



Неделя выдалась достаточно скучной, поэтому предлагаем небольшой обзор основных событий. Согласно Business Aviation Bulletin от WINGX, с начала года (с 1 января по 20 ноября) глобальная активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 12% выше по сравнению с прошлым годом, и на 14% выше относительно 2019 года. Грузовые авиаперевозки также опережают показатели трехлетней давности: рейсы выросли на 5%, хотя и снизились на 3% относительно прошлого года. Трафик регулярных авиакомпаний по-прежнему отстает от допандемийного уровня: рейсов стало на 25% меньше, чем три года назад, хотя на 23% больше по сравнению с прошлым годом.

В 2022 году мы наблюдали почти шесть месяцев подряд падение активности бизнес-джетов по сравнению с 2021 годом, что значительно снизило спрос с пиков восстановления после пандемии, хотя рынок по-прежнему имеет значительный прирост по сравнению с 2019 годом.

Нынешний ЧМ по футболу в Катаре не успев начаться, уже превращается в один из самых скандальных мундиалей за всю свою почти столетнюю историю. В целом к Катару как к хозяевам вал претензий по организации мероприятия. Отдельные решения у классического футбольного мира вызывают просто недоумение. Главное международное событие в спортивной сфере вызвало огромный ажиотаж среди болельщиков, которые решили прилететь в Доху на бизнес-джетах. Впрочем, операторы и брокеры, выполняющие рейсы в катарскую столицу характеризуют ситуацию, созданную катарскими авиационными регуляторами и провайдерами, как «адскую». Все подробности в этом номере.



Почти шесть месяцев подряд падение трафика

WINGX: В Европе наблюдаются самые слабые тенденции, при этом в США стабильный рост, хотя спрос на чартерные перевозки снижается, в то время как на Ближнем Востоке и в Азии по-прежнему наблюдается сильный рост **стр. 19**

«Тяжелый» футбол

Нынешний ЧМ по футболу в Катаре не успев начаться, уже превращается в один из самых скандальных мундиалей за всю свою почти столетнюю историю. В целом к Катару как к хозяевам вал претензий по организации мероприятия **стр. 21**

HondaJet не по карману Jet It

Генеральный директор Jet It Гленн Гонсалес заявил, что отсутствие надежности HondaJet стоило более \$20 млн дополнительных расходов, и оператор выведет бизнес-джеты из своих долевых программ **стр. 23**

Миллениалы меняют рынок VVIP путешествий

Согласно последнему отчету Pelorus, в течение следующих пяти лет семь основных тенденций будут определять отрасль роскошных путешествий для владельцев частных самолетов и чартерных клиентов **стр. 25**


Gulfstream™



«Зеленая болезнь» перекинулась через океан

После [протестов](#) в Европе, организованных против частной авиации, аналогичные события, но меньшего масштаба, нарушили работу нескольких аэропортов США в Калифорнии, Нью-Джерси, Северной Каролине и штате Вашингтон. Акции прошли в прошлый четверг, когда мировые лидеры собрались в Египте на Конференцию ООН по изменению климата.

Мирные демонстрации в США, в которых участвовали группы активистов Extinction Rebellion и ученые из дочерней организации Scientist Rebellion, были нацелены на аэропорты с высоким трафиком частной авиации, в том числе на специальные анклав авиации общего назначения, такие как аэропорт Тетерборо в районе Нью-Йорка и аэропорт Ван-Найс в Лос-Анджелесе.

Демонстрации привели к арестам в нескольких ме-

стах, в том числе в FBO Wilson Air Center в Charlotte/Douglas International Airport, где некоторые участники приковали себя цепями к воротам при въезде в аэропорт. Среди задержанных по обвинению в мелком вторжении был климатолог NASA Питер Калмус, который, согласно New York Times, предусмотрительно отметил, что его личное мнение не должно отражаться на его работодателе.

В аэропорту Тетерборо примерно два десятка протестующих временно заблокировали главный вход в один из самых загруженных узлов частной авиации страны на несколько часов, пока не были произведены аресты, так в King County International Airport/Boeing Field в Сиэтле протестующие разбили лагерь возле FBO Signature Aviation. В Ван-Найс активисты заблокировали въезд на парковку NetJets.



FBO PULKOVO-3

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

Cell:+7(921)961-1820

E-mail : ops@jetport.ru

SITA: LEDJPXH
AFTN: ULLLPXH



В Финляндии конфисковали три частных самолета россиян

Финские правоохранительные органы изъяли три частных самолета, принадлежащих россиянам. Об этом сообщил в пятницу телеканал Yle. Стоимость конфискованных активов оценивается в 191 млн евро (около \$198 млн).

Самолеты находились в парке финской компании Polar Aviation и принадлежали члену «Газпромбанка» Сергею Грищенко, на которого не распространялись ограничения. Финские силовики заподозрили Polar Aviation в связях с бизнесменом Геннадием Тимченко, который был клиентом компании. Polar Aviation отрицает эту связь. «Мы не имеем к ним никакого отношения», - приводит канал слова представителей Polar Aviation. «Наша деятельность полностью прозрачна

для международной авиации и различных органов власти», - заявил один из юристов компании.

Ранее правоохранительные органы запросили у Polar Aviation данные о пассажирах за 2021–2022 годы, чтобы выяснить, были ли среди них подсанкционные лица. Но компания отказалась раскрыть эту информацию. Polar Aviation, с другой стороны, утверждает, что предоставила всю информацию, запрошенную властями.

Три изъятых самолета были зарегистрированы в Финском авиационном регистре в августе прошлого года. С тех пор самолеты совершили «сотни рейсов» в Вену, Гамбург, Марокко, Италию и Дубай.





Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Первую очередь аэродрома Левашово в Ленинградской области откроют в декабре 2023 года

Первую очередь аэродрома Левашово в Ленинградской области откроют в декабре 2023 года. Об этом во вторник сообщил ТАСС архитектор-художник, Ингмар Витвицкий, руководитель архитектурно-строительного бюро Ingmar Architects, которое разработало проект аэродромного комплекса.

«На данный момент практически закончилась реконструкция взлетной полосы, проходят испытания взлетной полосы. (...) Практически перестраивается весь генеральный план. Наш аэровокзал, малый терминал введут в эксплуатацию в декабре 2023 года. А вторая очередь здания - это декабрь 2024 года», - отметил он.

Российское военное ведомство и ПАО «Газпром» заключили концессионное соглашение о реконструкции аэродрома Левашово (Ленинградская область), которая

позволит применять его и в интересах гражданского воздушного флота.

Ранее сообщалось, что в рамках соглашения с «Газпромом» до 2023 года планируется реконструировать ВПП, построить необходимые сооружения и коммуникации, а также дооснастить аэродром необходимым аэронавигационным и метеорологическим оборудованием. Реконструкцию искусственной ВПП длиной более 2,6 км планируется завершить до конца 2022 года. Строительство новых объектов обеспечения, в том числе объектов водосточно-дренажной системы, патрульной дороги, периметрального и шумозащитного ограждения и светосигнального оборудования будет завершено летом 2023 года.

Мастерская Ingmar Architects представит проект аэропортового комплекса на аэродроме «Левашово» на VIII биенале «Архитектура Петербурга».



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

Техобслуживание в формате онлайн

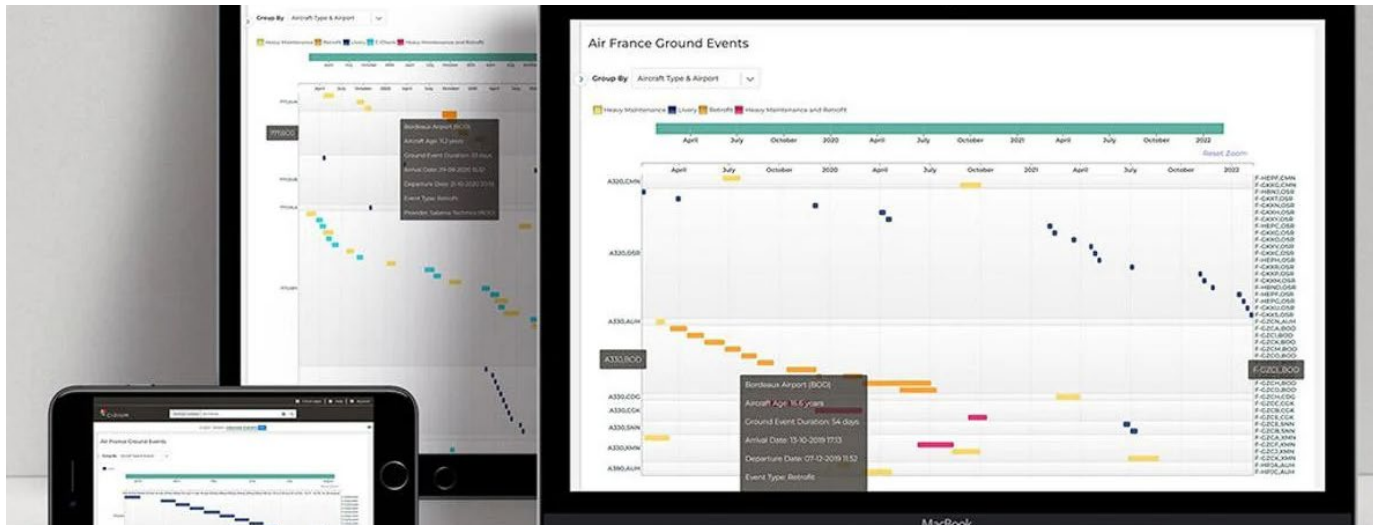
Cirium представила первую в авиационной отрасли спутниковую функцию отслеживания технического обслуживания самолетов в своем модуле Ascend Profiles. Новая функция Ground Events позволяет производителям самолетов и двигателей, провайдерам ТОиР, поставщикам запчастей, арендодателям и страховым компаниям отслеживать и прогнозировать будущие события технического обслуживания самолетов.

«Это означает, что предприятия могут лучше понять, когда и где в последний раз выполнялось техническое обслуживание самолета, и спрогнозировать его следующий визит в технический центр. Ground Events также помогает определить переходы воздушных судов и стратегии в отношении того, как и где эксплуатантами или владельцами распределяются бюджеты на техническое и послепродажное обслуживание», - рассказывает Джереми Боуэн, генеральный директор Cirium. «Отслеживая каждое наземное событие с самолетом авиакомпании, мы можем определить, было

ли оно связано с изменением дизайна салона, новым брендингом самолета, техническим обслуживанием или его возвращением в эксплуатацию».

Ground Events фиксирует все случаи, когда воздушное судно находится на земле более семи дней, и определяет регистрацию воздушного судна, аэропорт, дату и время прибытия, дату и время вылета, продолжительность наземного события (в днях) и возраст воздушного судна. Для конкретных авиакомпаний функция демонстрирует виды деятельности по техническому обслуживанию и провайдера.

Функция Ground Events является частью пользовательского интерфейса Ascend Profiles (UI), который визуализирует профили авиакомпаний и арендодателей, предоставляя быструю информацию о типах самолетов, местоположениях аэропортов, производителях, ТОиР и многом другом. Функционал доступен в виде приложения и работает на настольных компьютерах, мобильных устройствах и планшетах.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

KlasJet введет в эксплуатацию BBJ2

Литовский бизнес-оператор KlasJet (входит в Avia Solutions Group) сообщает о вводе в эксплуатацию очередного самолета производства Boeing. Речь идет о 22-местном BBJ2 (Boeing 737-8EF(WL)).


В настоящее время самолет находится в центре доработки JetMS Completion Avia Solutions Group, где будет полностью обновлен интерьер самолета. Самолет должен начать полеты в середине апреля 2023 года и будет базироваться в Дубае, ОАЭ. Генеральным агентом по продаже этого самолета будет офис Charman Freeborn в Дубае.

Изначально самолет был выпущен в 2001 году. Предыдущим эксплуатантом был саудовский оператор Mid East Jet. Сейчас KlasJet управляет крупнейшим в


Европе парком самолетов Boeing 737-VIP (шесть воздушных судов).

«В то время как наши 56-68-местные VIP-самолеты Boeing 737 с уникальным дизайном отлично подходят для больших групп, таких как спортивные команды, деловые и политические делегации, BBJ2 послужит отличным выбором для состоятельных семей, представителей правительства, президентов, королевских семей. Мы планируем, что BBJ2 позволит укрепить наши позиции на быстрорастущем рынке Ближнего Востока, поскольку этот самолет является идеальным вариантом для высокопоставленных лиц, которые живут в регионе или посещают его на регулярной основе», — объясняет Рита Домкуте, генеральный директор KlasJet.






FCGOPS
A part of Flight Consulting Group



Диспетчерский центр 24/7
Планирование полетов



Наземное обслуживание
Полный спектр услуг

www.fcgops.aero

Очередной шедевр от Winch Design

Компания Winch Design объявила о завершении комплексной реконструкции Bombardier Global 5000, превращающей десятилетний стандартный бизнесджет в уникальный индивидуальный самолет.

Идея заключалась в том, чтобы взять устаревший оригинальный салон самолета и создать яркое и характерное пространство, индивидуализированное под клиента. Большая художественная стена на кормовой переборке стала отправной точкой концепции и выдающимся элементом нового выразительного интерьера.

Вдохновленный японским художником Кадзуо Ширага, этот элемент был заказан как оригинальное произведение искусства, нарисованное прямо на переборке самолета. Яркие цвета и абстрактные де-

тали придают особый акцент салону владельца в кормовой части салона.

Инсталляция была сложной: художник наносил рисунок непосредственно на переборку, используя полностью сертифицированные материалы. Используя отдельные цвета из национальных японских мотивов, интерьер сочетает в себе смесь утонченной геометрии в изготовленном на заказ ворсовом ковре и тисненых кожаных переборках. Кроме того, кресла были полностью переделаны с использованием высококачественной кожи, чтобы придать салону более свежий и легкий вид.

Установка и техническое обслуживание интерьера были выполнены Bombardier UK, а все внутренние работы по ремонту салона были сделаны командой AeroVisto в Швейцарии.



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

FAA добавит eVTOL в правила для авиаперевозчиков

FAA предлагает внести изменения в свои определения, касающиеся авиаперевозчиков, чтобы создать возможности для включения новых воздушных судов с механической подъемной силой, таких как eVTOL, в существующие эксплуатационные правила.

21 ноября агентство опубликовало уведомление о предлагаемом нормотворчестве (NPRM), охватывающее изменения, позволяющие определить, на каких условиях воздушные суда с механической подъемной силой, которые не могут быть отнесены к категории самолетов или вертолетов, могут регулироваться для операций авиаперевозчика, включая регулярные рейсы авиакомпаний и чартерные рейсы по требованию.

По данным FAA, пересмотренные определения представляют собой «важный шаг к тому, чтобы сделать коммерческие воздушные такси реальностью», и это даст отрасли 60 дней для комментариев после того, как NPRM появится в Федеральном реестре. «Это правило определения вертикально взлетающих воз-

душных судов закладывает основу, которая позволит эксплуатантам использовать такие воздушные суда», — говорится в сообщении агентства. «Это важно, потому что наши правила должны распространяться на воздушные суда с механической подъемной силой, чтобы они могли работать на коммерческой основе».

В тандеме с этой инициативой FAA также разрабатывает правила сертификации пилотов для воздушных судов с механической подъемной силой и новые эксплуатационные требования. Эти предлагаемые правила должны быть опубликованы летом 2023 года и будут доработаны к моменту, когда первый eVTOL пройдет сертификацию типа.

На прошлой неделе исполняющий обязанности администратора Федерального управления гражданской авиации США Билли Нолен сообщил, что коммерческие операции eVTOL могут начаться в начале 2025 года, что соответствует ожиданиям нескольких производителей eVTOL, включая Joby и Archer.




FBO MINSK



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

**ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ
 ВАШЕ ВРЕМЯ**

fbo-minsk.aero

Остров Мэн одобряет преамбулу MEL от AviationManuals

Реестр острова Мэн (IOMAR) предоставил компании AviationManuals, разработчику программного обеспечения и руководств для систем управления безопасностью, предварительное одобрение преамбулы перечня минимального оборудования (MEL).

Это одобрение от реестра деловых самолетов уменьшит количество содержимого, требующего полной проверки в процессе утверждения MEL, тем самым сэкономив время обработки для клиентов компании. В AviationManuals заявили, что прошли обширную оценку в процессе одобрения, включая тщательную проверку преамбулы и документов. Регуляторные

стандарты IOMAR являются одними из самых высоких в отрасли деловой авиации.

«Наша команда уделяет большое внимание соблюдению нормативных требований и безопасности полетов», — сказал генеральный директор AviationManuals Марк Байер. «Мы внимательно следим за всеми правилами и передовыми практиками, что позволяет AviationManuals выпускать MEL на самом высоком уровне. Это предварительное одобрение IOMAR дает нашим клиентам и подписчикам душевное спокойствие, к которому мы всегда стремимся».



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

BBJ рассчитывает на 2023 год

По итогам трех кварталов 2022 года Boeing Business Jets (BBJ) не смог передать клиентам ни одного самолета, следует из отчета GAMA.

Представители BBJ считают, что компания пережила «наиболее разрушительные последствия проблем с 737 MAX» и кризиса Covid, и теперь выполняет обязательства по поставкам.

По словам президента компании Эрики Пирсон, подразделение бизнес-авиации Boeing, получив в этом году четыре заказа на самолеты BBJ, фактически извлекло выгоду из неудовлетворенного спроса на самолеты бизнес-класса во время пандемии и вступило в предварительные переговоры о дальнейших контрактах на BBJ Max и широкофюзеляжные самолеты BBJ.

Компания планирует поставить в этом году два зеленых BBJ MAX, а в первой половине 2023 года еще три, отметила Пирсон, объяснив, что интерес только увеличился из-за рекордно низкого запаса подержанных BBJ. «На рынке всего несколько подержанных BBJ», — сказала она. «Мы также напрямую общаемся с новыми потенциальными клиентами. Короче говоря, спрос вырос намного выше среднего исторического значения, несмотря на некоторое затишье по сравнению с пиком в начале этого года — типичная картина для конца лета и начала осени».

«В отличие от коммерческой авиации, интерес к BBJ и другим деловым самолетам всех размеров вырос во время пандемии, и путешественники с высоким доходом сейчас арендуют частные самолеты больше, чем когда-либо», — заключила Пирсон.

Pilatus Aircraft: поставки традиционно стабильны

По итогам девяти месяцев 2022 года Pilatus Aircraft поставил заказчикам 75 самолетов общей стоимостью \$571,9 млн. За три квартала текущего года клиенты получили один PC-6, 47 PC-12NGX и 27 PC-24.

Ключевые поставки в этом году включали передачи самолетов чартерным операторам PlaneSense (США) и JetFly (Европа). Обе компании сообщили о сохранении высокого спроса со стороны пассажиров. Авторизованные центры Pilatus сообщают, что многие из существующих клиентов PC-12 переходят на последнюю версию PC-12 NGX, чтобы воспользоваться преимуществами нового двигателя и авионики, а также совершенно новыми интерьерами. К третьему кварталу 2022 года Pilatus поставила 1920 самолетов PC-12 с момента запуска программы и следующей весной отметит важную веху поставки 2000-го PC-12. Этот

самолет получит PlaneSense, крупнейший в мире оператор самолетов Pilatus (41 PC-12 и 8 PC-24).

Общий налет PC-12 в настоящее время составляет более 10 миллионов часов. Весной 2023 года Pilatus также поставит 200-й PC-24. С 2017 года мировой парк самолетов PC-24 налетал 116 000 часов.

Маркус Бухер, генеральный директор Pilatus, прокомментировал: «Нам очень повезло, что и PC-12, и PC-24 пользуются таким высоким спросом среди наших постоянных клиентов. Несмотря на текущую высокую инфляционную среду, рост стоимости энергии в Европе и прогнозируемый экономический спад, наша глобальная сеть продаж сохраняет оптимизм в отношении того, что очень высокий спрос на наши уникальные самолеты выдержит бурю».



Robinson идет на рекорд

Согласно данным GAMA, американская компания Robinson Helicopter за три квартала 2022 года передала заказчикам 188 вертолетов на общую сумму \$126,1 млн. Клиенты получили 11 вертолетов R22 Beta II, 5 R44 Cadet, 39 R44 Raven I, 59 R44 Raven II и 74 R66.

Как отмечают в компании, пережив в 2020 году спад поставок, вызванный Covid, Robinson Helicopter возрождается. Президент и председатель компании Курт Робинсон отмечает, что после падения поставок до 177 единиц в 2020 году производитель восстановился до 244 поставок в прошлом году, даже несмотря на то, что компания продолжает устранять ограничения Covid и сбои в цепочке поставок.

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

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

Учитывая эти условия, Курт Робинсон ожидает, что общий объем поставок в этом году продолжит расти.

Leonardo Helicopters увеличивает объемы поставок

Итальянский производитель Leonardo Helicopters за первые три квартала текущего года передал заказчикам 77 вертолетов на общую сумму \$661,4 млн. Клиенты получили 26 AW119Kx, 2 AW109 Trekker, 8 AW109 GrandNew, 22 AW139, 10 AW169 и 9 AW189. В первом квартале производитель передал 16 машин, во втором — 27 вертолетов, в третьем — 34 вертолета.

В конце октября в Leonardo сообщили о полете первого серийного конвертоплана AW609. Первый серийный AW609 присоединяется к прототипу, базирующемуся в США, и еще двум прототипам в Италии. Все они в настоящее время проходят последние этапы испытаний перед сертификацией FAA. По словам производителя, в настоящее время компания имеет текущие обязательства от клиентов на почти 60 конвертопланов AW609, в том числе три от Объединенного авиационного командования ОАЭ, а так-

же соглашения с Bristow и Eca на офшорные и EMS версии. Но пока Leonardo Helicopters не раскрывает стоимость AW609.

Как комментируют в Leonardo, производитель является мировым лидером на рынке двухдвигательных VIP/корпоративных вертолетов, включая частные, чартерные и VVIP/государственные транспортные услуги, заняв долю в 45% за последние десять лет. Сегодня по всему миру летает более 900 VIP/корпоративных вертолетов Leonardo, примерно 25% из которых базируются в Латинской Америке. Основываясь на давней и отличительной философии компании в области дизайна, технологий и обслуживания, а также ценностях в сфере представительского транспорта, Leonardo недавно запустила бренд Agusta, чтобы воплотить свой уникальный опыт и превосходство для будущих инициатив на рынке VIP.



Archer Aviation представила Midnight

Калифорнийский стартап Archer Aviation Inc представил серийную версию своего eVTOL Midnight. Компания планирует использование Midnight для перевозки пассажиров в оживленных городских районах, в том числе в аэропорты.

Согласно релизу, Midnight - это эволюция летательного аппарата Archer Maker, который подтвердил свою запатентованную конфигурацию. И прототип и серийная версия имеют неподвижное крыло с 12-ю несущими винтами - шесть стационарных на задней кромке и шесть передних пятилопастных пропеллеров способны полностью отклоняться вперед для крейсерского полета. В горизонтальном полете шесть задних двухлопастных винтов фиксируются в конфигурации с минимальным лобовым сопротивлением.

Электрический eVTOL спроектирован так, чтобы быть безопасным, устойчивым и бесшумным, и может перевозить четырех пассажиров и пилота. Воздушное судно способно развивать максимальную скорость до 241 км/ч и пролететь до 160 км без подзарядки. Оно оптимизировано для полетов на короткие расстояния около 32 км с периодом зарядки примерно 10 минут между ними. Кресла Midnight изготовлены из «льняного» волокна и в дизайне используется ткань, изготовленная из переработанного содержимого, такого как пластиковые бутылки. Более того, в электродвигателях, используемых в Midnight, значительно меньше движущихся частей, чем в газотурбинных или поршневых двигателях, что позволяет им работать с меньшими затратами на техническое обслуживание и меньшим общим риском.

Компания утверждает, что конструкция летательного аппарата Midnight почти в 1000 раз тише вертолета. Кроме того, Midnight полностью электрический, что обеспечивает нулевые выбросы при эксплуата-

ции. Archer стремится по возможности использовать возобновляемые источники энергии для питания своих самолетов.

В октябре Archer Aviation Inc заявила, что намерена произвести около 250 eVTOL в 2025 году и нарастить производство в последующие годы, поставив перед собой цель пройти сертификацию своих воздушных судов к концу 2024 года. «В первый год мы построим 250 аппаратов, во второй — 500, в третий год — 650, а затем увеличим объем до 2000 воздушных судов в год», — сказал в интервью Reuters генеральный директор Адам Гольдштейн.

Archer стремится сертифицировать Midnight к концу 2024 года, хотя Федеральное авиационное управле-

ние США (FAA) все еще находится в процессе разработки правил сертификации для воздушных судов такого типа.

После сертификации, eVTOL калифорнийского стартапа будет конкурировать на переполненном рынке с десятками других разработчиков, таких как Joby Aviation Inc и Vertical Aerospace Ltd. Зарождающаяся отрасль, поддерживаемая промышленными тяжеловесами, такими как Toyota Motor Corp и Delta Air Lines, по-прежнему сталкивается со значительными проблемами, связанными с сертификацией, разработкой подходящей системы управления воздушным движением и усовершенствованием аккумуляторных технологий. В течении текущего года акции Archer упали на 54%.



Еco Caravan отправился в первый полет

Еco Caravan компании Ampaire совершил свой первый полет на полностью интегрированной гибридно-электрической силовой установке. Ampaire ожидает, что это будет первый электрифицированный региональный самолет, который поступит в коммерческую эксплуатацию после сертификации в 2024 году, и первый в серии более крупных гибридно-электрических самолетов Ampaire, которые приведут к переходу на экологически чистую авиацию.

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

Компания Ampaire провела первые запуски двигателя Еco Caravan в апреле 2022 года. Компания работает с FAA над получением дополнительного сертификата типа в 2024 году. Силовая установка использует турбогенератор для зарядки аккумуляторов, которые приводят в действие электродвигатель с винтом.

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

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

В июле Ampaire получила твердый заказ на пять Еco Caravan, а также опцион на дополнительные 20 самолетов. Покупателем стала американская авиакомпания

WingTips, работающая в Калифорнии, Аризоне и Неваде.

В декабре 2021 Ampaire получила твердый заказ, подкрепленный депозитами, на 25 своих девятиместных самолетов Еco Caravan. Покупателем является американская MONTE, финансирующая развитие устойчивых региональных авиационных технологий. Самолеты будут сданы в лизинг компаниям-партнерам для полетов на региональных маршрутах протяженностью от 160 до 650 км, выполняя рейсы в основном из удобных аэропортов авиации общего назначения.



VistaJet расширяет партнерство с Nobu

Глобальный оператор деловой авиации VistaJet расширяет свое многолетнее партнерство с сетью ресторанов Nobu, представляя новое творение самого шеф-повара Нобу Мацухиса. Это блюдо, доступное только для клиентов VistaJet, представляет собой эксклюзивное удовольствие, приготовленное для пассажиров, путешествующих на борту парка серебристо-красных самолетов.

Чтобы обеспечить стабильное и безупречное качество изысканных блюд, VistaJet тщательно составляет меню на каждом рейсе, при этом каждое блюдо готовится с учетом влияния на вкусовые рецепторы и органы чувств высоты, пониженной влажности и увеличенного шума и движений.

Клиенты доверяют VistaJet из-за превосходного комплексного опыта полетов. Количество новых клиентов в США достигло самого высокого уровня за всю историю компании, и она продолжает вводить новшества в свои услуги, сотрудничая с лучшими шеф-поварами и ресторанами мира, потому что, как и частная авиация, хорошая еда может доставить вас в любую точку мира.

Благодаря портфолио Private World участники VistaJet имеют доступ к преимуществам, предлагаемым сетью из сотен партнеров на всех континентах. А на борту флота из более чем 360 самолетов, включая Global 7500, который может пролетать без пересадок из Лос-Анджелеса в Гонконг, клиенты VistaJet, летающие из США, могут насладиться на высоте 45 000 футов эксклюзивным опытом в стиле Nobu, ориентированным на качественные ингредиенты, исключительное обслуживание и вдохновленного частной трапезой.

Шеф-Повар Нобу Мацухиса: «Я рад продолжить наше

сотрудничество с VistaJet и представить сухое мисо из лосося на пару от Nobu — новое и интересное блюдо, созданное исключительно для их клиентов. Как и Nobu, VistaJet — это глобальный бренд, стремящийся предложить своим гостям непревзойденный сервис мирового класса, и я с нетерпением жду продолжения нашего партнерства на долгие годы вперед».

Леона Ки, Президент Vistajet Us: «В VistaJet мы работаем над тем, чтобы наши участники имели тот же уровень качества и обслуживания в небе, что и на земле. Мы ценим партнерство с Nobu, которое демонстрирует нашу приверженность созданию простых, идеально выполненных и бесшовных впечатлений, которыми можно наслаждаться в любое время и в любом месте».



FAA продлевает срок регистрации самолетов до семи лет

На этой неделе FAA опубликует новое правило, которое продлит срок действия свидетельств о регистрации самолетов с трех до семи лет.

Согласно проекту, владельцы воздушных судов должны будут подтверждать свою регистрационную информацию и продлевать свои сертификаты каждые семь лет, если событие или обстоятельство не требуют новой регистрации до этого времени. Если агентство определит, что регистрационная информация неверна, от владельца может потребоваться представить новые регистрационные формы.

Кроме того, новое правило дополнительно затрагивает несколько других областей, связанных с регистрацией воздушных судов, в том числе отменяет требование о том, чтобы агентство выдавало письмо о продлении временного разрешения, если регистрация не была выдана или отклонена в течение 90 дней с момента подачи заявки. Оно также отменяет устаревшие правила, касающиеся перерегистрации.

В 2010 году FAA обязало владельцев самолетов перерегистрировать свои самолеты каждые три года. До этого срок регистрации был бессрочным, но с условием, что владельцы должны поддерживать свои регистрации в актуальном состоянии. Однако агентство обнаружило, что многие владельцы не делали этого, создав множество устаревших регистраций и вызвав обеспокоенность правоохранительных и других государственных органов.

Но в Законе о повторном разрешении FAA от 2018 года Конгресс поручил агентству продлить этот трехлетний период до семи для некоммерческих самолетов авиации общего назначения. Однако FAA заявило, что не может провести различие между коммерческими и некоммерческими самолетами авиации общего

назначения, и добавило: «Невозможно иметь разные сроки регистрации коммерческих и некоммерческих самолетов авиации общего назначения. Поэтому FAA продлевает срок регистрации всех самолетов до семи лет».

Хотя агентство выбрало новое правило, а не более традиционное и требующее много времени уведомление о предлагаемом процессе нормотворчества, оно будет принимать комментарии в течение 30 дней после его

публикации в Федеральном реестре. Правило вступает в силу через 60 дней после публикации.

NBAA высоко оценила правило, заявив, что оно не только поможет ускорить получение разрешений FAA с уменьшением рабочей нагрузки, но также расширит полномочия владельцев самолетов на работу после даты продления регистрации с 90 дней после истечения срока до 12 месяцев, предоставив буфер от любых задержек с продлениями.



Авиакомпании попросили разрешить полеты с одним пилотом для снижения расходов

Авиакомпании и регуляторы десятков стран предлагают разрешить осуществлять полеты пассажирских самолетов с одним пилотом в кабине вместо двух, чтобы снизить затраты и смягчить влияние дефицита кадров, сообщил Bloomberg.

Соответствующие обращения в Международную организацию гражданской авиации ООН (ИКАО), разрабатывающую авиационные стандарты, направили более 40 стран, включая Германию, Великобританию и Новую Зеландию. Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) работает с производителями самолетов, чтобы определить, как будут выполняться полеты с одним пилотом, и подготовить соответствующие правила. EASA ожидает, что они могут заработать с 2027 года.

На первом этапе власти могут разрешить одиночное пилотирование в режиме крейсерского полета, при котором нагрузка на экипаж ниже, чем при взлете и посадке. В этом случае второй пилот сможет отдыхать в салоне, а не оставаться в кабине, помогая управлять самолетом.

Airbus сообщил агентству, что сейчас оценивает то, как его самолеты могут управляться меньшими по численности экипажами. Производитель, в частности, сотрудничает с авиакомпаниями и регуляторами, чтобы выяснить, смогут ли два пилота безопасно заменить трех на дальнемагистральных рейсах.

Переход к полетам с одним пилотом будет «во много-много раз сложнее», чем процесс уменьшения экипажа в кабине до двух человек, который проходил на протяжении десятилетий, считает директор по летным операциям CathayPacific Крис Кемпис. Он напомнил, что в 1950-х в кабине самолета обычно находились пять человек, включая бортинженера,

штурмана и радиста, прежде чем развитие технологий сделало их присутствием необязательным.

Управление гражданской авиации Великобритании отметило, что переход на полеты с одним пилотом ужесточит медицинские требования к членам экипажа и может повлиять на их психическое здоровье и удовлетворенность работой. «Психологические барьеры, вероятно, сложнее, чем технологические барьеры», — заявил ранее глава Boeing в Юго-Восточной Азии Александр Фельдман.

Риск полетов с одним пилотом в том, что находящийся в одиночестве пилот может не справиться с эмоциональным напряжением в чрезвычайной ситуации и ему некому будет помочь, отмечает командир экипажа Airbus A330 компании Qantas Airways Тони Лукас, возглавляющий Австралийскую и Международную ассоциацию пилотов (AIPA). Именно это произошло на борту рейса 447 авиакомпании Air France, направлявшегося в Париж из Рио-де-Жанейро 1 июня 2009 года: во время полета командир экипажа оставил в кабине второго пилота и пилота-стажера и отправился на отдых, а когда он вернулся, остановить аэродинамическое сваливание самолета уже было невозможно. Все 228 человек на борту тогда погибли в результате падения самолета в Атлантический океан.

Кроме того, существует риск самоубийства пилотов, напоминает Bloomberg. В 2015 году Airbus A320, принадлежащий «дочке» Lufthansa — лоукостеру Germanwings, врезался в гору во французских Альпах, погибли 150 человек. По итогам следствия причиной катастрофы было названо самоубийство второго пилота, который находился в кабине один: капитан самолета, отлучившись в туалет, не смог вернуться на свое место, так как дверь в кабину была заперта.

На сегодня для безопасности полетов нет ничего лучше, чем «второй отдохнувший, квалифицированный, хорошо обученный пилот, физически присутствующий в кабине экипажа», сообщила в октябре Международная федерация ассоциаций линейных пилотов. EASA отмечает, что осведомлена об опасениях по поводу одиночных полетов. «Эти концепции не будут реализованы до тех пор, пока авиационное сообщество не будет уверено в том, что полеты будут как минимум такими же безопасными, как сегодня», — подчеркнула представитель EASA.

Источник: Forbes.ru



Рынок послепродажного обслуживания становится основным источником дохода для производителей

Согласно анализу, проведенному Corporate Jet Investor (CJI), рынок послепродажного обслуживания становится основным источником дохода для производителей, на долю которого в некоторых случаях приходится до 72% дохода. Среди производителей, включая Bombardier, General Dynamics (Jet Aviation), Textron Aviation и Rolls-Royce, услуги послепродажного обслуживания приносили от 26% до 72% доходов.

Наиболее значительную долю можно увидеть в последних финансовых результатах Rolls-Royce, где почти три четверти (72%) его дохода в размере 2,34 млрд фунтов стерлингов приходится на услуги. По результатам полугодия 2022 года компания заявила, что у нее более высокие доходы от услуг сервисных центров и долгосрочных соглашений об обслуживании (LTSA).

В последних отчетах Bombardier указывается, что более четверти выручки приходилось на услуги послепродажного обслуживания. Компания заработала \$1,46 млрд в третьем квартале 2022 года, и 26% этой суммы (\$380 млн) было получено за счет постпродажных услуг.

На конференции CJI Singapore 2022 Эрик Мартель, генеральный директор Bombardier, отметил: «Мы взяли на себя обязательство, что к 2025 году мы увеличим наш бизнес примерно до \$7,5 млрд дохода, 73% которого будет приходиться на продажу и поставку самолетов, но также мы собираемся расширить наш сервисный бизнес, чтобы он составлял около 27% нашего дохода. Где бы мы ни находились в мире, мы хотим быть уверены, что можем обслуживать наших клиентов в их часовом поясе, в их географии, с сервисным центром и доступными запчастями. Это был долгий, но очень успешный путь. Мы хотим значительно расширить наше присутствие в сфере услуг».

В июле Bombardier в четыре раза увеличила размер своего сервисного центра в Сингапуре, став крупнейшим заводским центром бизнес-авиации в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Расположенный в аэрокосмическом парке Seletar, центр, открытый в 2014 году, был расширен с 6500 кв. м. до 27000 кв. м.

С учетом Jet Aviation, общая выручка аэрокосмического подразделения General Dynamics в третьем квартале 2022 года составила \$2,35 млрд, из которых 27% приходится на услуги.

Последние результаты Textron показали, что на услуги послепродажного обслуживания приходится более трети прироста выручки. Выручка Textron Aviation была выше, чем в предыдущем году, на \$592 млн, и более трети этого роста (\$204 млн) было связано с увеличением объема послепродажного обслуживания, который включает продажу запчастей, техническое обслуживание, осмотр и ремонт. Выручка группы за год составила \$12,28 млрд по сравнению с \$11,65 млрд в 2020 году.



Опыт пространственной дезориентации на земле поможет в полете

В Лаборатории пространственной дезориентации Авиационного университета Эмбри-Риддла студентка Нелла Филипкова надела гарнитуру виртуальной реальности, а устройство, в котором она сидит, быстро вращается.

Это выглядит почти так, как будто она находится на аттракционе в парке развлечений, но новый симулятор не предназначен для развлечений. Скорее, это спасательный тренировочный инструмент, позволяющий пилотам реалистично чувствовать и реагировать на опасные условия в полете, которые могут создавать дезориентирующие иллюзии. Такие иллюзии имитируют среди прочего, ощущение разворота, набора высоты или снижения, когда самолет на самом деле летит совершенно прямо или, что еще хуже, делает противоположное тому, что чувствует пилот за штурвалом.

Подобные иллюзии пространственной дезориентации являются одними из наиболее распространенных факторов, приводящим к авиакатастрофам со смертельным исходом, в том числе той, которая унесла жизни Коби Брайанта и его дочери Джианны в 2020 году. Эта авария произошла на вертолете, но последствия дезориентации, испытываемые пилотом, такие же, как и на самолетах.

«Мы всё знаем об этих иллюзиях; однако сложно представить, как это ощущается и насколько это влияет на ваше восприятие», — сказала Нелла Филипкова. «Страшно представить, что вы можете неосознанно испытывать пространственную дезориентацию в полете. По этой причине каждый должен воспользоваться симулятором, чтобы было представление о том, чего ожидать, и как правильно определить иллюзию, если когда-либо столкнешься с ней».

Доктор Боб Томас, доцент кафедры аэронавтики, возглавляющий Лабораторию пространственной дезориентации Авиационного колледжа, в октябре начал исследования и обучение студентов с использованием нового тренажера. Устройство, которое может вращаться на 360 градусов, а также на 30 градусов по тангажу и крену, имитирует иллюзии вестибулярного аппарата, связанные с внутренним ухом, которые могут вызывать головокружение, дезориентацию, морскую болезнь и иллюзии, такие как «кладбищенская спираль», опасное пикирование по спирали, в которое пилот попал случайно. Это также включает визуальные иллюзии, такие как ложный горизонт и иллюзия ширины взлетно-посадочной полосы.

«Мы даем студентам испытать все эти иллюзии, чтобы они знали, как реагировать, если столкнуться с ними в полете», — сказал Томас. Он модифицировал подвижный симулятор Force Dynamics 401cr, а университетская лаборатория расширенной реальности (XR) разработала тренажер виртуальной реальности для авиационных иллюзий (VRAIT), который включает в себя несколько сценариев иллюзий, которые студенты испытывают с помощью гарнитуры виртуальной реальности. Сценарий предполагает, что студенты выполняют полет на Cessna и движутся по записанному маршруту в каждой иллюзии, которая длится около пяти минут.

«У них нет элементов управления в симуляторе — они просто катаются», — сказал Томас. «Мы имитируем попадание в эту ситуацию, и у них есть возможность осматривать все вокруг самолета в виртуальной среде».

Одним из первых студентов, вызвавшихся испытать устройство, был курсант Дерек Матуш, который в на-

стоящее время работает над получением как коммерческого рейтинга на многодвигательные самолеты, так и над сертификацией летного инструктора. Он признал, что нервничал, но сказал, что это был ценный опыт.

«Я настоятельно рекомендую попробовать это каждому курсанту», — сказал он. «Лаборатория позволяет испытать потенциально опасные сценарии в безопасной и контролируемой среде. Это может помочь всем пилотам узнать об опасностях, с которыми можно столкнуться в полете».

По словам Томаса, люди могут паниковать и чрезмерно реагировать на эти иллюзии, когда они летают в реальной жизни, поэтому знакомство с тем, как каждый сценарий ощущается в контролируемом лабораторном пространстве, является бесценным опытом.



Почти шесть месяцев подряд падение активности

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, с начала года (с 1 января по 20 ноября) глобальная активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 12% выше по сравнению с прошлым годом, и на 14% выше относительно 2019 года.

Грузовые авиаперевозки также опережают показатели трехлетней давности: рейсы выросли на 5%, хотя и снизились на 3% относительно прошлого года. Трафик регулярных авиакомпаний по-прежнему отстает от допандемийного уровня: рейсов стало на 25% меньше, чем три года назад, хотя на 23% больше по сравнению с прошлым годом. Топ-5 мировых авиакомпаний (American Airlines, Delta Airlines, United Airlines, Southwest Airlines, Ryanair) в этом году летает на 35% больше, чем в 2021 году, и на 4% меньше по сравнению с 2019 годом.

Северная Америка

С 1 января по 20 ноября 2022 года количество рейсов бизнес-джетов в Северной Америке было на 13% больше, чем в 2021 году, и на 18% больше, чем три года назад. Но с лета активность в годовом исчислении замедлилась. Если посмотреть на последние четыре недели, то рейсы бизнес-джетов на 2% отстают от того же периода в 2021 году. В течение первых 20 дней ноября активность на 2% отстает от того же периода 2021 года, но на 15% выше, чем три года назад. На 46-й неделе, закончившейся 20 ноября, трафик вырос на 11% по сравнению с предыдущей неделей, но снизился на 2% по сравнению с 46-й неделей 2021 года.

Почти треть рейсов бизнес-джетов в этом месяце выполнялась частными летными отделами, их активность выросла на 9% по сравнению с ноябрем прошлого года, и на 24% относительно 2019 года. Корпоративные летные отделы находятся на уровне прошлого года, и на 1% выше, чем в допандемийном ноябре.

Несмотря на значительный прирост по сравнению с 2019 годом, активность чартерных флотов снизилась на 21% по сравнению с

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Depts)	Growth vs 2 yr ago (Depts)	Growth vs 3 yr ago (Depts)
Scheduled Operation	20,543,724	71%	23.0%	54.1%	-24.8%
Business Aviation	4,934,351	17%	11.7%	56.0%	14.3%
Other	2,438,026	8%	28.2%	91.2%	14.2%
Cargo	1,003,273	3%	-2.7%	5.9%	4.7%
Grand Total	28,919,374	100%	20.2%	54.5%	-16.7%

Глобальные полеты самолетов с 1 января по 20 ноября 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Operator Type	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Depts)	Growth vs 2 yr ago (Depts)	Growth vs 3 yr ago (Depts)
Private Flight Department	44,482	28%	8.7%	76.3%	23.8%
Corporate Flight Department	30,730	19%	0.3%	48.1%	1.3%
Fractional Ownership	27,999	18%	1.0%	62.9%	33.0%
Aircraft Management	27,626	17%	-5.6%	50.4%	5.3%
Branded Charter	22,920	14%	-21.1%	28.4%	17.1%
Shuttle	1,354	1%	25.0%	114.2%	-5.0%
Ambulance / Medical	1,349	1%	3.5%	34.6%	5.1%
OEM	1,262	1%	2.9%	38.1%	8.0%
Cargo / Logistics	746	0%	-15.0%	17.9%	-32.2%
Government / Military	683	0%	10.0%	23.1%	41.1%
Training	84	0%	-4.5%	40.0%	42.4%
Grand Total	159,235	100%	-2.2%	54.3%	14.9%

Типы операторов бизнес-джетов в Северной Америке в ноябре 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

прошлым годом. Легкие бизнес-джеты являются наиболее популярными типами самолетов среди частных летных отделов, за ними следуют тяжелые джеты.

Европа

В ноябре количество полетов бизнес-джетов в Европе сократилось на 16% по сравнению с сопоставимым ноябрем 2021 года. Но иллюстрацией того, насколько рынок восстановился после Covid, стал уровень трафика с начала года, который по-прежнему на 17% выше по сравнению с 2019 годом.

Тенденции различаются в зависимости от страны и аэропорта: в ведущем аэропорту бизнес-авиации Ле-Бурже в этом месяце вылетов на 6% больше, чем в ноябре 2019, но на 15% меньше, чем в ноябре прошлого года. Активность в Биггин Хилл снизилась на 20% по сравнению с прошлым годом и выросла на 31% относительно ноября 2019, а трафик в Атагюрк вырос на 17% по сравнению с прошлым годом и на 70% по сравнению с ноябрем 2019.

Остальной мир

В этом году активность бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы на 21% выше относительно прошлого года, и на 54% больше, чем три года назад. С начала ноября трафик вырос на 24% по сравнению с прошлым годом, и на 62% выше относительно 2019 года.

На Ближнем Востоке бизнес-авиация будет в центре внимания на выставке МЕВАА в следующем месяце, и в регионе по-прежнему наблюдается рост спроса на бизнес-джеты. На 46-й неделе активность выросла на 16% по сравнению с той же неделей прошлого года. Пока что ноябрьский трафик на 10% выше, чем за те же 20 дней ноября 2021 года, и на 62% выше, чем три года назад. Тяжелые бизнес-джеты в ближневосточном регионе в ноябре наиболее активны, за ними следуют сверхдальние самолеты. Трафик бизнес-лайнеров находится на уровне прошлого года, и на 31% выше относительно ноября 2019 года.

Крупные спортивные мероприятия, похоже, помогают стимулировать спрос в ближневосточном регионе. В минувшие выходные (18–20 ноября) в связи с открытием чемпионата мира по футболу количество рейсов деловой авиации в Катаре резко возросло. В близлежащие аэропорты, Хамад (ОТНН), Доха (ОТВД), Аль-Хор (ОТВК), за последние четыре недели перед турниром в среднем ежедневно прибывало шесть бизнес-джетов, а в первые выходные спортивного праздника количество прибытий в день увеличилось до 28, что на 345% больше.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «В 2022 году мы почти шесть месяцев подряд наблюдали падение активности бизнес-джетов по сравнению с 2021 годом, что значительно снизило спрос с пиков восстановления после пандемии, хотя рынок по-прежнему имеет значительный прирост по сравнению с 2019 годом. В Европе наблюдаются самые слабые тенденции, при этом в США стабильный рост, хотя спрос на чартерные перевозки снижается, в то время как на Ближнем Востоке и в Азии по-прежнему наблюдается сильный рост по сравнению с 2021 годом».

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
LFPB, LBG, Paris-Le Bourget, Paris (FR)	1,273	4.6%	-14.5%	138.8%	6.3%
EGLF, FAB, Farnborough, London (GB)	768	2.8%	-11.0%	93.5%	9.7%
LSGG, GVA, Geneva Cointrin Intl., Geneva (CH)	766	2.8%	-16.7%	76.5%	6.5%
EGGW, LTN, London Luton, London (GB)	664	2.4%	-13.0%	121.3%	-3.5%
LSZH, ZRH, Zurich, Zurich	658	2.4%	-18.9%	50.6%	24.4%
LFMN, NCE, Nice-Côte d'Azur, Nice	604	2.2%	-16.8%	33.9%	12.7%
LIML, LIN, Milano Linate, Milan (IT)	555	2.0%	-6.6%	215.3%	33.4%
EGKB, BQH, London Biggin Hill, London (GB)	446	1.6%	-19.8%	76.3%	31.2%
LTBA, ISL, Ataturk Intl., Istanbul	445	1.6%	16.8%	-4.3%	69.8%
LEMD, MAD, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Madrid (ES)	414	1.5%	-15.9%	101.0%	16.9%
EDDM, MUC, Munich, Munich	398	1.5%	-0.7%	49.1%	-2.5%
EDDB, SXF, Berlin-Schoenefeld, Berlin (DE)	394	1.4%	-22.7%	71.3%	13.9%
EHAM, AMS, Amsterdam Schiphol, Amsterdam (NL)	380	1.4%	-0.5%	155.0%	37.7%
LIRA, CIA, Ciampino-G. B. Pastine Intl., Rome (IT)	367	1.3%	-17.5%	61.0%	7.3%
LOWW, VIE, Vienna Intl., Vienna (AT)	342	1.2%	-27.5%	24.8%	-1.4%
Grand Total	27,388	100.0%	-15.8%	41.9%	9.5%

Лучшие аэропорты для бизнес-джетов, Европа, 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	19,178	31%	0.3%	42.0%	34.4%
Private Flight Department	15,025	24%	39.8%	144.4%	62.0%
Branded Charter	12,497	20%	9.9%	33.5%	33.8%
Corporate Flight Department	7,117	12%	1.7%	64.7%	46.1%
Government / Military	3,666	6%	48.5%	78.4%	85.2%
Ambulance / Medical	2,403	4%	6.1%	17.9%	15.4%
Fractional Ownership	1,321	2%	19.2%	120.9%	44.2%
Training	367	1%	31.5%	841.0%	9,075.0%
OEM	50	0%	-29.6%	-27.5%	-83.6%
Cargo / Logistics	16	0%	300.0%	300.0%	166.7%
Shuttle	1	0%			
Grand Total	61,641	100%	13.2%	61.6%	43.2%

Типы операторов бизнес-джетов на Ближнем Востоке, 1 января – 20 ноября 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

«Тяжелый» футбол

Нынешний ЧМ по футболу в Катаре не успев начаться, уже превращается в один из самых скандальных мундиалей за всю свою почти столетнюю историю. В целом к Катару как к хозяевам вал претензий по организации. Отдельные решения у классического футбольного мира вызывают просто недоумение.

Так, в Дохе были замечены индийские фанаты в форме и с флагами разных сборных. В европейских СМИ появились предположения, что организаторы для

красивой картинке просто заплатили мигрантам из Южной Азии, чтобы те выдали себя за болельщиков.

Еще на стартовых матчах замечена завышенная посещаемость, которая превышает официальную вместимость стадионов. К примеру, матч открытия Катар – Эквадор принимал стадион «Эль-Байт» с максимальной заполняемостью 60 тыс. зрителей, но в протоколе значится число 67 372 болельщика. Завышенные цифры были и на других матчах турнира: Англия

– Иран, Нидерланды – Сенегал, Уэльс – США. Стадионы, вмещавшие по 40 тыс, посетили, согласно протоколам ФИФА, на 4–5 тыс зрителей больше на каждой из арен. При этом по ТВ-картинке было видно, что стадионы не были заполнены до отказа, а на матче Англии с Ираном и вовсе можно было заметить сотни пустых кресел.

В первые игровые дни Катар снова дал повод говорить и о наплевательском отношении к работникам на турнире. По информации Daily Mail, более 200 кассиров осталось без еды и воды на шесть часов перед церемонией открытия Чемпионата Мира. А фанаты остались без привычного пива. ФИФА за два дня до старта турнира объявила о запрете на продажу алкогольного пива на стадионах в Катаре. Алкоголь будет доступен на этом ЧМ только на территории фанатских зон, а также на лицензированных площадках. Ну что это мы все о футболе? Давайте посмотрим, как себя в Дохе чувствуют бизнес-операторы.

Главное международное событие в спортивной сфере вызвало огромный ажиотаж среди болельщиков, которые решили прилететь в Доху на бизнес-джетах. Впрочем, операторы и брокеры, выполняющие рейсы в катарскую столицу характеризуют ситуацию, созданную катарскими авиационными регуляторами и провайдерами, как «адскую».

«Здесь настолько все сложно, настолько зарегулировано и «дорого», что каждый рейс занимает массу времени и ресурсы», сетует Александр Осит глава брокерской компании JETVIP, которая уже выполнила несколько чартеров на ЧМ. «Серьезная сложность получить нужный слот сопряжена со строгим требованием соблюдения выданного слота и при любом нарушении графика штраф до 20 000 евро, требование депозитов от операторов в размере 25 000 евро за



рейс, необходимость иметь на борту собственного техника или заключить договор с техническим центром в Дохе, который, к слову, может обслуживать всего несколько типов самолетов. И это лишь небольшой перечень проблем, которые возникают при организации перелета на ЧМ по футболу в Дохе. А что с ценами на рейсы? Естественно, при таких серьезных финансовых и технических требованиях стоимость аренды

самолета возрастает в разы. Ранее прогнозируемые цены на чартеры, можно смело умножать на два или три. Так стоимость 40-минутного перелета из Дубай в Доху или обратно может доходить до 50 000 евро и выше, и найти оператора, который захочет совершить такой рейс с выполнением всех требований Дохи, будет серьезной головоломкой».

В свою очередь Управление гражданской авиации Катара (QCAA) и компании по поддержке рейсов бизнес-джетов продолжают предупреждать пассажиров и эксплуатантов бизнес-джетов о необходимости заблаговременного планирования поездок. По данным Universal Weather and Aviation, ожидается, что около 1,2 миллиона болельщиков отправятся в Катар, чтобы посетить матчи на протяжении всего турнира, который начнется в Дохе 20 ноября и продлится до 18 декабря.

«Спрос на частные самолеты и чартерные рейсы резко возрастает по мере приближения игр плейофф, и операторы регистрируют запросы от организаций и частных лиц, желающих избежать длительного ожидания и задержек рейсов в аэропортах», — говорится в сообщении QCAA.

«Объем воздушного движения окажет огромное давление на наличие слотов в международном аэропорту Хамад (ОТНН) и международном аэропорту Дохи (ОТВД), а также на наличие гостиничных номеров в Дохе и прилегающих районах», — сказал операционный директор UAS Джеймс Коллас. «Есть так много вариантов, включая прямые рейсы в Катар или путешествие через соседние страны Ближнего Востока, такие как ОАЭ».

Том Мерфи, глава FBO и специалист по управлению воздушными судами в Gama Aviation Sharjah, сказал, что частные самолеты должны будут платить \$5000 за слот в ОТНН и ОТВД, в то время как нарушение слота будет «караться» штрафом до \$25000, если время обработки превышает 45 минут. Но он отметил, что международный аэропорт Шарджи в соседних ОАЭ не имеет слотов и имеет достаточно места для парковки.



HondaJet не по карману Jet It

В письме, отправленном на прошлой неделе долевым владельцам, генеральный директор Jet It Гленн Гонсалес, который был директором по продажам Honda Aircraft до того как в 2018 году основал долевого оператора в качестве платформы HondaJet, раскритиковал своего бывшего работодателя, заявив, что «Jet It сделала все возможное, чтобы оградить вас от некомпетентности Honda» и выведет из долевого программ бизнес-джетов HondaJet.

JetClub, европейская дочка оператора, также планирует отказаться от HondaJet, по словам генерального директора Вишала Хиремата. «По аналогичным причинам и проблемам, с которыми сталкивается Jet It в США, мы планируем отказаться от Honda в долгосрочной перспективе. В настоящее время у нас есть небольшой флот и команда в Европе, и им можно

управлять, но дальность полета самолетов, поддержка и эксплуатационные ограничения в Европе усложняют эксплуатацию. Имея только один сервисный центр и ограниченные возможности обучения в Европе, Honda не будет входить в наш долгосрочный план на будущее», — говорит Хайремат.

В своем электронном письме клиентам Гонсалес назвал поддержку Honda Aircraft и надежность ее самолетов «не просто разочаровывающими, но шокирующими». Он утверждает, что отсутствие надежности VLJ стоило Jet It более \$20 млн дополнительных расходов.

Электронное письмо было разослано вслед за новостью о том, что оператор из Гринсборо, Северная Каролина, переходит на платформу Embraer Phenom

300 для своей долевого программы. Гонсалес говорит, что первые два легких самолета бразильского производителя, которые были приобретены на вторичном рынке, будут введены в эксплуатацию к концу месяца.

В письме своим долевым владельцам HondaJet Гонсалес пишет: «Как сторонник бренда Honda, я невероятно разочарован временем безотказной работы HondaJet и крайне неадекватной поддержкой, которую мы (и, соответственно, вы, наши члены) получили от Honda Aircraft».

«Они утверждают, что их самолет «предназначен для эксплуатантов» и идеально подходит для чартеров и операторов флотов. И хотя их продукт вполне можно охарактеризовать как прекрасное произведение инженерной мысли, сервиса катастрофически не хватает. Как минимум, мы ожидали, что HondaJet будет соответствовать отраслевому стандарту доступности 85%. Это означает, что 85% флота могут летать в любой день. Однако на каждые девять дней, в течение которых мы летаем на HondaJet, требуется шесть дней технического обслуживания.

«За последние пять месяцев эта статистика привела к тому, что у Jet It было в среднем только 10 летающих самолетов из 24. В течение почти двух лет мы делали все возможное, чтобы оградить вас от некомпетентности Honda, но наш щит истощился».

«Конечно, наши финансовые трудности — это всего лишь одна из проблем; более важным вопросом является то, как мы промахнулись, не оправдав ваши ожидания».

Руководители компаний Volato и Jet Token, которые тоже имеют долевого и карточные программы на HondaJet, не согласны с оценками Jet It.



«График технического обслуживания HondaJet очень выполним и был запланирован в нашей работе с самого начала. По нашему опыту надежность этого самолета не уступает любому другому легкому/сверхлегкому бизнес-джету или превосходит его», — говорит Майкл Уинстон, председатель Jet Token.

Мэтт Лиотта, соучредитель и генеральный директор Volato говорит: «Адаптация к совершенно новому самолету сопряжена с риском, а также с возможностями для роста и обучения. С самого начала мы знали, что плановое техническое обслуживание HondaJet приведет к тому, что его доступность будет ниже, чем у других, более известных легких самолетов. Honda Aircraft была прозрачна в отношении этого и у них была дорожная карта по улучшению с течением времени. Таким образом, мы взяли на себя обязательство работать с производителем над улучшением платформы, сообщая им о нашем опыте работы с самолетами».

Представитель Honda Aircraft сказал Private Jet Card Comparisons: «Honda Aircraft была проинформирована несколькими источниками о сообщении, отправленном генеральным директором Jet It долевым владельцам. Honda Aircraft не комментирует внутренние операционные вопросы, касающиеся наших клиентов. Готовность к вылету HondaJet остается очень высокой и составляет 99,7%. Мы тесно сотрудничаем со всеми нашими клиентами, чтобы помочь им максимально увеличить доступность своих активов, на которую могут влиять многочисленные факторы, связанные с операциями клиента, такими как длительное время простоя из-за аварий, инциденты, наличие пилотов, технических специалистов, планирование и составление графиков технического обслуживания и координация сети сервисных центров».

Тем не менее, Глава Jet It также подтвердил планы сохранить хотя бы часть флота HondaJet для развития

чартерных операций. Объясняя, почему оператор сохранит эти самолеты, с учетом текущих проблем, он сказал: «Спрос на чартерные рейсы изменчив. Мы можем его выключить или включить».

Что касается доступности парка Jet It, то в этом году по меньшей мере три самолета Jet It пострадали при выкатывании за пределы взлетно-посадочной полосы. Согласно данным FlightAware, два самолета HondaJet вышли из строя после этих аварий. Ни в одном из происшествий не было зарегистрировано травм; однако отслеживание FlightAware показывает, что ни один из них в настоящее время не летает.

Кроме того, 7 марта 2022 года C-FJJT, который эксплуатировался в Канаде для Jet It компанией Sky Service Business Aviation Inc., также выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. Его состояние на данный момент не известно.

В ежегодной премии «Выбор читателей» Business Jet Traveler компания Honda Aircraft получила оценку 3,04 по пятибалльной шкале, что является самым низким показателем среди всех производителей бизнес-джетов. Embraer набрал 3,28 балла. Компания Gulfstream Aerospace, которая не присутствует в категории VLJ или легких джетов, набрала 3,70 балла.

В вопросе о предпочтениях в сегменте VLJ, Embraer Phenom 100 опередил HondaJet с результатом 56% против 31%, в то время как Phenom 300 занял первое место в категории легких джетов с 32% голосов.

По данным Ассоциации производителей авиации общего назначения, за первые девять месяцев 2022 года Honda поставила 13 самолетов HondaJet HA-420. В прошлом году Honda поставила 37 машин, в том числе 22 в четвертом квартале.



Миллениалы изменяют рынок VVIP путешествий

Согласно последнему отчету специалистов по индивидуальным путешествиям из Pelorus, в течение следующих пяти лет семь основных тенденций будут определять отрасль роскошных путешествий для владельцев частных самолетов и чартерных клиентов.

Gen Alpha Design, High-Impact Conservation и Gamma Destinations стали одними из ключевых тенденций, определенных Pelorus в сотрудничестве с компанией Globetrender, занимающейся прогнозированием путешествий.

Gen Alpha Design: эта тенденция ориентирована на

многих новых состоятельных людей (HNWI), которые приходят в бизнес-авиации в качестве чартерных клиентов или владельцев, которые являются миллениалами в возрасте от 26 до 41 года с меняющимися потребностями. Pelorus и Globetrender изучили, как эти клиенты будут влиять на маршруты и направления роскошных путешествий.

На презентации отчета Дженни Саутан, редактор, основатель и генеральный директор Globetrender, особо отметил, что миллениалы не только являются самым путешествующим поколением, но и значительная их часть сейчас исследует мир со своими детьми. Она

добавила, что путешествие будет включать в себя образовательные поездки для детей, известных как поколение Альфа. «У компаний есть огромная возможность перенастроить свои предложения, чтобы они лучше соответствовали их молодому поколению».

Джорди Маккей-Льюис, соучредитель и генеральный директор Pelorus, добавил: «То, что мы наблюдаем за последние два или три года, — это увеличение количества образовательных поездок и запросов на более образовательный уклон в их путешествиях». Он сказал, что в период с 2021 по 2022 годы запросы на образовательные поездки увеличились на 185%. Этот набирающий оборот тренд может привести к тому, что чартерные частные самолеты все чаще будут отправляться в такие места, как перуанские джунгли через международный аэропорт Хорхе Чавеса в Лиме или пирамиды в Египте.

High-Impact Conservation: согласно отчету, все больше внимания будет уделяться вопросам экологии и защите естественной среды обитания и дикой природы. «В течение следующих пяти лет мы ожидаем растущий спрос на такие поездки со стороны состоятельных клиентов, которые действительно хотят изменить ситуацию», — считают в Globetrender. «Для взыскательных состоятельных путешественников, которых больше не впечатляют икра и золотые украшения, роскошь приобрела новое значение. Поскольку дефицит является неотъемлемой частью его определения, роскошь начинает ассоциироваться с исследованием более отдаленных уголков дикой природы». В отчете говорится, что это может означать больше частных чартерных рейсов на африканский континент, где путешественники могут присоединиться к природоохранным ученым и подразделениям по борьбе с браконьерством».

Gamma Destinations: пожалуй, одна из самых удивительных



тельных тенденций заключается в том, что в течение следующих пяти лет состоятельные люди будут искать направления, которые менее популярны среди туристов. «Я думаю, что у богатых людей, которые видели все это, будет расти аппетит увидеть ранее непопулярные и недооцененные страны», — сказал Саутан.

Согласно отчету, такие места, как Йемен и Саудовская Аравия, могут оказаться в верхней части списка. К 2030 году Саудовская Аравия планирует стать крупным международным туристическим направлением с амбициозной целью — 100 млн прибывающих посетителей в год. Однако туристические визы начали выдавать только в 2019 году. Отвечая на вопрос о поездках в районы, подвергающиеся геополитической критике,

Саутан сказал: «Я думаю, все будет зависеть от того, как вы лично относитесь к поездке в этот пункт назначения, но, например, правительство Саудовской Аравии будет очень, очень усердно работать, чтобы изменить настроения людей».

Хотя в Саудовской Аравии есть много аэропортов, в которые могут прилетать частные самолеты, наземная инфраструктура может быть еще не настолько развита, насколько это необходимо, чтобы выполнить чартерный рейс. Соучредитель Маккей-Льюис считает, что люди, живущие там, хотят видеть больше туризма: «Я думаю, что это очень важно. Остальное — белый шум».



Помимо рассмотрения будущих тенденций, в отчете говорится, что спрос на роскошные путешествия продолжит расти вместе с растущим числом миллионов, особенно в Азии. Globetrender прогнозирует, что к 2034 году 13% сингапурцев станут миллионерами, что в будущем станет стимулом для частных путешествий класса люкс.

Краткий обзор Pelorus семи главных туристических трендов

Gen Alpha Design: больше внимания уделяется изучению мира с детьми, больше внимания уделяется познавательным поездкам.

High-Impact Conservation: больше внимания уделяется экологии и защите естественной среды обитания, больше поездок в страны Африки для экскурсий по борьбе с браконьерством.

Gamma Destinations: переместитесь из переполненных туристических мест в более неизведанные районы.

Ocean Exploration: увеличение числа поездок в прибрежные районы.

Metaverse Previews: «Попробуй, прежде чем купить» через виртуальную реальность.

Clean Tech Expeditions: повышенный спрос на транспорт с пониженным уровнем выбросов/без выбросов и SAF.

Grand Tours: расширение роскошных путешествий по суше.

Самолет недели

Оператор/владелец: **Жетысу**

Тип: **Яковлев ЯК-40К**

Год выпуска: **1977 г.**

Место съемки: **ноябрь 2022 года, Vologda - ULWW, Russia**



Фото: *Дмитрий Петроченко*