



По словам Пита Банса, президента и главного исполнительного директора Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), три самых больших препятствия, с которыми сейчас сталкиваются производители воздушных судов бизнес-авиации, — это проблемы с персоналом, в цепочках поставок и регуляторные проблемы. Подробно читайте в этом номере.

Российским авиакомпаниям хотят запретить регистрировать самолеты за рубежом. Цель — усиление безопасности полетов и создание «исключительного суверенитета» в отношении воздушного пространства РФ. Депутатский законопроект, предполагающий такую меру, уже рассматривает кабмин. Перевозчики в лице профильной ассоциации высказались против этой идеи. По их мнению, она ограничивает права авиакомпаний и ставит под угрозу возможность эксплуатации большей части флота — она сейчас зарегистрирована сразу в двух реестрах, а снять их с регистрации на Бермудах перевозчики самостоятельно не могут

Согласно обзору WINGX Business Aviation Bulletin, за семь дней ноября глобальная активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 1% ниже, чем в том же периоде прошлого года, и на 12% выше допандемийного ноября 2019 года. Трафик бизнес-джетов на 2% ниже, чем в прошлом году, и на 15% выше уровня трехлетней давности. Регулярные авиаперевозки в мире начали первую неделю ноября на 23% ниже относительно ноября до пандемии, и на 11% выше по сравнению с прошлым годом. Трафик пяти ведущих авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Airlines, Ryanair и United Airlines) на 9% выше аналогичного периода прошлого года, и на 2% ниже 2019 года.



Резкий спад в Европе, а в США стабильность

WINGX: За семь дней ноября глобальная активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 1% ниже, чем в том же периоде прошлого года, и на 12% выше допандемийного ноября 2019 года

стр. 21

Регистрацию самолетов за рубежом запретят

Российским авиакомпаниям хотят запретить регистрировать самолеты за рубежом. Цель — усиление безопасности полетов и создание «исключительного суверенитета» в отношении воздушного пространства РФ

стр. 23

«Мы, как отрасль, должны быть позитивными»

Генеральный директор и основатель брокерской компании Mesinger Jet Sales Джей Месингер не смог побывать на выставке NBAA 2022, но пообщался с коллегами, чтобы оценить атмосферу на шоу

стр. 25

Персонал, цепочка поставок и регулирование

По словам Пита Банса, президента и главного исполнительного директора GAMA, есть три больших препятствия, с которыми сейчас сталкиваются производители воздушных судов бизнес-авиации

стр. 26


Gulfstream™



Росавиация до конца года планирует проверить исправность почти 600 иностранных самолетов

Росавиация до конца 2022 года планирует завершить инспекционные проверки 599 иностранных самолетов в парках российских авиакомпаний с выдачей сертификатов летной годности, сообщило ведомство.

Ведомство не усматривает рисков невыполнения проверочных мероприятий в срок и отмечает, что работа ведется совместно с российскими авиакомпаниями.

До введения западных санкций надзор за иностранными воздушными судами в парках отечественных перевозчиков осуществляли авиавласти Бермудских островов (BCAA) и Ирландии (IAA).

Всего в России эксплуатируются 1285 воздушных судов, говорил в мае глава Минтранса Виталий Савельев. В российском реестре зарегистрировано 1182 самолета, из них 1127 пассажирских, уточнял он.

Большая часть самолетов, используемых российскими авиакомпаниями - иностранного производства, в первую очередь американского Boeing и европейского Airbus. После начала военной операции на Украине страны Запада прекратили поставки в РФ гражданских самолетов и запчастей и обязали своих лизингодателей вернуть из России уже предоставленные в аренду лайнеры.

Источник: INTERFAX.RU



Argus: глобальная активность в октябре упала

Согласно данным TraqPak, опубликованным компанией Argus International, глобальная активность деловых самолетов в прошлом месяце упала на 3,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, поскольку в Северной Америке и Европе трафик снизился на фоне роста в остальном мире на 22,6%.

Количество рейсов в Северной Америке и Европе сократилось на 4,9% и 10% соответственно по сравнению с октябрем 2021 года. В текущем месяце аналитики Argus прогнозируют снижение активности в Северной Америке на 1,4%, а в Европе снижение составит 11,1% в годовом исчислении.

«Летная активность в октябре указывает на переходный период. С одной стороны, по сравнению с октябрем 2019 года мы выросли на двузначные цифры, а с другой — упали с прошлогоднего рекордного максимума», — сказал Трэвис Кун, старший вице-президент Argus по анализу рынка. «Кроме того, Европа замедляется, но на самом деле она в большей степени следует своей обычной допандемийной тенденции, поэтому слишком рано говорить о том, влияют ли другие

факторы на объем полетов на континенте. В краткосрочной перспективе мы ожидаем увидеть некоторое дополнительное снижение, в основном связанное с сезонными изменениями активности».

В Северной Америке чартерный трафик по Part 135 показал снижение: объем перевозок снизился на 10,6% по сравнению с прошлым годом. Полеты по Part 91 упали на 1,7%, в то время как активность долевого оператора выросла на 0,2%. По категориям воздушных судов в этом регионе в первую очередь пострадали бизнес-джеты среднего размера, трафик которых снизился на 6,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, за ними следуют турбовинтовые (-5,2%), легкие джеты (-4,8%) и самолеты с большим салоном (-1,8%).

В глобальном масштабе среднеразмерные бизнес-джеты приняли на себя основную тяжесть снижения трафика, упав в Европе на 15,8% — самый высокий показатель среди всех категорий самолетов — и зафиксировали единственное снижение в остальном мире на 0,9%.





Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Экоактивисты переключились на бизнес-авиацию

В субботу активисты-экологи ворвались в амстердамский аэропорт Схипхол и попытались помешать взлету частных самолетов. Согласно сообщениям информационного агентства Reuters и ежедневной газеты AD, на месте находилось несколько сотен человек, некоторые из которых передвигались на велосипедах.

Судя по всему, на парковке были открыты ворота, через которые проскользнули демонстранты. Акцию организовали группы Greenpeace и Extinction Rebellion. По данным Greenpeace, несколько человек были прикованы цепями к частным самолетам. Другие устраивают сидячие забастовки под крыльями и фюзеляжами самолетов. Также был заблокирован военный самолет.

По мнению экоактивистов, частные самолеты считаются одним из самых вредных для климата видов транспорта. Согласно отчету Deutschlandfunk, в экстремальных случаях выбросы CO₂ на одного пассажира в 80 раз выше, чем на регулярном рейсе.

Исследовательское агентство CE Delft оценило полеты частных самолетов из Схипхола и аэропорта Роттердам-Гаага для Greenpeace. По его словам, за первые девять месяцев этого года было совершено больше частных рейсов, чем за весь 2019 год. 2019 год был последним годом перед пандемией коронавируса с регулярными рейсами. Согласно данным, маршрут полета был короче 500 километров для более чем трети этих рейсов. Почти 11% маршрутов были даже короче 250 километров. CE Delft оценивает средние выбросы CO₂ на пассажира от частных самолетов в пять-шесть раз больше, чем от обычного рейса.

По данным полиции, демонстрация в аэропорту Схипхол пока носила мирный характер. Шесть демонстрантов были арестованы. Само руководство аэропорта никак не прокомментировало демонстрацию. В полдень также прошел марш протеста к месту строительства нового терминала.



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

Поставки Embraer с начала года снизились

В третьем квартале 2022 года Embraer поставил 23 бизнес-джета (15 легких и восемь средних) по сравнению с 21 самолетом (14 легких и семь средних) за тот же период прошлого года. Также бразильский производитель передал 10 коммерческих самолетов, что на один больше, чем в третьем квартале 2021 года.

С начала года Embraer поставил 52 деловых самолета (33 легких и 19 средних) по сравнению с 54 (36 легких и 18 средних) за первые девять месяцев 2021 года. Но производитель подтвердил свой прогноз по поставкам на 2022 год на уровне 100-110 бизнес-джетов, что предполагает в четвертом квартале поставки равные или больше, чем за первые три квартала вместе взя-

тые. В 2021 году Embraer передал 93 бизнес-джета (62 легких и 31 средний).

Коммерческие поставки за первые девять месяцев составили 27 самолетов по сравнению с 32 за аналогичный период год назад. В этом году компания планирует передать от 60 до 70 коммерческих самолетов, что означает, что поставки этих самолетов в четвертом квартале превысят поставки за первые девять месяцев.

Портфель заказов Embraer на коммерческие и деловые самолеты к концу третьего квартала составил \$17,8 млрд. Хотя он не изменился со второго квартала, с конца прошлого года он вырос на \$800 млн.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Европейский парк Bell 505 продолжает увеличиваться

Bell Textron объявила о подписании договоров о приобретении четырех вертолетов Bell 505 и поставке одного вертолета Bell 505 в Балтийском регионе. Подписание состоялось во время European Rotors 2022.

Как отмечается в релизе, Bell 505 продолжает пользоваться успехом в Европе. Три вертолета были приобретены Airbourne, новым независимым представителем Bell в странах Балтии, и предназначены для частных клиентов и обучения пилотов. Четвертый Bell 505 будет приобретен непосредственно частным заказчиком.

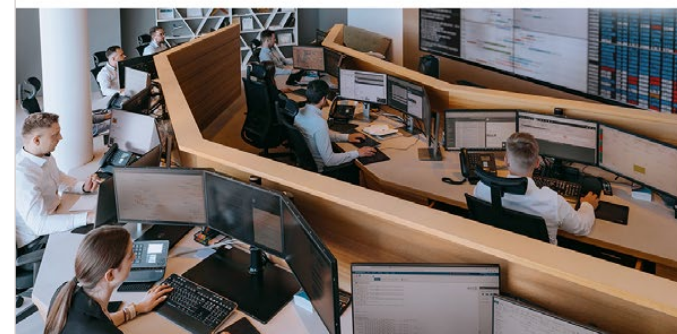
«Приятно видеть, что спрос на Bell 505 продолжает расти в Европе во многих отраслях», — сказал Патрик

Мулай, старший вице-президент Bell по международным коммерческим продажам. «Мы видим большой потенциал для Bell в странах Балтии, и мы рады приветствовать Airbourne в нашем постоянно растущем списке независимых представителей в Европе для расширения нашей поддержки».

В августе Bell объявила о 400-й поставке Bell 505 с момента его запуска в 2017 году, который получил клиент из Великобритании. Другие недавние поставки Bell 505 в Европу включают один вертолет частному заказчику в Греции, два - JB Investments в Польше и два - Karen SA в Швейцарии. Всего на континент было поставлено 78 вертолетов Bell 505.



FCGOPS
A part of Flight Consulting Group



Диспетчерский центр 24/7
Планирование полетов



Наземное обслуживание
Полный спектр услуг

www.fcgops.aero

Европейский дебют ACH160 с салоном Lounge

Airbus ACH160 с салоном в исполнении Lounge дебютирует в Европе у итальянского чартерного VIP-оператора Air Corporate в начале следующего года после того, как Airbus Helicopters поставит вертолет. Air Corporate планирует базировать вертолет в своей штаб-квартире в Милане. Оператор также управляет еще 12-ю базами в Италии, а его флот уже включает вертолеты Airbus, Leonardo и Robinson, а также бизнес-джет Pilatus PC-24.

То, что Airbus называет значительными изменениями в интерьере ACH160, включает в себя ламинированные деревянные полы вместо ковра, как в салоне, так и в кабине, и материалы из светлого дерева, а не из углеродного волокна во всем салоне. Инженеры внедрили в вертолет 68 новых технологий, позволяющих улучшить звукоизоляцию всего салона и снизить вес. Представитель Airbus сказал, что пакет Lounge применяется только к ACH160 и представляет собой разновидность стандартного VIP интерьера

Line, включающую многоместные кресла для обеспечения баланса с требованиями к производительности.

«Я совершенно уверен, что компоновка и комфорт и, позвольте мне сказать, звук вертолета, а не шум, изменят некоторую часть рынка в Италии и Европе», — говорит генеральный директор Air Corporate Роана Гранди. «И я очень горжусь тем, что эта конфигурация была разработана в сотрудничестве между Air Corporate и Airbus».

По словам Гранди, ACH160 станет флагманом Air Corporate и компания сможет заменить некоторые из старых вертолетов компании новыми моделями. Оператор ожидает, что в течение первого года эксплуатации ACH160 послужит чем-то вроде демонстратора, предлагая клиентам возможность испытать конфигурацию лично.



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

Piper получил одобрение на М600/SLS для работы на грунтовых аэродромах

Piper Aircraft получил одобрение FAA, Transport Canada, UK CAA и EASA на комплектацию, позволяющую эксплуатировать некоторые турбовинтовые однодвигательные самолеты М600/SLS с грунтовых ВПП. Бразильская сертификация ожидается в начале следующего года.

Все М600/SLS 2022 года выпуска, начиная с серийного номера 198, подготовлены на заводе для эксплуатации на грунтовых аэродромах при внесении дополнения в руководство по летной эксплуатации. М600, произведенные в период с 2016 по 2021 год, оснащенные пятилопастными винтами, также можно модифицировать с помощью доступного комплекта,

позволяющего выполнять те же операции на грунтовых ВПП. Этот комплект включает в себя слегка переработанную переднюю вилку и шлиц-шарнир, вырез в обшивке ниши переднего колеса и дополнение к руководству по летной эксплуатации.

«Piper М600/SLS известен своей производительностью, надежностью и универсальностью в широком спектре задач авиации общего назначения», — сказал президент и главный исполнительный директор Piper Джон Кальканьо. «Теперь, с добавлением возможности эксплуатации на грунтовых аэродромах, универсальность и ценность М600 выведены на совершенно новый уровень».





FBO MINSK





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

ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ ВАШЕ ВРЕМЯ

fbo-minsk.aero

Работы по расширенной сертификации Ка-62 приостановили

Работы по расширенной сертификации вертолетов Ка-62 приостановлены, сообщил в ходе Вертолетного форума руководитель Росавиации Александр Нерадько.

«Что касается сертификации новых типов воздушных судов. Первым я хочу назвать, вы, конечно, знаете, вертолет Ка-62. Он, конечно, получил сертификат типа ограниченной категории в прошлом году. В настоящее время ведутся дальнейшие работы по проекту. Пока они приостановлены в силу известных обстоятельств, но рассчитываем, что они будут продолжены в ближайшее время», - сказал глава Росавиации.

Ка-62 - многоцелевой гражданский вертолет для грузовых и пассажирских перевозок, спасательных, медицинских и патрульных операций. Вертолет может

выполнять работы в широком диапазоне температур, имеет возможность автономного базирования.

В мае пресс-служба Минпромторга РФ сообщала, что к 2030 году планируется продать 365 новейших российских вертолетов Ка-62.

Как ранее сообщал Минпромторг, с 2025 года планируется начать производство импортозамещенного вертолета Ка-62 на Дальнем Востоке. В рамках импортозамещения будут выполнены работы по замене систем и агрегатов на отечественный аналоги. В мае начались испытания турбовального двигателя ВК-1600В для перспективного многоцелевого вертолета Ка-62, его сертификация намечена на 2024 год.

Источник: ТАСС



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Первый Bell 407GX_i в Израиле

Bell Textron объявил о поставке первого Bell 407GX_i для израильского заказчика. Вертолет приобрели двоюродные братья Йосси и Йоав Авраами. Приемка воздушного судна состоялась на заводе Bell в Мирабеле, и в настоящее время он находится на пути в Израиль. Израиль стал 31 страной, где эксплуатируются Bell 407GX_i.



Модернизированный вертолет американский производитель анонсировал осенью 2018 года. Bell 407GX_i получил новую авионику, модернизированный двигатель и новые эксклюзивные варианты интерьера. Интегрированное приборное оборудование Garmin G1000H NX_i с дисплеями высокой четкости и более быстрыми процессорами обеспечивает повышенную яркость и четкость, более быстрый запуск и отображение карт, а также возможность подключения планшетов и смартфонов. Модернизация до Bell 407GX_i также включает двигатель с двухканальной FADEC с полностью автоматическим перезапуском и улучшенную ситуационную осведомленность с помощью G1000H NX_i.

Bell 407GX_i оснащается новым газотурбинным двигателем Rolls-Royce M250-C47E/4 с двухканальной системой FADEC, который обеспечивает исключительную производительность при высоких температурах воздуха и на большой высоте, улучшенную топливную экономичность и возможность крейсерского полета со скоростью 133 узлов/246 км/ч.

DRF Luftrettung заказывает еще два Airbus H145

Немецкий оператор службы неотложной медицинской помощи DRF Luftrettung заказал еще два вертолета H145 и подписал контракт на специализированный пакет HDataPower из пакета услуг передачи данных Airbus Helicopters Connected Services для всего своего парка.

Два H145 добавляются к существующему портфелю заказов, который включает 15 H145 и три H135. Airbus планирует поставить все 20 вертолетов к концу 2024 года. 11 из них уже поставлено заказчику, который приступил к замене старых вертолетов BK117 и EC145.

По данным Airbus Helicopters, пакет HDataPower представляет собой набор цифровых услуг, предназначенных для повышения готовности и безопасности эксплуатации при оптимизации затрат и сохранении стоимости актива.

«Используя данные, генерируемые вертолетными системами, Connected Services обеспечивает углубленный анализ полетов, операций по техническому обслуживанию и логистике и закладывает основу для действий по улучшениям и экономии времени», — сказал Кристоф Заммерт, исполнительный вице-президент по поддержке и обслуживанию клиентов Airbus Helicopters. «Яркими примерами являются Flight Analyser, поддерживающий эксплуатационную безопасность, и wACS, беспроводная бортовая система связи».

Компания Airbus представила новую версию своего легкого двухдвигательного вертолета H145 на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте. Эта последняя модернизация многоцелевого H145 получила новый пятилопастный несущий винт, что увеличило полезную нагрузку вертолета на 150 кг.



От дилера до оператора

Британская компания Oriens Aviation Limited (эксклюзивный дистрибьютор Pilatus Aircraft в Великобритании) создала дочернюю компанию Oriens Flight Operations и получила сертификат эксплуатанта, выданный Управлением гражданской авиации Великобритании.

Oriens Flight Operations уже подписала контракт на поставку двух PC-12NGX, которые будут внесены в АОС. Поставки намечены на январь следующего года, а базироваться новые самолеты будут в London Biggin Hill и Manchester Airport.

В компании подчеркнули, что решение о создании оператора было принято в ответ на спрос и после разговоров с клиентами, которым Oriens Aviation оказывает услуги по техническому обслуживанию, а также с новыми потенциальными клиентами, которые ищут всесторонний опыт владения, поскольку популярность PC-12 в Европе растет, в том числе и среди «новичков» бизнес-авиации.

Кроме этого, в компании рассказали, что Oriens Aviation получила аккредитацию EASA Part 145 наряду с национальным сертификатом CAA Великобритании, что позволяет ей продолжать работу с зарегистрированными в Европе самолетами PC-12 и PC-24 после Brexit. Это важный шаг, поскольку ряд клиентов Oriens, особенно владельцы PC-12, прилетают в Великобританию из-за границы.

Напомним, что в 2018 году Oriens Aviation Limited закрыла сделку по приобретению провайдера ТОиР Avalon Aero, который базируется в лондонском Biggin Hill Airport. В результате этого приобретения Oriens Aviation получила современный сервисный центр. С этого момента компания официально называется Oriens Aviation Limited.

Thrive Aviation стал новым эксплуатантом Gulfstream G600

Thrive Aviation стал новым эксплуатантом флагмана Gulfstream – G600. Самолет был передан американским производителем в конце прошлой недели.

Добавление G600 в парк знаменует собой не только новые отношения с Gulfstream Aerospace, но и выход Thrive Aviation на рынок дальнемагистральных бизнес-джетов. Это объявление последовало за недавним заказом Thrive на три Cessna Citation Longitude, которые будут поставлены в первом и втором кварталах этого года.

После поставки Gulfstream G600 парк самолетов компании увеличится до 18, включая Cessna Citation Longitude, Citation Sovereign+, Citation XLS+, Citation CJ3+ и Citation M2.

Генеральный директор Thrive Aviation Кертис Эденфилд не скрывает своих эмоций: «Мы не только в вос-

торге от наших новых отношений с Gulfstream, но и рады предложить еще один вариант нашим клиентам и партнерам на рынке, которым не хватает предложений в сегменте ультрадальних бизнес-джетов. Мы знаем, что производительность, качество и поддержка Gulfstream не имеют себе равных».

«Мы рады возможности сотрудничать с Thrive. Среди его многочисленных преимуществ, включая безопасность, эффективность и самые передовые технологии в отрасли, мы с нетерпением ждем, когда Thrive и его клиенты ощутят непревзойденный фирменный салон Gulfstream», — прокомментировал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Мы также с нетерпением ждем Thrive в новом центре обслуживания клиентов Gulfstream в Месе, штат Аризона, который, как мы недавно объявили, будет обслуживать наших клиентов, находящихся на западном побережье США».



Air Zermatt заказывает третий Bell 429

Bell Textron объявила о подписании соглашения о покупке Bell 429 с Air Zermatt. Это третий вертолет данного типа в конфигурации HEMS в парке швейцарского оператора.

«Air Zermatt работает в одних из самых сложных условий в мире при выполнении поисково-спасательных операций», — сказал Патрик Мулай, старший вице-президент по международному коммерческому бизнесу Bell. «Приобретение ими третьего Bell 429 для миссий HEMS является истинным свидетельством их доверия к Bell и ее вертолетам».

Air Zermatt постоянно развивалась на протяжении своей более чем 50-летней истории, расширяя свои спасательные операции с одного воздушного судна до парка из одиннадцати вертолетов. С этим флотом можно выполнять транспортно-туристические полеты и спасательные операции от простых до экстремальных.

«Bell всегда поддерживал наши операции отличными вертолетами и поддержкой. Bell 429 является уникальными в своем классе и продолжает обеспечивать надежную и превосходную производительность в наших поисково-спасательных операциях», — сказал Герольд Бинер, генеральный директор Air Zermatt. «Мы с нетерпением ждем добавления в наш флот еще одного Bell 429 с конфигурацией HEMS и увеличения нашей поисково-спасательной поддержки сообщества в швейцарском Вале».

Air Zermatt использует программу Customer Advantage Plan Premier для простых и понятных планов затрат на техническое обслуживание. Этот план обеспечивает клиентам уверенность в бюджете, доступ к запасным частям Bell и конкурентоспособные цены при использовании сервисного центра Bell.

Paragon Network «взял под крыло» ExecuJet St. Gallen-Altenrhein FBO

Paragon Network объявил о добавлении к своей сети FBO и агентов по обслуживанию по всему миру объект в St. Gallen-Altenrhein, расположенный в Швейцарии. Этот FBO ExecuJet имеет соглашение о стратегическом партнерстве с Peoples Business Airport.

Аэропорт находится в часе езды от Цюриха и идеально расположен для экономически важных регионов, таких как Брегенц, Вадуц и Санкт-Галлен. Как аэропорт-партнер Всемирного экономического форума (ВЭФ), St. Gallen-Altenrhein Airport находится ближе

всего к Давосу, и опытная команда FBO может легко запланировать трансфер на лимузине или вертолете до ВЭФ. Также может быть организован частный транспорт до желаемых горнолыжных курортов, таких как Лех, Цюрс и Клостерс.

St. Gallen-Altenrhein FBO предлагает эффективное наземное обслуживание воздушных судов, не требуя слотов в аэропорту, а также ангар для размещения любых типов самолетов, включая G650 и Global 7500.



G700 прилетел во Вьетнам

Gulfstream Aerospace дебютирует со своим новым флагманом Gulfstream G700 в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В рамках международного турне бизнес-джет сделал первую остановку во Вьетнаме.

G700 присоединился к Gulfstream G600 и Gulfstream G650ER на эксклюзивном мероприятии в международном аэропорту Ван Дон в провинции Куангнинь, организованном Sun Air LLC, которая является уполномоченным международным торговым представителем Gulfstream во Вьетнаме.

По пути во Вьетнам G700 установил новый рекорд скорости для пары городов, выполнив рейс из Стамбула в аэропорт Ван Дон (4573 морских миль/8469 километров) за 9 часов и 2 минуты со средней скоростью 0,90 Маха.

«Для нас большая честь привезти G700 и G600 в аэропорт Ван Дон и присоединиться к нашему международному торговому представителю Sun Air, чтобы продемонстрировать лучшие в отрасли характеристики и технологии, предлагаемые Gulfstream», — сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Вьетнам и Юго-Восточная Азия — сильные развивающиеся рынки для Gulfstream. Поскольку мы видим постоянный спрос и рост флота в регионе, мы также наращиваем ресурсы для поддержки клиентов в этом регионе, включая обслуживание на местах службой поддержки клиентов Gulfstream и группами полевой поддержки клиентов Gulfstream FAST».

В рамках мирового турне два G700 посетят Южную Америку, Европу, Африку, Азию и Австралию, а также примут участие в мероприятиях, включая Future Investment Initiative в Эр-Рияде, Международный авиасалон в Бахрейне и выставку МЕНАА в Дубае.

Clay Lacy получает высшие рейтинги Argus и IS-BAO

Независимые агентства по аудиту безопасности полетов Argus и IS-BAO вновь присвоили Clay Lacy Aviation высшие рейтинги. Оператор получил 13-й год подряд Argus Platinum и 5-й год подряд IS-BAO Stage III.

Донди Пангаланган, вице-президент компании Clay Lacy по летной эксплуатации, говорит: «Нашим главным приоритетом является обеспечение безопасности наших клиентов и сотрудников при одновременном повышении эффективности и постоянном совершенствовании. Рейтинг Argus Platinum и сертификация IS-BAO Stage III подтверждают наш подход к техническому обслуживанию самолетов, обучению пилотов и комплексной системе управления безопасностью».

Argus Platinum присуждается только после тщательно изучения летной эксплуатации. Это означает проверку документации по техническому обслуживанию, информации о подготовке пилотов и подтверждений операционного контроля компании.

«Clay Lacy постоянно демонстрирует культуру безопасности и превосходства», — сказал Эд Вандалл, вице-президент Argus по бизнес-авиации. «Достижение и поддержание рейтинга Argus Platinum в течение почти полутора десятилетий показывает, что Clay Lacy продолжает уделять приоритетное внимание своим системам управления безопасностью. Пассажиры должны быть уверены, летая на самолетах Clay Lacy».

Процесс аудита IS-BAO концентрируется на постепенной разработке системы управления безопасностью (SMS), переходя от этапа I к этапу III. На этом высшем этапе Совет по стандартам IS-BAO проверяет операторов, чтобы убедиться, что деятельность по управлению безопасностью полностью интегрирована в их бизнес и поддерживается позитивная культура безопасности.

Clay Lacy также в течение 16 лет был удостоен аккредитации безопасности Wyvern Wingman. Это оператор с самой продолжительной непрерывной сертификацией в мире.



FAI ожидает на Ближнем Востоке рекордных продаж в 2022 году

Компания FAI Aviation Group, один из ведущих мировых провайдеров критически важных авиационных услуг, на этой неделе принимает участие в авиасалоне в Бахрейне, примерно через 20 лет после того, как впервые начала свою деятельность в регионе.

Имея в парке 20 самолетов, преимущественно Bombardier, группа ожидает в 2022 году рекордных продаж во всех сегментах бизнеса, а консолидированная выручка должна превысить 120 млн евро. Доходы от чартеров и ТОиР увеличились более чем на 30% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Эти результаты опубликованы на фоне того, что FAI сталкивается с проблемой высоких цен на топливо.

Во время пандемии сокращение чартерного бизнеса было компенсировано эквивалентным увеличением операций санитарной авиации. После окончания пандемии группа продемонстрировала неуклонный рост количества рейсов санитарной авиации, и в то же время чартерные перевозки превзошли ожидания, что привело к неожиданному расширению сектора. Группа дает более умеренный прогноз роста на уровне 8-10% в год в течение следующих пяти лет, в том числе в ближневосточном регионе, на который в настоящее время приходится 20% полетов FAI.

В 2022 году FAI Technik, подразделение группы по техническому обслуживанию, которое специализируется на бизнес-джетах Bombardier, завершило пять 120/240-месячных проверок Bombardier Global; восемь 96/192-месячных инспекций самолетов Challenger серии 600 и две 12-летних инспекции Learjet 60. С трудоемкостью около 100 000 человеко-часов 2022 год станет самым загруженным для FAI Technik с момента ее основания более 30 лет назад.

В рамках бизнеса по продаже самолетов за первые

девять месяцев этого года было заключено четыре сделки купли-продажи, две сделки находятся в работе, и ожидается, что они будут закрыты в четвертом квартале.

В этом году исполняется пять лет с тех пор, как Mumtalakat, Суверенный фонд благосостояния правительства Королевства Бахрейн, приобрел значительную миноритарную долю в FAI. Партнерство оказалось успешным для FAI, которая работает с Mumtalakat, чтобы максимизировать стратегические инвестиционные возможности в регионе.

Зигфрид Акстманн, основатель и председатель FAI Aviation Group, комментирует: «Мы рады на этой неделе вернуться на авиасалон в Бахрейне после того, как год стал исключительным для группы. Мы довольны нашим недавним успехом, но также очень гордимся тем, что отмечаем 20-летие в этом регионе. Ближний Восток является важным регионом для

FAI, и, наряду с нашим отличным сотрудничеством с Mumtalakat, выставка предлагает нам прекрасные возможности для встреч с новыми и существующими клиентами».

Барбара Баумгартнер, управляющий директор FAI rent-a-jet GmbH, отделения DMCC в Дубае, которая также примет участие в выставке, добавляет: «За последние 20 лет мы делились своими знаниями и опытом, способствуя безопасной и надежной работе на Ближнем Востоке с акцентом на выдающийся сервис. Наш успех здесь основан на нашей обширной региональной сети, понимании социально-культурных потребностей наших клиентов и глубокой приверженности им».

FAI продолжает успешное сотрудничество с McLaren в качестве официального поставщика McLaren F1 Team и будет поддерживать команду во время Гран-при Абу-Даби 18-20 ноября.



Старая сказка в новой обертке

Стартап из Флориды EvoLux запускает цифровой инструмент для empty legs, который, как он надеется, может «по-настоящему демократизировать частную авиацию». В бизнес-авиации всегда был избыток empty legs. Летом число ежедневных пустых перегонов в среднем исчисляется сотнями. Трудность заключается в том, чтобы заполнить эти места конечными пользователями.

EvoLux разработала решение SkyShare, которое, как утверждается, решает эту проблему. Первоначально платформа была запущенная для бронирования eVTOL, но когда разразилась пандемия Covid EvoLux, как и многим другим, пришлось адаптироваться к меняющемуся рынку.

EvoLux приобрела API для потоковой передачи информации о доступности пустых перегонов, после чего команда создала на его основе пользовательский интерфейс. Интерфейс доступен для использования по схеме White Label и позволяет конечному пользователю проверить доступность empty legs из любого аэропорта, вертипорта или аэродрома в Северной и Южной Америке, а также в Европе.

Интерфейс имеет ряд функций, включая «проверить доступность». Это позволяет пользователю узнать и изменить существующий empty legs, а затем отправить предложение оператору, который примет решение о рейсе. Кроме того, если цена не указана, можно сделать ставку на рейс. Когда и, если оператор согласен, есть возможность либо приобрести весь самолет, используя SkyPrivate, либо разделить тариф с другими пользователями с помощью SkyShare, инструмента бронирования с автоматическим агрегированием.

«Мы рассматриваем это как «низко висящий плод» для выхода на рынок», — комментируют в компании.

«Эта платформа может стать HotelTonight для частной авиации».

Часто empty legs раздаются брокерам, но сложно собрать людей на выбранных ими маршрутах в нужное время. EvoLux встроила в платформу функцию популярных маршрутов, поэтому пользователи получают уведомления, когда эти маршруты становятся доступными.

По словам представителей компании, платформа может быть особенно полезна для небольших операторов. Одним из примеров является функция календаря доступности оператора, которая в настоящее время находится в стадии бета-тестирования. «Скажем, вы работаете над таким мероприятием, как гонка NASCAR, вы можете сказать: «Я буду сидеть в этом месте и буду недоступен с 8 до 9 утра». Это когда у меня первый полет, а в остальном я сижу там весь день». Теперь операторы могут принимать больше заказов в течение дня, чтобы максимизировать прибыль».

Чем больше конечных пользователей, как операторов,

так и пассажиров, будут использовать платформу, тем эффективнее она станет. В настоящее время пользователи платят абонентскую плату, которая варьируется в зависимости от уровня доступа и обслуживания. Тем не менее, даже если оператор не является участником, он все равно может получить уведомление по электронной почте от EvoLux с заявлением о заинтересованности в полете. Если этот оператор решит выполнить такой рейс, он может запросить профиль в несколько кликов, и все данные о его самолете будут загружены автоматически благодаря API EvoLux.

«Одна вещь, которую мы заметили, это то, что есть много мелких операторов, которые не могут конкурировать с «большими парнями», и это становится чем-то вроде ситуации «присоединяйся к нам или умри». Мы действительно чувствуем, что предоставляем инструмент, который может помочь им конкурировать на этом уровне. Как оператор они не могут продавать джет по местам, но EvoLux как третья сторона создает те же инструменты, которые используют крупные фирмы, и предлагает их всем», — резюмируют в EvoLux.



Первый полет электрического вертолета eR44 по маршруту

Компания magniX, производитель электрических силовых установок для авиации, в партнерстве с Tier 1 Engineering осуществила первый полет полностью электрического вертолета между аэропортами.

Модифицированный вертолет Robinson 44 (eR44), оснащенный электрической силовой установкой magni250, выполнил 29 октября 2022 свой исторический перелет из регионального аэропорта Жаклин Кокран в международный аэропорт Палм-Спрингс, который длился примерно 20 минут.

Компания Tier 1 Engineering разрабатывает eR44 с двигателем magniX для Lung Biotechnology PBC, дочерней компании United Therapeutics Corporation, биотехнологической компании, занимающейся решением проблемы острой нехватки органов, пригодных для трансплантации в США. Силовая установка magniX была установлен на вертолете вместе с аккумуляторной системой, разработанной Tier 1 Engineering, специализирующейся в области проектирования и разработки электрических воздушных судов. eR44 предназначен для доставки человеческих и искусственных органов для трансплантации с нулевым выбросом углерода в месте использования.

«Основываясь на нашем первом полете вертолета eR44 в июне прошлого года, успешно заверченный полет по маршруту делает нас на шаг ближе к устойчивой транспортировке жизненно важных органов», — сказал Нуно Таборда, генеральный директор magniX. «magniX рада стать частью инициативы, которая положительно повлияет на тех, кто нуждается в неотложной медицинской помощи. Это только начало применения электрических вертолетов, у которых большое будущее в качестве недорогой, безуглеродной и надежной альтернативе моделям с двигателями внутреннего сгорания».

С декабря 2019 года компания magniX также предоставила свою технологию для некоторых первых электрических полетов, в том числе eBeaver компании Harbour Air, eCaravan компании Cessna и, совсем недавно, в сентябре 2022 года, полностью электрического регионального самолета Eviation Alice.

Tier 1 Engineering в настоящее время работает с FAA над проектом eR44 для получения дополнительного сертификата типа (STC). Lung Biotechnology PBC планирует приобрести парк экологических вертолетов для перевозки органов для трансплантации.



Готова ли авиация к новой эре сверхзвуковых путешествий?

На фоне того, что American Airlines стала третьим крупным перевозчиком, разместившим заказ на новые сверхзвуковые самолеты Overture компании Boom Supersonic, Джим Скотт, соучредитель компании Artemis Aerospace, специализирующейся на поставках авиационных компонентов, рассуждает о мотивах возрождения сверхзвуковых авиаперелетов и готовности пассажиров к этой новой эре авиации.

Когда легендарный Concorde в последний раз приземлился в аэропорту Хитроу в октябре 2003 года, эра сверхзвуковых авиаперевозок, казалось, подошла к концу.

Впервые появившись на авиационном рынке в 1976 году, Concorde, безусловно, произвел впечатление. Способный летать с крейсерской скоростью 2 Маха,

он сократил продолжительность пути из Лондона в Нью-Йорк всего до трех часов — меньше половины среднего времени полета по сравнению с его дозвуковыми аналогами.

Состоятельные пассажиры и бизнесмены захотели испытать непревзойденную скорость Concorde и роскошное обслуживание, и вскоре самолет стал эксклюзивом, к которому многие стремились.

Однако из-за роста цен на топливо, которые превышали прибыль, и ограничения на маршруты, по которым самолет мог летать из-за уровня шума, после более чем 25-летней службы Concorde больше не был целесообразным вложением средств.

Громкая катастрофа Concorde рейса 4590 авиакомпании Air France в 2000 году, унесшая жизни 113 человек при вылете из парижского аэропорта имени Шарля де Голля, также нанесла ущерб. До этого момента Concorde имел безупречные показатели безопасности и считался одним из самых безопасных самолетов в мире.

После расследования, которое показало, что во время взлета самолет наехал на обломки на взлетно-посадочной полосе в результате чего одна из его шин лопнула и пробила топливный бак, были внесены модификации. К ним относятся кевларовая обшивка топливных баков и специально разработанные устойчивые к разрыву шины.

Однако это мало что изменило, и в 2003 году сокращение числа пассажиров, вызванное авиакатастрофой в Париже и террористическими атаками 11 сентября, побудило операторов Concorde, Air France и British Airways, одновременно объявить, что в том же году они выведут самолет из эксплуатации.



Было предпринято несколько попыток возродить Concorde. Но эксплуатационные расходы, ограниченное количество пассажиров и растущая потребность в более дешевых поездках, наряду с отказом Airbus от поддержки технического обслуживания, в конечном итоге означали, что сверхзвуковые авиаперевозки должны были переместиться в музей.

В период с 2003 по конец 2010-х в мире сверхзвуковых самолетов мало что изменилось. Растущий спрос на самолеты, которые могли бы перевозить гораздо больше пассажиров и экономно расходовать топливо, означал, что у них не было особого желания разрабатывать современный эквивалент Concorde.

Однако в 2019 году все изменилось, когда новая гонка сверхзвуковых самолетов, способных летать быстрее скорости звука, начала набирать обороты.

Множество стартапов с разной степенью амбиций надеялись открыть новую эру сверхзвуковых авиаперевозок. Одним из них стал Boom — компания из Денвера, которая всего за пять лет работы привлекла на создание 55-местного самолета, способного летать со скоростью, вдвое превышающей скорость звука, \$141 млн инвестиций. Но с одним ключевым отличием по сравнению с Concorde — конкурентные тарифы для пассажиров.

Boom заявляет, что его реактивный самолет Overture, который должен сойти с конвейера в 2025 году, будет летать со скоростью 1,7 Маха (чуть меньше чем 2,04 Маха у Concorde) — вдвое больше, чем у самых быстрых нынешних коммерческих самолетов.

Virgin Atlantic — компания, известная своими инвестициями в будущее авиаперевозок и активный сторонник Concorde — первой заключила сделку с Boom

в 2016 году, согласившись стать партнером компании для создания и испытаний ее самолетов.

С тех пор еще два оператора, United Airlines и American Airlines, разместили у Boom заказы на 15 и 20 самолетов соответственно. Очевидно, жажда сверхзвуковых путешествий снова в деле. Но что изменилось, и почему теперь авиаперевозчики стремятся снова предложить сверхзвуковой вариант?

На некоторые из них отвечает основатель Boom Блейк Шолль. Не имея никакого опыта в аэрокосмической отрасли, Шолль приступил к исследованию того, как возродить сверхзвуковой полет после того, как он перестал ждать, пока кто-то еще осуществит его мечту о возможности полетать на Concorde.

В ходе планирования запуска исследование Шолля показало, что эксплуатационные расходы были ключом к успешному восстановлению сверхзвуковых авиаперевозок. Он сказал: «Concorde был слишком дорог в эксплуатации, поэтому немногие могли позволить себе летать на нем. Используя Википедию, я просчитал цифры, чтобы выяснить, что мне нужно сделать, чтобы это стало экономически целесообразным. Оказывается, ответ заключается в том, чтобы повысить эффективность использования топлива на 30%. Итак, я пошел и прочитал несколько аэрокосмических учебников, пошел на курсы конструирования и начал встречаться со всеми, кого мог найти в этой отрасли. Я сказал им найти недостатки в моих идеях. В конце концов, люди начали говорить: «Это действительно имеет смысл», и мы создали компанию».

Concorde, несмотря на свою роскошь, был известен тем, что у него был особенно крошечный салон, поэтому условия для пассажиров были стесненными. Самолет Boom решит эту проблему, установив широ-

кие сиденья, большие окна и создав достаточно места для работы и отдыха.

Несмотря на то, что опыт пассажиров сверхзвуковых полетов улучшится, в настоящее время нет точных данных о том, сколько пассажиры должны будут платить за поездку на самолете Boom Overture, и это может быть брешью в идее Boom.

Поскольку после пандемии деловые поездки отошли на второй план, а развлекательный туризм процветает, еще неизвестно, смогут ли сверхзвуковые самолеты изменить правила игры, которые они обещают для авиационной отрасли. Тем не менее пока те, кто надеется на возвращение к романтике сверхзвуковых путешествий, остаются непоколебимыми.



«Большой квадрокоптер». Эксперт о перспективах аэротакси в России

Первые коммерческие полеты российского аэротакси планируются в 2025 году. В эфире радио Sputnik перспективы такого вида транспорта оценил генеральный директор компании «Альянс Авиационных технологий Авинтел» Виктор Прядка.

Российские разработчики беспилотного аэротакси Novor планируют осуществить первые коммерческие полеты в 2025 году. Сейчас идет процесс сертификации модели данного средства передвижения в качестве гражданского воздушного судна.

Виктор Прядка объяснил, что представляет собой данный летательный аппарат. «В данном случае речь

идет о применении в коммерческих целях аэротакси, которое будет передвигаться на высоте до 150 метров с максимальной скоростью до 200 километров в час и перевозить двух пассажиров. Особо нового здесь ничего нет – по сути дела летательный аппарат представляет собой большой квадрокоптер, который, используя энергию аккумулятора, может находиться в воздухе примерно 40 минут, за это время он может фактически переместиться в районе 100 километров. Насколько я знаю, подобные разработки активно ведутся в Китае, Корее, Японии. Летательные аппараты такого типа в частном порядке появились лет 15 назад», – сказал он.

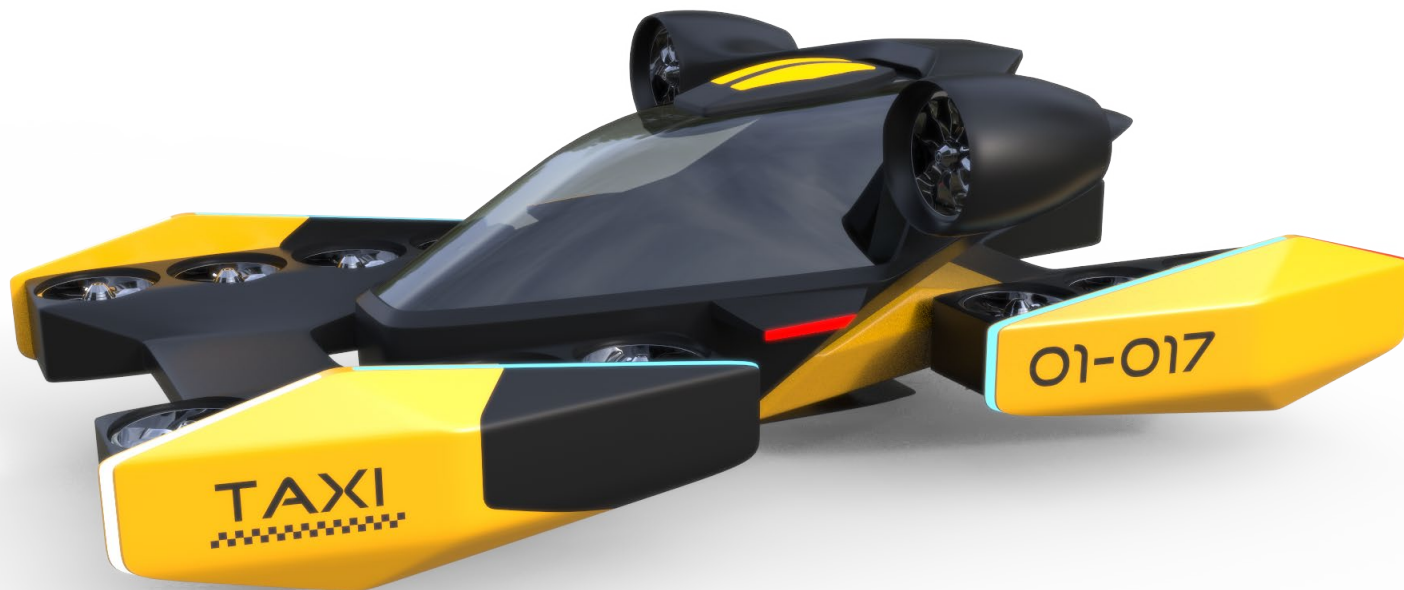
Важно проработать систему безопасности летальных аппаратов и инфраструктуру для их обслуживания, отметил эксперт.

«Самое главное – проработать систему безопасности как самого летательного аппарата, аэротакси, так и линий, на которых они будут эксплуатироваться. Если речь идет о крупных городах, высота 150 метров позволяет обходить многие строения, но линии должны быть проложены соответствующим образом, чтобы была возможность безопасно совершить аварийную посадку в случае отказа техники. Нужны будут зарядные станции, и должны быть предусмотрены площадки, как это сделано с вертолетами», – перечислил Виктор Прядка.

Аэротакси в России могут стать массовым явлением, однако не в ближайшие пять-семь лет, прогнозирует эксперт.

«Большой массовости через пять-семь лет не наберется, думаю, лет через 20 это начнет набирать обороты. Нужно учитывать и стоимость перевозки. Изначально планировалось, что километр будет стоить 20 рублей, а сейчас уже речь идет о 200 рублях. Скорее всего, по мере сертификации и запуска в серийное производство стоимость может возрасти. Первое время цена может быть высокая, как это было с сотовыми телефонами. Затем по мере того, как будут увеличиваться наработки по комплектующим, будут отработаны ПО и навигация, аэротакси может стать вполне обыденным и массовым явлением», – заключил Виктор Прядка.

Источник: радио Sputnik



HondaJet Elite II получил одобрение FAA

Honda Aircraft сообщает о получении сертификата типа FAA на свою обновленную модель HondaJet Elite II. Поставки самолета начнутся уже в текущем месяце.

В октябре Honda Aircraft представила обновления для HondaJet: увеличенную дальность полета, новый дизайн салона, тормозные интерцепторы и функцию стабилизации захода на посадку. В первой половине следующего года компания также добавит систему автоматической тяги, а во второй половине — систему автоматической посадки Garmin Autoland.

Дальность нового Elite II в соответствии с NBAA IFR составляет 1547 морских миль (четыре пассажира, 100 морских миль запаса), что на 110 морских миль больше, чем у Elite S. По словам вице-президента по продажам Honda Aircraft Пита Криглера, чтобы разместить дополнительное топливо, максимальная масса была увеличена на 200 фунтов, до 11100 фунтов, без существенного изменения веса пустого.

Другие обновления включают в себя новую систему тормозных интерцепторов, которые оптимизируют взлетно-посадочные характеристики при новой максимальной массе. По данным Honda Aircraft, стабилизированный заход на посадку «помогает пилоту с помощью звуковых и визуальных предупреждений поддерживать стабильное состояние самолета при заходе на посадку».

Покупатели также смогут выбрать новую схему окраски фюзеляжа «черный собо́ль», а также интерьер салона в стилях «оникс» и «сталь». Вариант с ониксом включает в себя «богатую и теплую нейтральную бежевую тему салона с акцентами на дереве средних тонов», а сталь — «современную светло-серую тему с высококонтрастными мраморными акцентами».

Другие изменения интерьера включают в себя новое половое покрытие в проходе из твердой древесины в виде елочки и дощатого узора, новую акустическую обработку всего салона для снижения шума, поворотные кресла, чехлы кресел пилотов из овечьей кожи и дополнительные три дюйма пространства для ног в кабине экипажа.

Система освещения также получила модернизацию: многоцветные светодиоды внутри салона и ночная мягкая подсветка цвета индиго, наземная подсветка главной входной двери, а также интегрированное наружное освещение.

С добавлением системы автоматической тяги и технологии Autoland от Garmin, HondaJet станет первым новым двухдвигательным самолетом, предлагающим возможность полностью автоматической аварийной посадки в случае потери пилотом дееспособности без какого-либо вмешательства человека.

Цена Elite II составляет \$6,95 млн, и, по словам Криглера, переход производства с Elite S на конфигурацию II «происходит прямо сейчас». В настоящее время Honda Aircraft не предлагает обновление конфигурации Elite S до Elite II.



Резкий спад трафика в Европе, а в США стабильность

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, за семь дней ноября глобальная активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 1% ниже, чем в том же периоде прошлого года, и на 12% выше допандемийного ноября 2019 года. Трафик бизнес-джетов на 2% ниже, чем в прошлом году, и на 15% выше уровня трехлетней давности.

Регулярные авиаперевозки в мире начали первую неделю ноября на 23% ниже относительно ноября до пандемии, и на 11% выше по сравнению с прошлым годом. Трафик пяти ведущих мировых авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Airlines, Ryanair и United Airlines) на 9% выше аналогичного периода прошлого года, и на 2% ниже 2019 года. Грузовые авиаперевозки на 3% выше, чем в ноябре 2019 года, хотя и на 5% ниже относительно прошлого года.

Северная Америка

С начала месяца активность бизнес-джетов находится на уровне прошлого года, и на 14% больше, чем три года назад. На 44-й неделе, завершившейся 6 ноября, активность в регионе упала на 2% по сравнению с предыдущей неделей и на 1% по сравнению с той же неделей 2021 года. За последние четыре недели трафик на 1% выше относительно прошлого года.

В ноябре рынок бизнес-джетов США значительно опережает показатели трехлетней давности: активность выросла на 17% по сравнению с ноябрем 2019 года, хотя и на 1% ниже прошлогодней. Другие ключевые рынки Северной Америки отстают от предпандемийного ноября: активность в Канаде снизилась на 12%, в Мексике — на 33%.

В самом загруженном региональном бизнес-аэропорту Тетерборо наблюдается рост на 2% по сравнению с ноябрем прошлого года и снижение на 8% по сравнению с показателями трехлетней давности. В Палм-Бич трафик на 41% выше, чем три года назад, хотя на 2% ниже прошлого года, Лас-Вегас Маккарран на 5% выше, чем три года назад, на 8% ниже, чем в прошлом году. В

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	441,211	71%	10.9%	66.7%	-23.2%
Business Aviation	103,593	17%	-1.1%	42.9%	12.1%
Other	55,881	9%	23.9%	92.7%	22.3%
Cargo	21,857	4%	-4.8%	-1.6%	2.8%
Grand Total	622,542	100%	9.1%	60.3%	-15.2%

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

Departure Country	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
United States	50,427	91.9%	-0.5%	57.4%	16.9%
Canada	1,917	3.5%	4.8%	40.9%	-12.4%
Mexico	1,436	2.6%	-15.4%	38.3%	-32.7%
Bahamas	334	0.6%	5.7%	193.0%	82.5%
Dominican Republic	93	0.2%	-6.1%	13.4%	3.3%
Turks and Caicos Islan...	80	0.1%	45.5%	100.0%	86.0%
Puerto Rico	75	0.1%	-41.9%	-6.3%	11.9%
Cayman Islands	59	0.1%	391.7%	490.0%	40.5%
Bermuda	54	0.1%	12.5%	68.8%	1.9%
U.S. Virgin Islands	48	0.1%	14.3%	20.0%	-7.7%
Sint Maarten	47	0.1%	0.0%	27.0%	17.5%
Panama	35	0.1%	29.6%	191.7%	12.9%
Jamaica	30	0.1%	130.8%	30.4%	36.4%
Costa Rica	25	0.0%	4.2%	0.0%	177.8%
Barbados	23	0.0%	0.0%	64.3%	-32.4%
Grand Total	54,857	100.0%	-0.6%	56.5%	13.6%

Рынки Северной Америки для бизнес-джетов, 1–7 ноября 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Ван-Найс наблюдает рост на 3% по сравнению с прошлым годом, и на 18% относительно 2019 года.

Европа

В текущем месяце активность бизнес-джетов в Европе на 16% ниже относительно ноября прошлого года. Несмотря на это падение, трафик по-прежнему на 12% выше по сравнению с 2019 годом. На

44-й неделе полеты упали на 10% по сравнению с предыдущей неделей, и на 18% ниже по сравнению той же неделей 2021 года. За последние четыре недели активность отстает на 17% от того же периода в 2021 году.

Парижский Ле-Бурже является самым загруженным европейским аэропортом бизнес-авиации в ноябре, хотя его трафик на 15% ниже относительно прошлого года, но на 15% выше 2019 года. Милан Линате на самом деле стал единственным аэропортом, в котором наблюдается активность выше, чем в прошлом году, вылеты бизнес-джетов выросли на 4% по сравнению с прошлым годом, и на 37% больше, чем три года назад. Ататюрк и амстердамский Схипхол опережают прошлогодние показатели на 40% и 2% соответственно.

В этом месяце самыми загруженными типами эксплуатантов в Европе стали компании по управлению воздушными судами и чартерные операторы. Но в обоих случаях наблюдается значительное снижение количества рейсов по сравнению с прошлым годом, на 28% и 22% соответственно. В отличие от этого, трафик частных летных отделов на 13% выше относительно прошлого года, и на 79% больше, чем три года назад. Долевые операторы летают на 5% больше, чем в ноябре прошлого года, и на 49% по сравнению с 2019 годом.

Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы активность бизнес-джетов на 22% выше относительно прошлого года, и на 53% больше по сравнению с 2019 годом. В регионе ROW (остальной мир - Rest of World) в первые 7 дней ноября было выполнено чуть более 4600 рейсов. В Бразилии, самом загруженном рынке, наблюдается снижение активности на 10% по сравнению с прошлым годом, несмотря на рост на 55% по сравнению с тремя годами ранее. Полеты бизнес-джетов в Китае выросли на 24% по сравнению с прошлым годом, несмотря на то, что это почти в два раза меньше трехлетней давности. В Египте, принимающем конференцию COP27, наблюдается на 19% больше активности по сравнению с ноябрем прошлого года, и на 41% больше, чем три года назад.

В среднем за последние четыре недели в аэропорт Шарм-эль-Шейха прилетало 1,8 деловых самолета в день, и из них 32 — в день открытия

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
KTEB,TEB,Teterboro,New York	1,592	3.2%	2.3%	184.3%	-8.2%
KPBI,PBI,Palm Beach Intl.,West Palm Beach	932	1.8%	-1.8%	49.8%	41.0%
KLAS,LAS,McCarran Intl.,Las Vegas (US-NV)	808	1.6%	-8.3%	119.0%	5.1%
KDAL,DAL,Dallas Love Field,Dallas (US-TX)	774	1.5%	-3.5%	24.0%	10.3%
KVNY,VNY,Van Nuys,Los Angeles (US-CA)	712	1.4%	3.3%	49.3%	18.1%
KHPN,HPN,Westchester County,New York	598	1.2%	-3.4%	61.2%	21.1%
KHOU,HOU,William P Hobby,Houston (US-TX)	585	1.2%	-10.8%	53.5%	22.1%
KIAD,IAD,Washington Dulles Intl.,Washington (US-DC)	560	1.1%	-6.7%	75.0%	10.7%
KPDK,PDK,DeKalb Peachtree,Atlanta (US-GA)	527	1.0%	-3.1%	46.8%	5.0%
KSDL,SCF,Scottsdale,Phoenix (US-AZ)	515	1.0%	-25.3%	17.3%	21.5%
KMDW,MDW,Chicago Midway Intl.,Chicago	485	1.0%	6.4%	110.0%	-10.8%
KOPF,OPF,Miami-Opa Locka Executive,Miami (US-FL)	464	0.9%	-16.7%	23.4%	24.7%
KSNA,SNA,John Wayne -Orange County,Los Angeles (US-CA)	454	0.9%	-4.6%	54.9%	27.5%
KBNA,BNA,Nashville Intl.,Nashville (US-TN)	436	0.9%	-6.2%	87.9%	35.0%
KAPF,APF,Naples Municipal,Naples (US-FL)	428	0.8%	-24.6%	6.5%	21.6%
Grand Total	50,427	100.0%	-0.5%	57.4%	16.9%

Аэропорты бизнес-авиации США, ноябрь 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Operator Type	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)
Aircraft Management	3,061	31%	-28.5%	25.0%	-1.1%
Branded Charter	2,418	25%	-21.7%	22.1%	3.6%
Private Flight Department	1,654	17%	12.8%	147.2%	79.2%
Fractional Ownership	1,247	13%	4.8%	143.6%	48.5%
Corporate Flight Department	862	9%	-12.7%	35.5%	-1.6%
Ambulance / Medical	267	3%	-0.4%	1.1%	-2.2%
Government / Military	264	3%	-15.7%	-22.1%	-9.9%
OEM	30	0%	7.1%	-6.3%	50.0%
Shuttle	7	0%	-50.0%	40.0%	16.7%
Cargo / Logistics	2	0%	100.0%		-33.3%
Training	2	0%	-94.1%	-96.6%	-98.1%
Grand Total	9,814	100%	-15.9%	41.4%	11.9%

Типы операторов бизнес-джетов, Европа, 1–7 ноября 2022 г., по сравнению с предыдущими годами

конференции COP27. В первые выходные в Шарм-эль-Шейх прибыло в общей сложности 37 бизнес-джетов, по сравнению с 79 прибытиями в аэропорты Глазго Прествик, Эдинбург, Глазго в первые выходные COP26 в Глазго в прошлом году.

Регистрацию самолетов за рубежом хотят запретить

Российским авиакомпаниям хотят запретить регистрировать самолеты за рубежом. Цель — усиление безопасности полетов и создание «исключительного суверенитета» в отношении воздушного пространства РФ.

Депутатский законопроект, предполагающий такую меру, уже рассматривает кабмин. Перевозчики в лице профильной ассоциации высказались против этой идеи. По их мнению, она ограничивает права авиакомпаний и ставит под угрозу возможность экс-

плуатации большей части флота — она сейчас зарегистрирована сразу в двух реестрах, а снять их с регистрации на Бермудах перевозчики самостоятельно не могут.

Суверенитет в небе

Правительство рассматривает законопроект, фактически предполагающий введение запрета на регистрацию самолетов российских авиакомпаний за рубежом. Проект подготовил депутат, председатель думского комитета по промышленности и торговле Владимир Гутенев. Аппарат правительства попросил профильные министерства подготовить позиции по теме в срок до 1 ноября, следует из письма директора департамента транспорта кабмина Анатолия Мещерякова.

Проектом предлагается внести поправки в ст. 101 Воздушного кодекса РФ, дополнив ее абзацем о том, что коммерческие воздушные перевозки пассажиров выполняются только на гражданских судах, зарегистрированных в российском госреестре.

«Проект направлен на предотвращение угроз для безопасности полетов и обеспечения транспортной связанности территории России», — говорится в тексте пояснительной записки. С копией направленного в кабмин проекта ознакомились «Известия».

Введенные в 2022 году санкции западных стран и приостановка сертификатов летной годности самолетов, зарегистрированных в иностранных реестрах, поставили под угрозу обеспечение этой транспортной связанности, а также участие российских авиакомпаний в международной аэронавигации, говорится в документе.

Принятый в марте закон, позволяющий регистрировать права на иностранные самолеты в России и выдавать им российские сертификаты, лишь временно регламентирует эту процедуру (на 2022 год), а предлагаемый проект предусматривает введение постоянных требований по регистрации самолетов. Кроме того, в мировой законодательной практике уже есть прецедент установки требований о национальной регистрации самолетов — в Кодексе США (раздел 49 «Транспорт», параграф 44 101 «Эксплуатация самолетов»).

Предполагается, что проект позволит создать правовые основания для реализации «полного и исключительного суверенитета в отношении воздушного пространства РФ» и обеспечения безопасности полетов, не подверженной негативным последствиям потенциальных недружественных действий любого иностранного государства.

Владимир Гутенев подтвердил «Известиям», что проект с подобными формулировками действительно был подготовлен и направлен в кабмин. Раскрывать подробности он не стал, сославшись на ожидание отзыва правительства.

Парламентарий лишь пояснил, что проект разработала группа депутатов на базе экспертного совета по авиационной промышленности при комитете. В пресс-службах Минтранса и кабмина отказались от комментариев. В пресс-службе «Аэрофлота», куда законопроект также направлялся на оценку, не ответили на запрос редакции.

Ускоренная перерегистрация

Российские авиавласти не первый год обсуждают меры, которые стимулировали бы компании реги-



стрировать самолеты в России, а не за границей. Глава Росавиации Александр Нерадько на заседании коллегии в марте 2021 года уже предлагал полностью запретить регистрацию в инореестрах начиная с 2023 года.

После введения массированных санкций против российской авиаотрасли в марте 2022 года в ответ на начало СВО на Украине компании сами стали экстренно перерегистрировать свой парк в стране. Согласно последним — сентябрьским — данным Минтранса, в Росреестре оформлено уже 1218 из 1288 летающих воздушных судов. Но поскольку не все перевозчики делали это с согласия и одобрения своих лизингодателей, самолеты остались зарегистрированы и в инореестрах.

По данным на 31 октября, в реестре Бермудских островов остается еще 497 самолетов российских эксплуатантов, среди которых пассажирских — 468 штук. Это большая часть всего авиапарка России, который насчитывает 738 самолетов иностранного производства. По оценке «Известий», на основе актуального реестра Бермуд, «дебермудизировать» пока удалось лишь 148 воздушных судов.

Редакция направила запрос крупнейшим российским лизинговым компаниям — ГТЛК, «СберЛизингу», «ВТБ Лизингу».

Остановка международных полетов

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), куда входят все крупнейшие российские авиакомпании, не поддержала инициативу.

В письме АЭВТ в Минтранс от 27 октября говорится, что предлагаемые изменения необоснованно огра-

ничивают права российских авиакомпаний по эксплуатации судов, а сам законопроект подготовлен с нарушением юридической техники: проектируемое изменение касается ст. 101 главы XV «Воздушные перевозки» ВК РФ, тогда как эта глава регламентирует отношения между авиакомпанией и пассажиром. Требования же к самим самолетам изложены в ст. 8 и главе V «Воздушные суда» Воздушного кодекса.

Более того, такая инициатива может не позволить авиакомпаниям эксплуатировать значительную часть флота, которую они сами не могут deregистировать из инореестров помимо воли собственников — лизинговых компаний, сообщил в письме в Минтранс старший вице-президент АЭВТ Александр Виндермут.

«В настоящий момент большая часть флота гражданских судов российских авиакомпаний сохраняет регистрацию как на Бермудских островах, так и в госреестре РФ. В связи с тем что прекращение регистрации на Бермудах находится вне полномочий российских авиакомпаний, их deregистрация (оттуда) не представляется возможной», — отметил он в письме.

К полной остановке полетов эта инициатива не приведет, считает младший директор корпоративных рейтингов НРА Алла Юрова.

— Инициатива предполагает обязательную регистрацию самолетов в российском реестре, при этом еще в июне Минтранс сообщал, что на тот момент 1207 из 1274 самолетов, эксплуатируемых в России, получили регистрацию в национальном реестре. Но сложности, связанные с тем, что часть этих судов не снята с учета в иностранных реестрах, касаются в основном сегмента международных перевозок, — пояснила эксперт.

Возможности по новой регистрации самолетов российских авиакомпаний в основных иностранных реестрах сейчас представляются ограниченными, поэтому российский реестр и так постепенно становится приоритетным для отечественных компаний в среднесрочной перспективе, уточнила Алла Юрова.

Руководитель практики авиации и финансирования активов BGP Litigation Владислав Риков дополнил, что у многих российских собственников или лизинговых компаний есть сложности с выводом самолетов из инореестров в связи с санкционными ограничениями и с тем, что не все иностранные консультанты могут оказать им услуги.

— Сейчас неясно, насколько процесс deregистрации может затянуться по времени, — отметил эксперт.

Не до конца ясна и общая логика законопроекта — предложение распространяется только на коммерческие перевозки, но не, например, на авиацию общего назначения (АОН, некоммерческие полеты в интересах собственника самолета). Тогда как в рамках полетов авиации общего назначения тоже возникают вопросы безопасности при наличии иностранной регистрации, отмечает Владислав Риков.

По словам эксперта рейтингового агентства АКРА Александра Гущина, ситуация с флотом у российских авиаперевозчиков сейчас непростая, а необходимость прекратить эксплуатацию значительной его части, которая может возникнуть в случае реализации инициативы, негативно скажется на всей авиаотрасли.

Источник: Известия

«Мы, как отрасль, должны оставаться позитивными»

Генеральный директор и основатель брокерской компании Mesinger Jet Sales Джей Месингер не смог побывать на выставке NBAA 2022, но пообщался с коллегами, чтобы оценить атмосферу на шоу.

Что ж, она завершилась. NBAA-BACE 2022 позади, но воспоминания и эмоции продолжают.

Я поговорил с несколькими посетителями и попробовал выяснить их впечатления, так как в этом году не смог присутствовать на выставке. Каково было лично присутствовать на этом мероприятии? Это выглядело так, как если бы все люди, которых я спрашивал, говорили как один человек, потому что ответы были очень похожи.

Поскольку все комментарии были такими положительными, я должен сказать, что это было выигрышное мероприятие. Браво NBAA и персоналу за то, что они смогли организовать шоу, которое не только объединяет всю отрасль, но и красноречиво говорит о накопленном желании собраться вместе лицом к лицу.



Все, с кем я общался, начинали с разговора об опыте работы с клиентами. Начиная со своих собственных, а потом рассказывая о тех клиентах, которых им удалось увидеть во время мероприятия. Возможность наконец-то наладить связь с клиентами была даже более впечатляющей, чем кто-либо мог себе представить. Объятия и рукопожатия вернули сближение между присутствующими, которое несколько ускользнуло.

Конечно, помимо личного сближения от того, что мы снова вместе, пришла реальность нашей сегодняшней отрасли. Обсуждение спроса и предложения было очень важной темой. Стало ясно, что те из нас, кто непосредственно занимался в нашей отрасли покупкой и продажей самолетов, были истощены отсутствием поставок. Это фактически изменило методологию того, как мы все ведем этот бизнес.

Слово «хитрый» часто всплывало в моих расспросах. Сложно найти, затем оценить и, наконец, продать поддержанный деловой самолет. Сегодня самолеты часто выходят на рынок только потому, что продавец считает, что на нынешнем рынке, богатом спросом, можно получить прибыль от сильной конъюнктуры.

«Хаос» и «беспорядок» также использовались несколькими людьми, с которыми я разговаривал. Дни четкого, прозрачного листинга и умного маркетинга сменились постоянными гонками. Гонки, чтобы вывести его на рынок в качестве продавца, гонки, чтобы получить предложение в качестве покупателя, и гонки, чтобы добраться до инспекции, чтобы, наконец, дойти до закрытия сделки.

«Головокружение» — еще одно слово, используемое сегодня для описания процесса. Никто из тех, с кем я разговаривал, не считал, что существует какое-то

волшебное решение проблемы поставок. Никто также не почувствовал, что спрос уходит, даже несмотря на рост процентных ставок, разговоры о рецессии и геополитические волнения во всем мире.

Все, с кем я разговаривал, считали, что со 100-процентной амортизацией или без нее спрос сохранится, хотя многие покупатели желают войти в рынок с нормальным уровнем остаточных убытков по сравнению с прошлым годом.

Самой интересной стороной уравнения будет поставка самолетов. Увеличение предложения, без сомнения, сдвинет маятник от рынка продавцов к более сбалансированному состоянию. Это было бы хорошо и не обязательно привело бы к существенному нарушению ценообразования, но, скорее всего, к более традиционному уровню остаточной стоимости.

Возможность пообщаться лицом к лицу позволила провести много конструктивных переговоров между профессионалами отрасли. Без платформы NBAA-BACE, позволяющей вести эти очень личные беседы, мы, как группа, все еще сталкивались бы со многими реальными проблемами.

Последний вывод от большинства заключался в том, что события, большие или малые, — это то, к чему мы должны стремиться и впредь поддерживать. Будь то крупные мероприятия, подобные BACE, или небольшие региональные выставки, мы, как отрасль, должны внести свой вклад, чтобы присутствовать и общаться с нашими коллегами. Мы должны поддерживать актуальность и значимость мероприятий. Мы, как отрасль, должны оставаться позитивными и кричать о ценности для всех нас.

Источник: AINonline

Персонал, цепочка поставок и регулирование

По словам Пита Банса, президента и главного исполнительного директора Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), три самых больших препятствия, с которыми сейчас сталкиваются производители воздушных судов бизнес-авиации, — это проблемы с персоналом, в цепочках поставок и регуляторные проблемы.

Выступая недавно на конференции Corporate Jet Investor в Майами, он отметил, что, несмотря на успех Закона о защите рабочих мест в авиационном производстве, который помог производителям сохранить более 31 000 рабочих мест во время пандемии Covid, участники отрасли сообщают, что количество оптимального инженерного и заводского персонала сократилось в среднем на 20% от надлежащей рабочей силы.

Что касается проблем с цепочками поставок, Банс отметил, что они носят системный и далеко идущий характер. «Я не уверен, что люди понимают, что это не только сырье», — сказал он, добавив, что в дополнение к таким ситуациям, как нехватка гелия (который используется в сварочных операциях), также в дефиците дополнительные компоненты, такие как профильные материалы и компьютерные чипы. «Многим нашим компаниям приходится тратить инженерные ресурсы не на будущие проекты, а фактически на переделку электронных плат, чтобы иметь возможность использовать доступные чипы», — пояснил он.

Однажды реализовав бережливый подход к доставке деталей «точно в срок» в попытке снизить затраты на складские запасы, большинство производителей теперь вынуждены снова заключать долгосрочные контракты со своими поставщиками, чтобы вселить в них уверенность для увеличения штата сотрудников и инвестиций в свои объекты.

Наконец, Пит Банс выразил обеспокоенность по поводу нехватки опыта в FAA, поскольку 40% его нынешних сотрудников по сертификации имеют опыт работы менее двух лет. «Когда вы пытаетесь проанализировать, насколько это изнурительно для отрасли прямо сейчас, то это действительно важно», — заявил он. «Мы так много делаем для FAA, внедряя все эти новые технологии, а также продвигая всех наших традиционных производителей».

Банс считает, что в числе факторов, способствующих утрате институционального опыта на фоне ухода на пенсию руководителей отделов, является парадигма работы на дому эпохи Covid, которая препятствует

беспрепятственной передаче знаний. «Нет офисного обучения на рабочем месте... так что это начало давать сбои», — сказал он. «Производительность резко снизилась только из-за того, что они не способны совместно работать».

В качестве примера он отметил, что для ответа на простые документы, отправленные в отдел сертификации воздушных судов или в региональные офисы агентства, теперь может потребоваться до 120 дней, по сравнению с 30-ю в допандемийную эпоху. «Мы не можем выполнять свою работу, и наша отрасль не может процветать при таком отсутствии реакции», — заявил Банс.



Президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс (справа), фото: Corporate Jet Investor

Самолет недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Helio H-395 Super Courier**

Год выпуска: **1959 г.**

Место съемки: **октябрь 2022 года, Kaluga Oreshkovo - UUFO, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович