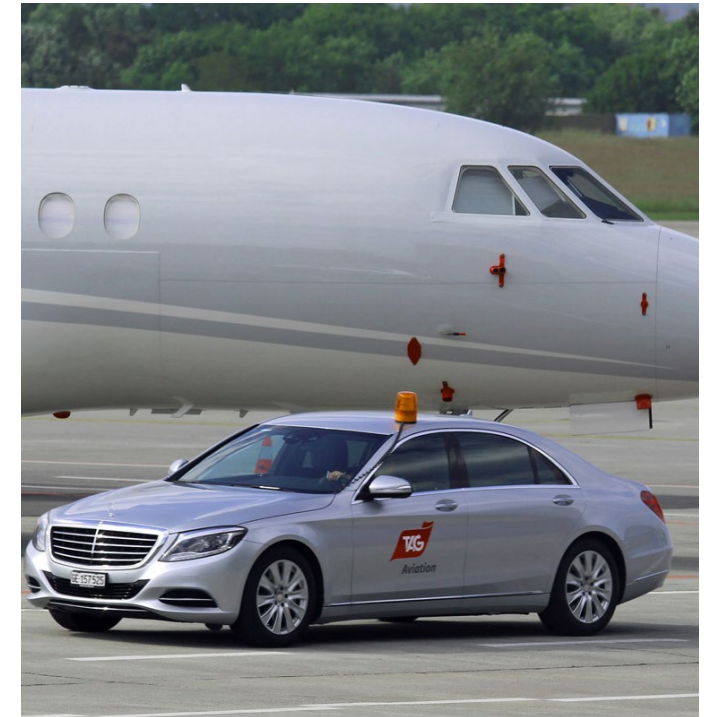
Однако он видит там улучшение. «Люди начинают путешествовать из-за ослабления ограничений, поэтому в течение следующих 6-12 месяцев мы будем наблюдать улучшение активности. Мы довольно позитивно смотрим в будущее», — сказал он. TAG также предлагает поддержку AOG и авторизованное техническое обслуживание для Bombardier и Dassault на своем объекте в Гонконге, а также на своем FBO в Макао.

В то время как TAG Aviation Holding продал свои европейские FBO и операции по техническому обслуживанию в 2019 году, TAG Aviation по-прежнему управляет единственным оставшимся FBO под брендом TAG в Макао, который открылся в 2018 году. Объект предлагает пассажирский лаундж, комнаты для экипажей и душевые, а также ангар для технического обслуживания площадью 5000 кв.м. Компания также имеет доступ к ангару площадью 8000 кв.м. для хранения самолетов.

В Европе, с отменой ограничений Covid, компания

увидела всплеск своей чартерной активности, которую Янг описывает как «очень здоровую». TAG по-прежнему имеет свои офисы в аэропорту Фарнборо, которым до 2019 года управляла TAG Aviation Holdings, а также имеет офис в Женеве.

Что касается роста компании, Янг придерживается более осмотрительного взгляда. «TAG никогда не стремился быть крупнейшим», — сказал он. «Мы действительно сосредоточены на стремлении к совершенству во всем, что мы пытаемся сделать, так что это может быть предоставление ваших услуг, это может быть безопасность вашей деятельности, все. Поэтому, учитывая это мышление и культуру, мы очень осторожно и последовательно подходим ко всему, что делаем».



Empire Aviation Group: Ближний Восток продолжит поступательное развитие

Парас Дхамеча (Paras Dhamecha), управляющий директор Empire Aviation Group, весьма позитивно оценивает состояние рынка бизнес-авиации на Ближнем Востоке. По его словам, в настоящее время наблюдается очень большой интерес к деловой авиации и региональному рынку услуг, а также устойчивый спрос на новые и подержанные бизнес-джеты, а также чартерные услуги.

Поскольку мировая экономика продолжает восстанавливаться, хотя и с некоторыми серьезными препятствиями, связанными с политической и экономической нестабильностью, в Empire Aviation Group

ожидают, что регион продолжит рост, а деловая авиация будет процветать, чему будут способствовать хорошие возможности для бизнеса и туризма, а также крупные мировые спортивные мероприятия, проводимые в регионе.

«Наша способность объединить все аспекты частной авиации — продажи, управление, эксплуатацию и чартер — позволяет команде Empire Aviation сделать частную авиацию эффективной для владельцев и пассажиров. Наше местоположение и, в частности, наша база в Дубае имеют решающее значение для успеха в предоставлении комплексных услуг нашим владель-

цам самолетов и чартерным клиентам. Это связано с тем, что Дубай и ОАЭ находятся в центре крупного регионального авиационного хаба, который также способствует региональному экономическому росту. Регион предлагает оптимальную нормативно-правовую среду в области авиации, авиационную инфраструктуру мирового класса, а также профессиональные услуги и техническую поддержку, которые позволяют нам предоставлять услуги деловой авиации на Ближнем Востоке и в других быстро развивающихся регионах, от Индии до Африки и Азии. Наши владельцы самолетов и чартерные клиенты имеют доступ к объектам поистине мирового класса, которые не теряются на фоне лучших в мире», - рассказывает г-н Дхамеча.

Empire Aviation эксплуатирует один из крупнейших управляемых парков бизнес-джетов на Ближнем Востоке, самолеты которого базируются по всему миру. Компания работает в ключевых регионах частной авиации, включая США, Европу, Индию, Африку и Индонезию, а также Ближний Восток. Команда состоит из 130 авиационных специалистов (большинство в штаб-квартире в Дубае) по всему миру с филиалами, расположенными в Индии и Сан-Марино, и представителями по продаже самолетов, базирующимися в США. Сегодня Empire Aviation имеет сертификаты АОС (сертификаты эксплуатанта) в ОАЭ и Сан-Марино, а также является партнером NSOP в Индии. Empire Aviation очень оптимистично смотрит на перспективы рынка бизнес-авиации. Спрос на услуги частной авиации растет, и компания постоянно расширяет географию присутствия. Так недавно Empire Aviation заключили контракты на управления бизнес-джетами клиентов из Египта и Индонезии.

«Мы всегда стремимся внедрять инновации и улучшать наши услуги и операции, а также усиливать наше присутствие на рынке, расширять ассортимент



продукции и услуг. Например, растет интерес к долгосрочной аренде чартерных самолетов на 2-3 месяца, и мы наблюдаем более широкое использование наших управляемых чартерных самолетов. Мы также запустили программу «Luxury Partner», объединяющую уникальные преимущества путешествий на частном самолете с выбранными туристическими партнерами в ответ на растущий спрос со стороны состоятельных путешественников на персонализированные услуги в сфере частных путешествий», - продолжает г-н Дхамеча.

В компании считают, что технологии меняют многие отрасли, но авиация — это бизнес для людей, и сервис управления воздушными судами Empire Aviation

построен на тесных личных рабочих отношениях с владельцами, чтобы обеспечить высокую степень личного доверия, открытости и прозрачности. Команда строит это доверие и управляет ожиданиями, заботясь о каждой детали эксплуатации и обслуживания своего самолета. Это включает в себя обсуждение всех контрактных услуг с компаниями-поставщиками и отслеживание всех затрат, чтобы гарантировать, что владельцы всегда получают лучшие предложения с прозрачным ценообразованием.

Одним из ключевых и перспективных регионов для компании остается Индия, где все больше компаний расширяют свою деятельность внутри страны и за рубежом, и в Empire Aviation считают, что смогут по-

мочь владельцам с помощью профессиональных услуг по управлению воздушными судами через своих местных партнеров.

«Индия также является важной частью нашего чартерного бизнеса, и интерес к приобретению самолетов растет: мы работаем над несколькими сделками по приобретению самолетов, которые присоединятся к нашему управляемому флоту, и сейчас мы работаем с компанией Gulfstream в Индии. Мы считаем, что будущее этого региона выглядит очень позитивно, поскольку рынок развивается и развивается быстро, и у нас есть хорошие возможности для поддержки деловой авиации в регионе и за его пределами с нашей базы в Дубае», - резюмирует Дхамеча.



Ураган «Ян» подорвал высокий осенний спрос в США

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в сентябре 2022 года во всем мире эксплуатировалось более 470 000 бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, что на 4% больше, чем в сентябре 2021 года, и на 16% больше, чем в сентябре 2019 года.

Что касается бизнес-джетов, то их активность в прошлом месяце выросла на 3% по сравнению с прошлым годом, и на 20% относительно сентября 2019 года. Активность регулярных авиакомпаний по итогам сентября была на 13% выше, чем в сентябре прошлого года, но все же снизилась на 21% по сравнению с сентябрем трехлетней давности. Рейсы ведущих мировых авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Ryanair, Delta Airlines и United Airlines) в сентябре выросли на 12% по сравнению с сентябрем прошлого года, но на 1% меньше, чем три года назад.

Северная Америка

Активность бизнес-джетов в Северной Америке в сентябре 2022 года была на 5% выше, чем в прошлом году, и на 18% – относительно 2019 года. За последние 4 недели трафик вырос на 5% по сравнению с тем же периодом прошлого года. За три дня октября активность упала на 12% по сравнению с прошлым годом, и была на 6% ниже уровня трехлетней давности. Что касается бизнес-джетов, то сегмент сверхдальнемагистральных самолетов вырос почти на 30% по сравнению с сентябрем 2019 года.

На 39-й неделе трафик бизнес-джетов в Северной Америке упал на 9% по сравнению с предыдущей неделей и был на 4% ниже, чем на той же неделе в прошлом году. Воздействие урагана «Ян» на побережье США стало очевидной причиной сбоев. В Соединенных Штатах активность бизнес-джетов на 39-й неделе

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	2,051,103	71%	13.0%	68.3%	-21.4%
Business Aviation	471,561	16%	3.7%	42.9%	16.1%
Other	258,726	9%	25.8%	92.2%	25.0%
Cargo	93,187	3%	-5.7%	2.5%	7.9%
Grand Total	2,874,577	100%	11.6%	62.0%	-13.1%

Глобальная активность самолетов в сентябре 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Aircraft Segments	Departures PTD	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
Light Jet	63,496	3,711	0.8%	39.6%	18.4%
Super Midsize Jet	53,494	2,342	4.9%	62.7%	26.9%
Heavy Jet	31,261	2,192	5.4%	71.3%	5.7%
Super Light Jet	24,918	1,137	4.3%	56.6%	18.5%
Midsize Jet	23,654	1,488	-2.8%	42.5%	8.0%
Ultra Long Range Jet	17,093	1,890	27.4%	101.7%	29.7%
Very Light Jet	12,775	1,133	10.4%	51.1%	26.5%
Entry Level Jet	7,690	649	7.0%	40.3%	13.4%
Airliner/Bizliner(Jet)	143	34	20.2%	240.5%	-22.3%
Grand Total	234,524	14,327	4.6%	54.7%	18.1%

Типы операторов бизнес-джетов в Северной Америке в сентябре по сравнению с предыдущими годами

упала на 9% по сравнению с 38-й неделей, и на 5% – по сравнению с 39-й неделей прошлого года.

Наибольшее влияние оказала Флорида, где количество рейсов сократилось на 25% по сравнению с предыдущей неделей, и здесь зафиксирован новый минимум скользящей за 52 недели, составивший чуть более 3700 рейсов. В других частях региона последствия урагана были очевидны на Багамах, в Доминиканской Республике и Пуэрто-Рико.

Европа

Активность бизнес-джетов в Европе в сентябре 2022

года снизилась на 8% по сравнению с сентябрем 2021 года, но все еще на 18% выше относительно сентября 2019 года. За последние четыре недели трафик упал на 9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, при этом количество рейсов на 39-й неделе снизилось на 2% по сравнению с предыдущей неделей и на 10% по сравнению с той же неделей прошлого года. В первые 3 дня октября активность деловой авиации снизилась на 13% по сравнению с прошлым годом, что всего на 1% больше, чем три года назад.

Франция была самым загруженным рынком бизнес-джетов в сентябре, но активность здесь на 15% ниже, чем в прошлом году. Германия, Италия, Испания и

Швейцария стали другими крупными рынками, на которых полеты существенно снизились по сравнению с прошлым годом. Рейсы из Соединенного Королевства выросли на 4% по сравнению с прошлым годом.

В сентябре в местах летнего отдыха наблюдалось значительное снижение активности. В Ницце, Пальма-де-Майорке, Каннах-Мандельё и Афинах наблюдалось двукратное снижение по сравнению с прошлым годом. В отличие от Ибицы и Милана Линате, где спрос выше прошлогоднего на 2% и 7% соответственно.

В аэропортах рядом с яхт-шоу в Монако наблюдался небольшой рост активности по сравнению с мероприятием 2019 года. Среднее количество прибытий за 5 дней до мероприятия и в течение первых 3-х дней шоу в целом выросло на 2% по сравнению с 2019 годом.

Departure Country	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)
United States	48,313	92.7%	-4.9%	37.2%	13.9%
Canada	2,073	4.0%	5.8%	63.5%	-16.8%
Mexico	1,185	2.3%	2.1%	52.3%	-26.2%
Bahamas	118	0.2%	-22.9%	100.0%	-6.3%
Dominican Republic	76	0.1%	-13.6%	4.1%	13.4%
Puerto Rico	70	0.1%	-28.6%	9.4%	59.1%
Bermuda	38	0.1%	35.7%	65.2%	-19.1%
Jamaica	32	0.1%	128.6%	77.8%	113.3%
U.S. Virgin Islands	29	0.1%	7.4%	26.1%	7.4%
Turks and Caicos Islan...	22	0.0%	-15.4%	-33.3%	0.0%
Panama	19	0.0%	-5.0%	90.0%	-17.4%
Guatemala	18	0.0%	63.6%	28.6%	20.0%
Costa Rica	17	0.0%	13.3%	6.3%	88.9%
Cayman Islands	14	0.0%	27.3%	55.6%	-41.7%
Barbados	11	0.0%	-15.4%	22.2%	-35.3%
Grand Total	52,130	100.0%	-4.3%	38.2%	10.8%

Активность бизнес-джетов в Северной Америке во время урагана «Ян», 39 неделя 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Остальной мир

Активность бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы продолжает расти. Трафик в сентябре был на 60% выше уровня трехлетней давности, на 20% выше относительно сентября прошлого года. Спрос исходил от частных летных отделов, летающих на 36% больше относительно прошлого года, и вдвое больше, чем три года назад.

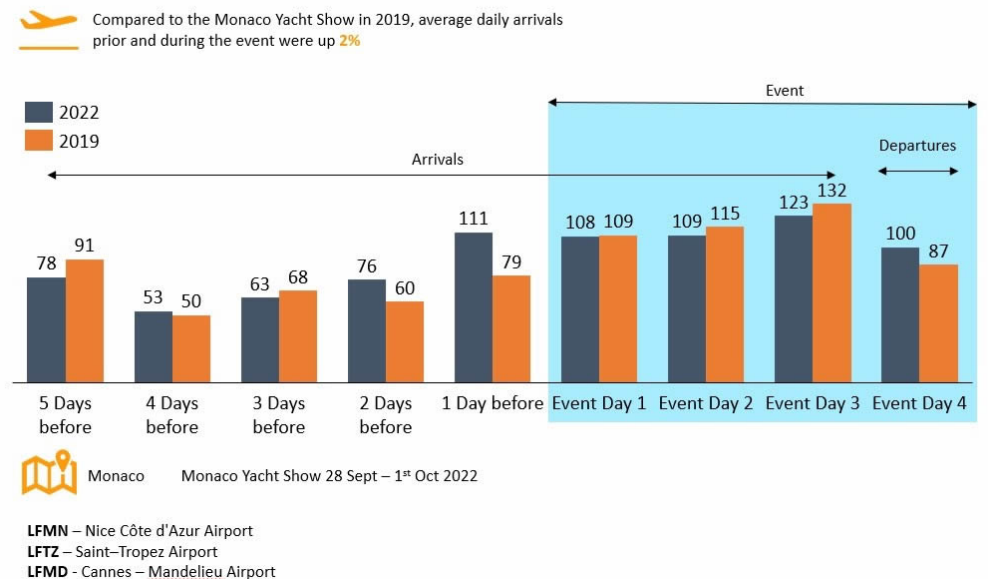
За последние 4 недели в Азии наблюдался наибольший рост по сравнению с прошлым годом, количество рейсов увеличилось на 28%. В преддверии чемпионата мира по футболу в конце этого месяца на Ближнем Востоке наблюдается сильный рост по сравнению с

уже и без того рекордным 2021 годом: на 39-й неделе количество рейсов бизнес-джетов выросло на 19% в годовом исчислении и на 21% за последние 4 недели.

Управляющий директор WINGX Ричарда Кое комментирует: «Ураган «Ян» стал одним из самых сильных штормов в истории, поэтому неудивительно, что на прошлой неделе трафик бизнес-джетов, особенно во Флориде, значительно сократился. Между тем спрос на бизнес-джеты в Европе значительно ниже максимумов 2021 года, хотя тогда это был разовый всплеск. За 9 месяцев 2022 года активность по-прежнему более чем на 10% выше по сравнению с 2019 годом, но, вероятно, сейчас наблюдается тенденция к выходу к концу года на уровень 2021 года».

Monaco Yacht Show 2022 Analysis

WINGX



Прибытие бизнес-джетов на Monaco Yacht Show 2022 по сравнению с 2019 годом

Спрос бизнес-туристов на перелеты по России упал на 48%

Эксперты компании «Аэроclub», лидера рынка делового туризма и ведущего поставщика IT-решений для индустрии, проанализировали, как восстанавливался рынок корпоративных путешествий в III квартале 2022 и каким образом объявление частичной мобилизации в России повлияло на командировочную активность.

По данным исследования, число перелетов бизнес-туристов по внутренним направлениям в III квартале 2022 выросло на треть по сравнению с I кварталом 2022 и на 2% ко II кварталу 2022. Однако относительно аналогичного периода прошлого года спрос на перелеты по России у представителей бизнеса сократился на 8% и не достиг показателей «допандемийного» 2019 года на 29%.

Востребованность зарубежных направлений у деловых путешественников выросла по сравнению с прошлым годом на 79%, а к объемам «допандемийного» 2019 года спад составил 60%. Рост спроса относительно показателей I квартала 2022 достиг 43%, а ко второму кварталу востребованность зарубежных направлений у бизнес-туристов выросла на 14%. Доля перелетов за рубеж в общем числе бронирований представителей бизнеса в III квартале 2022 составила 11% - до пандемии она достигала 18% (в III квартале 2021 - 6%, в I/II кварталах 2022 - 10%).

Доля перелетов деловых путешественников по России в салоне бизнес-класса сохраняется на уровне 3%. На зарубежных маршрутах доля бизнес-класса сократилась до 11%, стремясь к «допандемийным»

показателям в 10% (в III квартале 2021 - 13%, в I квартале 2022 - 14%, во II квартале 2022 - 12%).

Глубина бронирования на внутренних рейсах вышла в III квартале 2022 на уровень «допандемийного» 2019 года - 45% авиабилетов приобреталось за неделю до вылета или менее, 21% деловых путешественников покупали билеты за три недели и более до даты отправления. В первом квартале менее чем за неделю до вылета бронировалось 57% авиабилетов, а во втором этот показатель упал до 48%.

Глубина бронирования на зарубежные рейсы также возросла - если до пандемии лишь треть авиабилетов приобреталась за неделю до вылета и менее, то в III квартале доля таких билетов составила 34% (в III квартале 2021 и II квартале 2022 - 40%, в I квартале 2022 - 62%). На перелеты, приобретенные бизнес-туристами за три недели до вылета и более, в III квартале 2022 пришлось 32% (III квартале 2019 - 39%, III квартал 2021 и II квартал 2022 - 24%, I квартал 2022 - 10%).

«Несмотря на сложную экономическую и политическую ситуацию, в III квартале 2022 мы видели признаки восстановления индустрии делового туризма. Такие индикаторы стабильности, как глубина бронирования и доля перелетов бизнес-классом на зарубежных маршрутах, практически достигли показателей 2019 года», - поделилась Юлия Липатова, управляющий директор компании «Аэроclub». «Однако после объявления частичной мобилизации спад спроса представителей бизнеса на авиабилеты по России достиг 48%, а число возвратов авиабилетов выросло в 2,5 раза».

Эксперты также отметили рост числа возвратов авиабилетов на зарубежные направления, он составил



125% по сравнению с двумя неделями, предшествующими началу частичной мобилизации. Таким образом, доля возвратов на рейсы по России, в среднем составляющая 7%, выросла в течение двух недель до 36%, а доля возвратов на зарубежные рейсы достигла 47%. При этом продажи авиабилетов за рубеж сократились после объявления о частичной мобилизации на 18%. Эксперты отметили, что доля зарубежных авиабилетов в общем числе бронирований у представителей бизнеса за две недели с 21 сентября составила 17% (18% в III квартале 2019).

По данным исследования, представителям добывающей и обрабатывающей промышленности и энергетики удалось в III квартале 2022 превзойти показатели «допандемийного» 2019 года по командировкам по России на 67% (2% к II кварталу 2022, 15% к III кварталу 2021). Доля перелетов сотрудников этих компаний в общем числе бронирований выросла по сравнению с 2019 годом с 18% до 42%. Представители ритейла увеличили число своих командировок по России на 7% по сравнению с II кварталом 2022 (-33% к III кварталу 2019, -13% к III кварталу 2021). ИТ- и телеком-компании заняли третью строчку по объему авиабилетов, приобретенных на внутренние направления в III квартале 2022, - число их командировок по России выросло по сравнению с предыдущим кварталом на 23% (-32% к III кварталу 2019, 17% к III кварталу 2021).

Представители ИТ- и телеком-компаний сохранили свое первенство по числу международных перелетов, нарастив в III квартале 2022 долю в общем числе зарубежных авиабилетов бизнес-туристов с 23% в I квартале до 26% (22% к II кварталу 2022, -19% к III кварталу 2019). Сотрудники добывающей и обрабатывающей промышленности и энергетики увеличили число командировок за рубеж, и их доля выросла

с 10% в I квартале 2022 до 19% (49% к II кварталу 2022, -55% к III кварталу 2019). Число зарубежных командировок представителей ритейла выросло на 19% по сравнению с предыдущим кварталом (-38% к III кварталу 2019). Финансовые и консалтинговые компании, напротив, сократили долю перелетов за рубеж с 21% в I квартале до 4% в III квартале 2022 и переместились на седьмую строчку (-47% к II кварталу 2022, -77% к III кварталу 2019).

Среди самых востребованных городов у представителей бизнеса традиционно лидируют Москва и Санкт-Петербург. Причем по сравнению с II кварталом 2022 спрос на авиабилеты в столицу вырос лишь на 6% (-13% к III кварталу 2021, -41% к III кварталу 2019). Востребованность перелетов в Санкт-Петербург у представителей бизнеса упала по сравнению с предыдущим кварталом на 11% и сократилась по сравнению с показателями 2019 года на 45% (4% к III кварталу 2021). Также в топ-10 направлений вошли Иркутск (7% к II кварталу 2022, 12% к III кварталу 2021, 95% к 2019 году), Сочи (59% к II кварталу 2022, -13% к III кварталу 2021, -36% к III кварталу 2019), Казань (14% к II кварталу 2022, 70% к III кварталу 2021, 17% к 2019 году), Красноярск, Екатеринбург, Новосибирск, Уфа и Самара.

Спрос на перелеты в Турцию у представителей бизнеса превысил в III квартале 2022 интерес к рейсам в Казахстан и превзошел показатели II квартала 2022 и III квартала 2019 на треть. Таким образом, в III квартале 2022 доля авиабилетов в Турцию составила 18% (9% в II квартале 2022, 5% в III квартале 2019) от общего числа бронирований среди представителей бизнеса. Число авиабилетов в Казахстан выросло по сравнению с прошлым кварталом на 16% (-8% к III кварталу 2019), но его доля сократилась на 1% - до 15%. Спрос у представителей бизнеса к перелетам в Узбе-

кистан продолжил расти - по сравнению со вторым кварталом он вырос на треть, а относительно «допандемийных» показателей 2019 оказался в III квартале 2022 в полтора раза выше. Интерес к Армении сократился на 17% по сравнению с предыдущим периодом и сохранился на уровне III квартала 2019 года. Число перелетов в Беларусь выросло на треть по сравнению с II кварталом 2022 и достигло показателей прошлого года. Также в топ-10 самых востребованных направлений у представителей бизнеса в III квартале 2022 вошли Израиль (20% к II кварталу 2022, 48% к III кварталу 2019), ОАЭ (-9% к II кварталу 2022, 28% к III кварталу 2019), Франция (-5% к II кварталу 2022, -73% к III кварталу 2019), Сербия (181% к II кварталу 2022, 283% к III кварталу 2019) и Германия (74% к II кварталу 2022, -88% к 2019), занимавшая в 2019 году первую строчку.



Власти отказались тестировать аэротакси в «Сколково»

Против запуска экспериментального правового режима для тестирования аэротакси в инновационном центре «Сколково» выступили Минтранс и Федеральная служба охраны (ФСО). Об этом рассказали РБК три источника на телекоммуникационном и транспортном рынках.

Подобный режим позволяет развивать технологии, которые пока не регулируются действующим законодательством. Как ранее анонсировали представители «Сколково», тестовые полеты беспилотных пассажирских аэротакси планировалось запустить в 2024 году.

Исполнительный директор кластера передовых производственных технологий «Сколково» Алексей Беляков после публикации материала заявил РБК, что «тестирование кейсов городской аэромобильности на территории инновационного центра не прекратится».

«Однако, действительно, доступ в воздушное пространство «Сколково» будет осуществляться без упрощенного режима и только для легких дронов до 30 кг при заблаговременной подаче заявки на полет ввиду ограничений регуляторов <...> Тестирование именно в «Сколково» критически важно для развития на-

правления, поскольку именно здесь сосредоточена научная и технологическая экспертиза, располагаются производители дронов, есть необходимая инфраструктура и спрос на сервисы», — отметил Беляков.

Аргументы против тестирования

Минтранс еще летом рекомендовал проработать вопрос установки экспериментально-правового режима в другом районе, следует из письма замминистра транспорта Игоря Чалика первому заместителю министра экономического развития Илье Торосову (есть в распоряжении РБК). Он аргументировал это так:

- территория над «Сколково» входит в воздушное пространство аэропорта Внуково, открытого для выполнения международных полетов и полет беспилотников, то есть «временный» или «местный» режим полетов будет противоречить существующим правилам;
- кроме того, воздушное пространство над инновационным центром находится в зоне взлета и посадки самолетов, и использование технологий мобильной связи пятого поколения (5G) для обеспечения полетов беспилотников в данной зоне «окажет негативное влияние на работу радиоэлектронного оборудования воздушных судов»;
- полеты беспилотников под взлетающими или заходящими на посадку самолетами сами по себе «представляет угрозу безопасности»;
- Внуково используется для перевозки «объектов государственной охраны» (президента, госслужащих и т.п.), в связи с чем для запуска экспериментально-правового режима нужно согласовать с Федеральной службой охраны (ФСО) и Федеральной службой безопасности (ФСБ), указывал замглавы Минтранса.



ФСО также не согласовала запуск экспериментально-го правового режима в «Сколково», следует из письма председателя комиссии службы Андрея Юрлина замглавы Минэкономразвития Максиму Колесникову (есть у РБК; информацию об отзывах Минтранса и ФСО подтвердил Дмитрий Куликов, директор Ассоциации малых авиационных предприятий, которая участвует в решении проблем регулирования воздушного пространства).

РБК направил запрос в ФСО, Минтранс, «Сколково» и департамент предпринимательства и инновационно-го развития Москвы при правительстве.

Куда могут перенести испытания аэротакси

Представитель Минэкономразвития сообщил РБК, что они продолжают искать территорию для установки экспериментального правового режима для тестирования технологий городской аэромобильности.

По словам трех источников, альтернативой «Сколково» может стать Зеленоград. Согласно презентации правительства Москвы и Московского инновационного кластера (есть у РБК), речь идет о территории площадки Алабушево — особой экономической зоны «Технополис Москва», здании префектуры Зеленоградского административного округа, технопарке «Элма», Московском институте электронной техники (МИЭТ) с ограничением на полеты в промышленной зоне в районе производящих микроэлектронику предприятий «Микрон» и «Ангстрем», а также аэропорта Шереметьево.

Однако директор по развитию воздушного транспорта Центра экономики инфраструктуры (ЦЭИ) Александр Терентьев в беседе с РБК отметил, что если в

«Сколково» невозможно проводить тестирование аэротакси из-за Внуково, то в Зеленограде — из-за Шереметьево. «Риски, правда, есть. Дроны могут пересекать глиссаду (траектория, по которой снижается воздушное судно при посадке. — РБК), — говорит эксперт.

Основатель сервиса по обеспечению безопасности полетов RunAvia Андрей Патраков указал, что «Сколково» находится в диспетчерской зоне аэропорта Внуково, непосредственно под глиссадой и, кроме того, на этом аэродроме базируется специальный летный отряд «Россия», что является усугубляющим фактором с точки зрения согласования этой зоны с органами безопасности. В Зеленограде, по его словам, сдерживающими факторами являются наличие диспетчерской зоны аэропорта и зоны над режимными предприятиями.

По мнению руководителя АНО «Центр Аэронет» Сергея Жукова, подходящей альтернативой для тестирования аэротакси могли бы быть два частных аэродрома — Орловка в Тверской области и принадлежащий Московскому авиационному институту Алферьево в Подмосковье. «В подобных зонах на начальном этапе можно проложить маршрут, который не будет располагаться в близости к населенным пунктам и будет достаточно далеко от глиссад крупных аэродромов. Когда технология будет отработана и оптимизированы затраты, можно переходить к испытаниям в условиях плотной застройки», — считает Жуков.

При этом он отметил, что опыт других стран, например Южной Кореи, показывает, что плотная застройка и аэродромы не мешают тестированию беспилотников. Максим Томских, основатель и гендиректор компании Droneshub, которая развивает аэротехнологии, указал, что развитие беспилотной авиации

не стоит на месте и уже есть технические решения, позволяющие беспилотникам и авиации общего назначения осуществлять совместные полеты, а в обозримом будущем они «станут просто рядовым событием».

«Воздушное пространство над Москвой — сложная зона для любых экспериментов, но важно и понимать, что спрос на такую услугу будет формироваться не в удаленных местах, а в густонаселенных городах, где передвижение автотранспортом затруднено из-за пробок, — подчеркнул гендиректор компании «Флай Дрон» Никита Данилов. — Поэтому тестировать надо обязательно с учетом городской застройки, специфики радиоотображения, ветровых потоков и т.д., в чистом поле попросту не понять — безопасно аэротакси или нет».

Источник: РБК



«Мы были выжаты, как лимон»: о самой напряженной неделе 2022 года

Отечественный рынок деловой авиации пережил одну из самых напряженных недель за последний год. После объявления 21 сентября частичной мобилизации в РФ, спрос на перелеты в соседние безвизовые страны побил рекорды.

Повышение цен на авиабилеты в безвизовые для россиян страны и их дефицит после 21 сентября стали катализатором нового роста на рынке бизнес-дже-

тов. Как говорят участники рынка, резко вырос пассажиропоток в первую очередь в Ереван и Стамбул, а за ними шли Минск, Баку и Дубай. Поскольку в Грузию прямых рейсов нет, туда граждане РФ попадают как раз через Стамбул и Минск. Если до спецоперации число бортов российской бизнес-авиации в среднем было рассчитано на перевозку пяти тысяч персон и их семей, то после февраля количество самолетов сократилось. Сейчас рынок борется с дефи-

цитом путем повышения цен. По сути, это рынок продавца, который ждет, кто из клиентов предложит больше за право сесть на самолет.

BizavNews пообщался с участниками рынка и узнал, куда и за сколько летали наши соотечественники на прошлой неделе.

Александр Осип
Глава компании **JETVIP**

Дешевле всего было улететь в страны СНГ – Казахстан, Армению, Белоруссию и Узбекистан. Но основной поток пассажиров летит в Турцию, где ценник был немного выше стран постсоветского пространства, но ниже, чем, например, в ОАЭ. Дубай – стал одним из востребованных направлений после Стамбула. В связи с тем, что самолетов не хватало, стоимость выросла в разы и местами установила абсолютные максимумы. Так, кресла в самолете класса Challenger 605 или Legacy 650 продавались по цене 15000-20000 евро – это наглядно иллюстрирует тот ажиотаж, который мы наблюдали.

Причем так совпало, что часть charterного парка в это время находилось на технической форме. Критически не хватало свободных бортов, и это еще больше затруднило работу. Потому активно летали и Як-42 и Bombardier CRJ200. Основной поток пассажиров шел из Москвы.

Мы были выжаты, как лимон – ежедневно мы получали до 1000 запросов, как по телефону, так и по почте. Из них полетели всего лишь десятки, но проработать все заявки оказалось титаническим трудом. Многие обращались за консультациями и интересовались ценами, после чего уходили со связи. Но в любом случае каждая заявка была обработана.



Денис Меньших
Коммерческий директор Авиакомпании
«Вельталь-авиа»

Для авиакомпании «Вельталь-авиа» сентябрь оказался по-настоящему «жарким» месяцем, начавшись с Восточного экономического форума, продолжился повышенным спросом на международные перелеты. Нами было обработано рекордное количество заявок, а в последнюю декаду сентября выполнялось не менее

двух вылетов каждым воздушным судном ежедневно. Основными направлениями для нас стали Армения и Турция, большое количество запросов было также в ОАЭ, но наш флот не позволяет выполнять полеты по данному направлению без дозаправки, что сильно сказывалось на стоимости перелета. В моменте ощущалось сильное превышение спроса на услуги деловой авиации над существующим на рынке предложением. Наблюдалась высокая загрузка каждого рейса, если раньше среднее количество перевозимых пасса-

жиров на самолетах Hawker составляло 3-4 пассажира, то в конце сентября этот показатель увеличился до 6-7 человек. Все службы авиакомпании в этот период работали в усиленном режиме, летным экипажам были направлены уведомления с рекомендацией внимательно относиться к межрейсовому отдыху, как в базовом, так и во внебазовых аэропортах, поскольку приоритет всегда отдавался и отдается безопасному выполнению полета.

Ирина Степанова
Директор по продажам компании GetJet

Ситуация за последнюю неделю, после 21-го сентября очень сильно напоминала события начала марта, когда большое количество соотечественников в один момент решило выехать из страны. По нашим данным, спрос вырос в 20-30 раз. Подогревало ажиотаж отсутствие билетов на регулярные рейсы, потому что их изначально было мало, никто не планировал ставить дополнительные рейсы. Поэтому в начале 20-х чисел сентября улетало заполненным практически все, что предлагалось клиентам. И большие эконом-борта на 150-200 человек, и джеты от средних до больших. Из-за высокого спроса, цены на самолеты выросли на 30-50%. При средней стоимости Hawker до Еревана в районе 3,5 млн рублей, в даты повышенного спроса цена покупки была, в среднем от 4 до 5 млн рублей. С самолетами Embraer Legacy (13-местный) от стандартных 7 млн до Стамбула вырос до 8,5-10 млн за рейс.

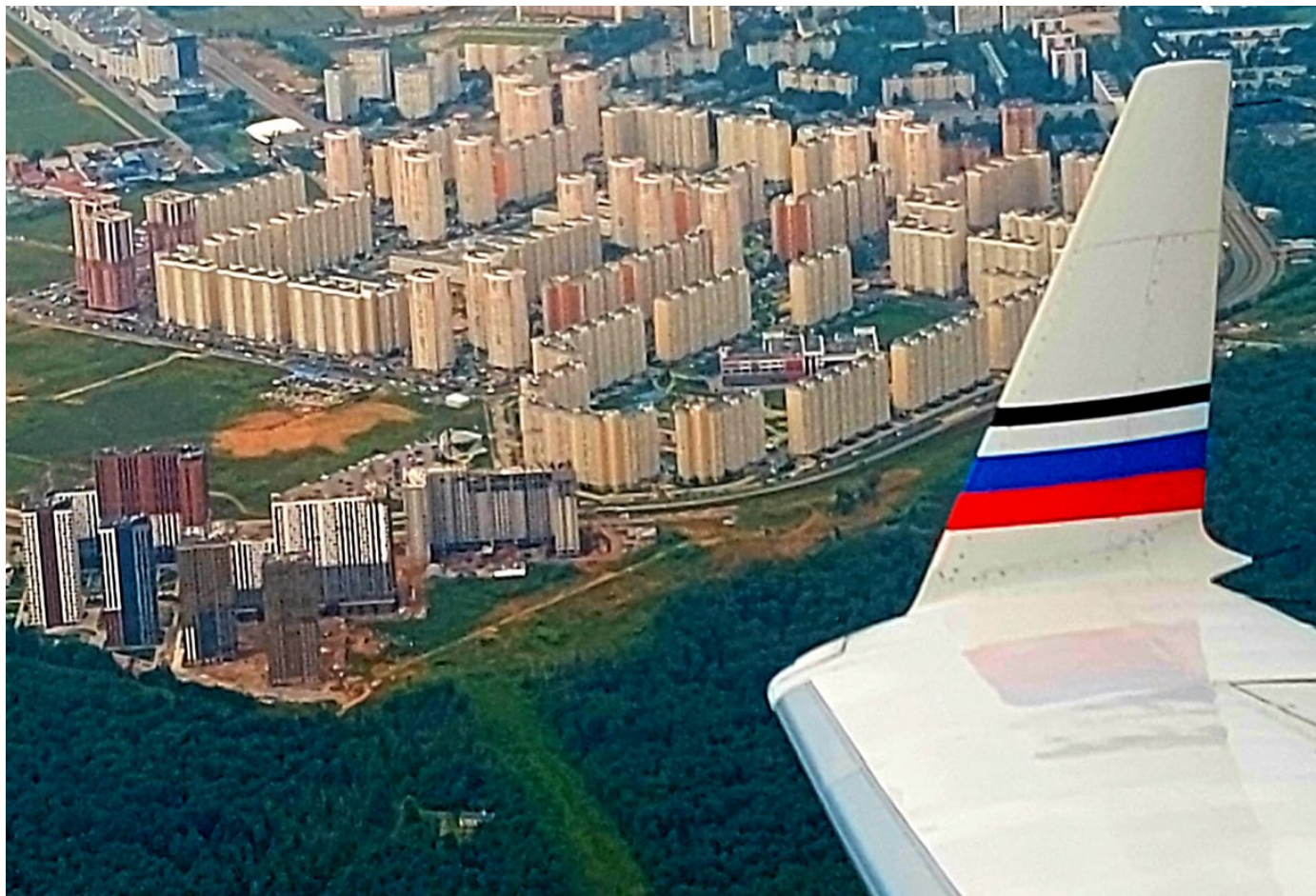
Спрос подогревался еще и тем, что некоторые владельцы самолетов выполняли рейсы в своих интересах, еще более сократив количество бортов доступных для аренды. Проблема частично компенсировалась Sukhoi Super Jet 100 в VIP-компоновке, который был очень востребован, а также бортами эконом-класса, которые и клиенты и брокеры брали в чартер, выстав-



ля места в них на продажу. Наиболее популярными направлениями были Ереван и Стамбул, также Дубай и Алма-Ата. Некоторые большие чартеры, особенно 22-23-24 сентября улетали со 100%-ной загрузкой, некоторые — заполненными на 80-90%.

После 26-го сентября спрос уменьшился, доступность бортов стала шире, но все равно, если надо было вы-

полнить рейс день-в-день, были сложности с поиском свободного самолета. К 30-му сентября ажиотаж прошел полностью, рынок вернулся в стандартное состояние. Даже наблюдается некоторое затишье, поскольку традиционно и октябрь более спокойный месяц по сравнению с летом и сентябрем, и пассажиры, видимо, пока не планируют путешествий.



Денис Мазирка
Управляющий директор TopAvia

После объявления Президентом РФ частичной мобилизации спрос на перелеты многократно вырос. Когда закончились все билеты на регулярные рейсы, я имею в виду, по традиции, популярные направления Беларусь, Казахстан, Армения, Турция, ОАЭ, люди обратились за помощью к деловой авиации. Немногочисленные джеты, которые могут выполнять полеты из/в Российскую Федерацию «тоже быстро закончились». Кто-то брал отдельные рейсы под пассажиров, кто-то выкупал самолеты и продавал кресла. Цены начинались от 15 000 евро. Когда возможности деловой авиации тоже иссякли, стали бронировать самолеты с вместимостью более 19 кресел (Як-42, Bombardier CRJ 100/200, SSJ, Airbus A320 и т.д.) подавляющее большинство бортов было российских авиаперевозчиков, включая Аэрофлот. Цены в эконом классе начинались от 200 000 рублей и выше, но тоже неплохо заполнялись. По моим наблюдениям, в понедельник 26 сентября началась вторая волна, огромное количество людей хотели поскорее улететь хоть куда-то. Самым востребованным направлением был Ереван. Думаю, не столько, потому что больше всего народу хотело там остаться, скорее по экономическим соображениям, цены туда из Москвы были одними из самых низких и оттуда относительно недалеко и удобно добраться в те же популярные Турцию, ОАЭ и Казахстан.

Начиная с 30 числа начался резкий спад, видимо кто хотели покинуть страну, уже это сделали и количество запросов резко сократилось, причем не только срочных, но и на более поздние даты. Наблюдаются отмены уже забронированных рейсов в/из России на октябрь.

Самолет недели

Оператор/владелец: **Air Management Group**

Тип: **Embraer Legacy 600**

Год выпуска: **2008 г.**

Место съемки: **сентябрь 2022 года, Moscow Vnukovo - UUWW, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко