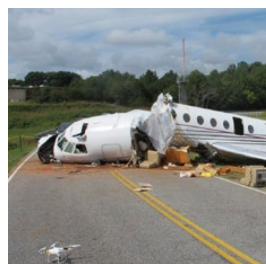
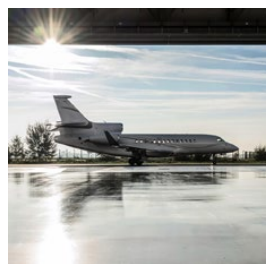




Согласно последним данным Jefferies Equity Research, запасы на вторичном рынке бизнес-авиации продолжают расти. В своем последнем отчете аналитическая компания отметила, что количество выставленных на продажу самолетов увеличилось на 53% по сравнению с предыдущим годом и на 29% за последние шесть месяцев. В марте 2022 года на вторичном рынке в наличии было 578 самолетов — почти рекордно низкий уровень, — но сейчас это количество выросло до 883 самолетов. Относительное количество выставленных на продажу самолетов составляет 3,5% от находящегося в эксплуатации парка, что все еще значительно ниже среднего показателя за пять лет, составляющего 5,7%.

Bombardier продолжает уменьшать свое долговое бремя, объявив о погашении \$500 млн основного долга своих 7,5-процентных облигаций с датой погашения в 2025 году. Этот шаг был сделан на фоне сокращения долга компании более чем на \$4,5 млрд за последние два года, что означает 45-процентное снижение с 2020 года. Согласно последнему отчету компании о прибылях и убытках, Bombardier вступила в год с импульсом, ожидая 12-процентного увеличения поставок в 2023 году до 138 самолетов и 10-процентного увеличения выручки до \$7,6 млрд. Кроме того, президент и главный исполнительный директор Bombardier Эрик Мартель заявил, что объем портфеля заказов компании в размере \$14,8 млрд, который вырос на \$2,6 млрд в 2022 году, является «очень солидным».

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, мировой трафик бизнес-джетов на 11-й неделе 2023 года, с 13 по 19 марта, составил 70 444 рейса, что на 1% меньше по сравнению с 10-й неделей 2023 года, и на 7% — по сравнению с теми же датами 2022 года. Глобальная тенденция за последние 4 недели на 8% ниже относительно того же периода 2022 года. С 1 января по 19 марта 2023 года объем полетов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 2% ниже относительно прошлого года, и на 12% выше по сравнению с 2019 годом.



Трафик падает седьмую неделю подряд

WINGX: Начиная с 4-й недели этого года мы наблюдаем резкое снижение трафика по сравнению с аналогичными неделями прошлого года, при этом падение чартеров каждую неделю, начиная с 7-й недели, выражается двузначными числами, причем на этой, 11-й неделе, в США наблюдается падение на 16% в годовом исчислении, а в Европе — на 10%

стр. 23

Эксперты ААМ делают прогнозы на 2023 год

В 2022 году передовая воздушная мобильность продолжила развитие, в том числе завершились совместные испытания NASA и Joby Aviation по уровню шума eVTOL и летные испытания на местности, проведенные Beta Technologies, демонстрирующие потенциальную дальность этих новых типов летательных аппаратов. Что принесет этот год для ААМ?

стр. 26

Доступность ангаров сокращается

Проблема нехватки ангарного пространства для отрасли бизнес-авиации не нова, но со временем она стала более острой по нескольким причинам, первая из которых заключается в том, что крупные рынки, как правило, привлекают большое количество самолетов бизнес-класса

стр. 28

Выкатывание за пределы ВПП — беда джетов

Согласно отчету Фонда безопасности полетов (FSF) за 2022 год, в прошлом году выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы оставалось основным типом происшествий с корпоративными самолетами

стр. 30

Jefferies: запасы на вторичном рынке растут вместе с ценами

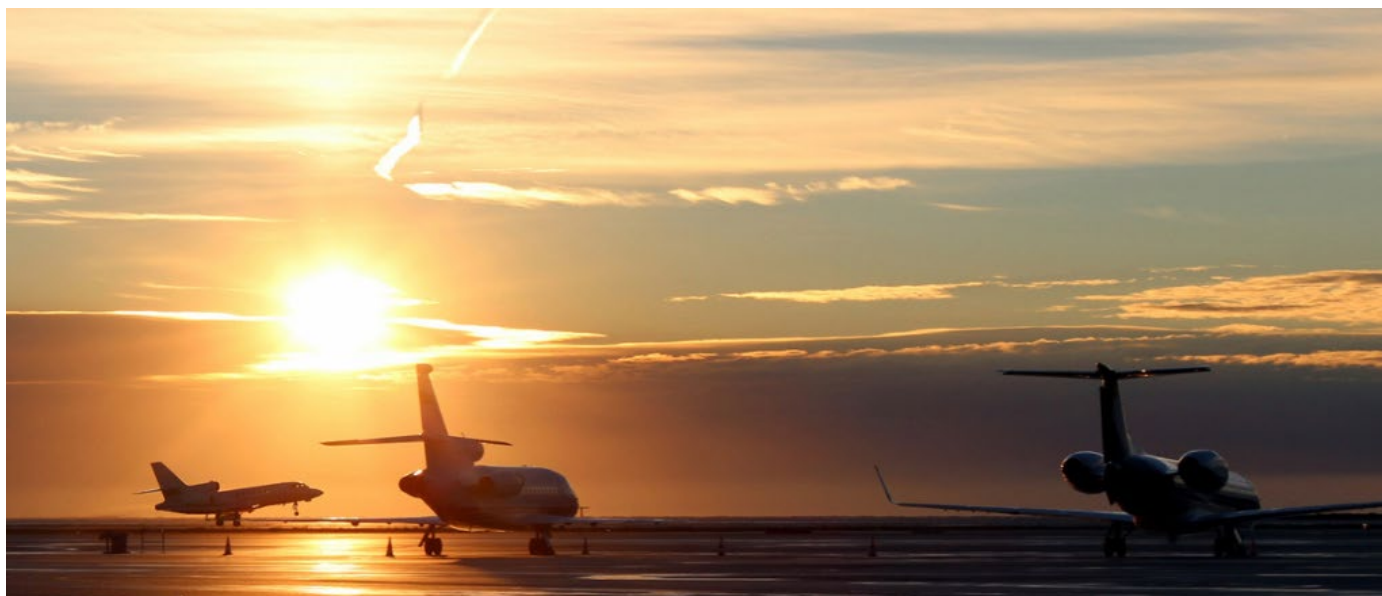
Согласно последним данным Jefferies Equity Research, запасы на вторичном рынке бизнес-авиации продолжают расти. В своем последнем отчете аналитическая компания отметила, что количество выставленных на продажу самолетов увеличилось на 53% по сравнению с предыдущим годом и на 29% за последние шесть месяцев.

В марте 2022 года на вторичном рынке в наличии было 578 самолетов — почти рекордно низкий уровень, — но сейчас это количество выросло до 883 самолетов. Относительное количество выставленных на продажу самолетов составляет 3,5% от находящегося в эксплуатации парка, что все еще значительно ниже среднего показателя за пять лет, составляющего 5,7%.

Рост наблюдался во всех сегментах, запасы тяже-

лых бизнес-джетов выросли на 72% по сравнению с прошлым годом, за ними следуют средние самолеты (рост на 62%) и легкие джеты (рост на 38%). Среди самолетов, выпущенных в 2015 году или позже, количество на рынке выросло на 123%, а цены увеличились на 22% по сравнению с прошлым годом.

Цены на самолеты Bombardier выросли на 25% по сравнению с мартом прошлого года и в среднем составили \$16,3 млн, при этом цены на семейство Global увеличились на 26%, на Challenger — на 18%, а на Learjet — на 94%. Средние цены Cessna Citation выросли на 29%, в то время как на бизнес-джеты Dassault и Embraer — на 28% каждый. У Gulfstream наблюдалось незначительное повышение цен в среднем до \$21,6 млн, у G450 рост на 32% и у G550 — на 18%.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Азат Хаким покинул авиакомпанию «Тулпар Эйр»

Легендарный Азат Хаким вышел из учредителей ООО «Авиакомпания „Тулпар Эйр“». Его 49% перешло на баланс общества. Еще 51% остается у АО «ТАИФ». Изменения в составе владельцев произошли 9 марта, говорится в сервисе «Контур.Фокус».

«Без комментариев. Я не остался [в совете директоров], полностью ушел оттуда», — сказал Хаким корреспонденту «БИЗНЕС Online». Напомним, он создал компанию с нуля в 1991 году и возглавлял в ней совет директоров.

По ходу развития на фундаменте перевозчика возник целый конгломерат предприятий с управляющей компанией «Тулпар Аэро Групп» (ТАГ) во главе. Судя по открытым данным, Хаким остается

учредителем в остальных компаниях ТАГ: «Тулпар Интерьеры Инжиниринг Дизайн» (судовые интерьеры), «Тулпар Техник» (техническое обслуживание и ремонт воздушных судов), КНПП «Вертолеты-МИ» (широкий спектр работ по вертолетной тематике), «Тулпар Экспресс» (эксплуатация вертолетов). Также Хаким по-прежнему председатель совета директоров управляющей компании — ТАГ.

Выручка «Тулпар Эйр» в 2021 году выросла на 74% и составила 1,3 млрд рублей. Чистая прибыль — 112,1 млн рублей. Авиакомпания базируется в международном аэропорту «Казань». Основным направлением является бизнес-авиация.

Источник: Бизнес Online



Сервисные компании в авиации освободят от уплаты двух налогов

На услуги по замене двигателей и других комплектующих гражданских самолетов теперь устанавливается нулевая ставка по налогу на добавленную стоимость, а при исчислении налога на прибыль в доходах и расходах не будет учитываться стоимость запасных частей и компонентов.

Правительство РФ освободит от двух налогов компании, которые отвечают за замену двигателей и других



комплектующих на самолетах, заявил премьер-министр России Михаил Мишустин в прошлую пятницу на заседании правительства. «Сегодня рассмотрим законопроект, который позволит снизить издержки сервисных компаний авиационной отрасли. Освободим их от уплаты двух налогов», - сказал он.

Как отметил глава кабмина, речь идет об оказании услуги по замене двигателей и других комплектующих гражданских самолетов. «На такие операции теперь устанавливается нулевая ставка по налогу на добавленную стоимость. Также при исчислении налога на прибыль в доходах и расходах не будет учитываться стоимость запасных частей и компонентов», - указал он.

Премьер пояснил, что зачастую отправка в ремонт комплектующих и возврат их в эксплуатацию требуют немало времени и значительных финансовых затрат. По налоговому законодательству такая услуга считается как две сделки купли-продажи, поскольку при замене сервисная компания предоставляет авиаперевозчику исправные запчасти, получая от него вышедшие из строя, которые уже после ремонта возвращает в оборот.

«Сведения о подобной операции должны включаться в налоговую базу. Чтобы ее определить, необходимо через независимую экспертизу рассчитать стоимость отремонтированного компонента», - добавил он.

По оценке властей, это позволит поддерживать летную годность парка гражданских самолетов и сохранять транспортную доступность и связанность российских регионов.

Источник: ТАСС



КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ЛЮБОГО ТИПА.

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



BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

PartsBase обновляет свой интернет-магазин запчастей для самолетов

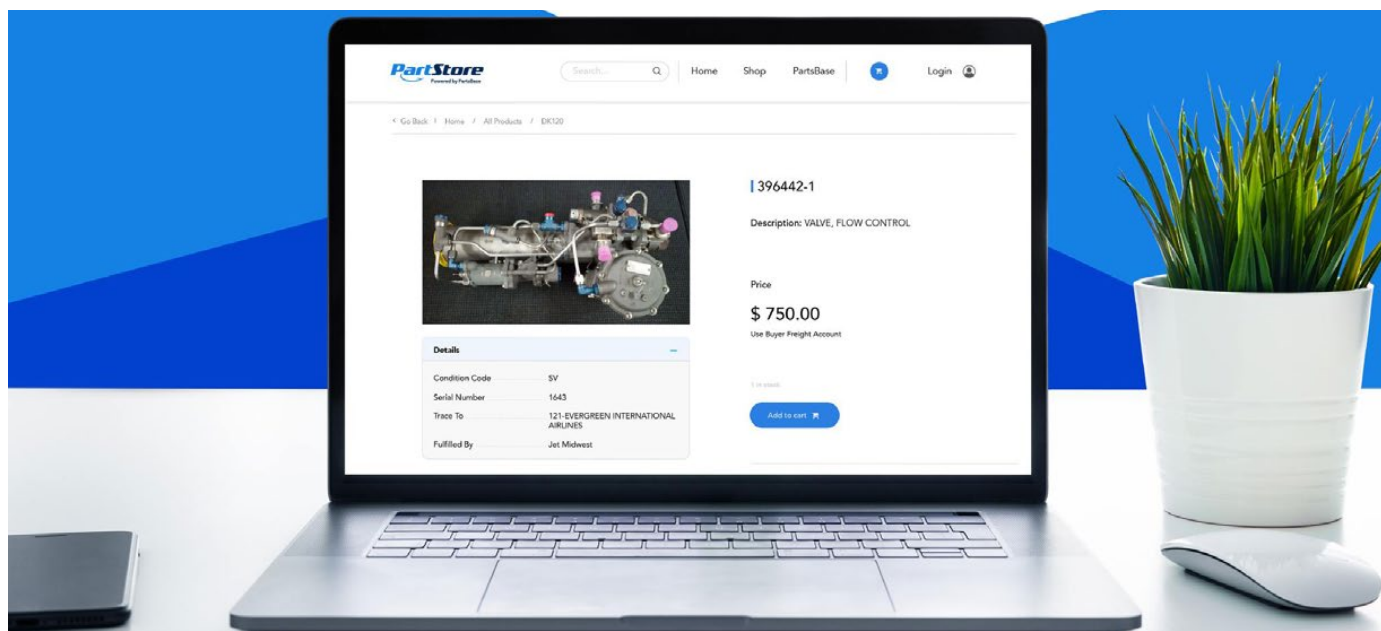
Онлайн-маркетплейс авиазапчастей PartsBase запустил платформу PartStore 2.0, которая опирается на сообщество PartsBase и предоставляет «настоящий опыт электронной коммерции». По данным PartsBase, многие крупные производители и авиационные дистрибьюторы переносят свои запасы, изображения и цены на новую платформу.

«Новый PartStore представляет собой онлайн-платформу для авиационной отрасли, позволяющую покупать и продавать запчасти в режиме сделки», — сказал главный операционный директор PartsBase Родриго Гарсия. «PartsBase полностью пересмотрела и модернизировала способ взаимодействия покупателей и продавцов и запустила столь необходимый цифровой канал, чтобы рас-

ширить возможности наших клиентов и партнеров-поставщиков».

PartStore 2.0 работает на платформе электронной коммерции B2B Oro, которая позволяет пользователям управлять своими запасами и заказами в режиме реального времени. Кроме того, в одной корзине клиенты могут приобретать товары от нескольких поставщиков, что, по словам PartsBase, сделано впервые в авиационной отрасли. Платформа также включает расширенные поля данных, изображения и расширенные варианты доставки.

«Наряду с этими решениями покупатели могут совершать безопасную сделку, а продавцы получают заказы на продажу — и все это через PartStore», — сказал Гарсия.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

EASA прокладывает путь к одобрению симуляторов AR и VR

EASA выпустило специальный информационный документ, касающийся валидации тренажерных устройств имитации полета нового поколения (FSTD), включая виртуальную реальность (VR) и дополненную реальность (AR), что в конечном итоге прокладывает путь к одобрению и использованию этих устройств, в частности для обучения пилотов eVTOL.

Агентство отмечает, что существующие сертификационные спецификации (так называемые первичные справочные документы (PRD)) для оценки и квалификации FSTD для обучения пилотов — CS-FSTD (A) выпуск 2 и CS-FSTD (H) начальный выпуск — не могут служить или не полностью служат квалификационной основой. После анализа пробелов в них должны быть внесены поправки в соответствии со специальными условиями (SC). Определение и использование SC — это более быстрый

способ внести поправки в существующие сертификационные спецификации, чем обновление в рамках стандартного процесса нормотворчества. Это включает специальные условия FSTD для использования дисплеев, устанавливаемых на голове (HMD), в сочетании с платформой с уменьшенным диапазоном движения.

EASA уже оценило и одобрило эти устройства для использования в Robinson R22 Beta II и Airbus Helicopters H125. В апреле 2021 года EASA выдало VRM Switzerland (ныне Loft Dynamics) первый сертификат FSTD на базе виртуальной реальности для винтокрылых летательных аппаратов. FSTD имеет квалификацию уровня II для обучения полетам и навигационным процедурам на Robinson R22 Beta II. Вскоре после этого было получено одобрение устройства VRM для H125, которое оказалось популярным у широкого круга операторов.



Представляем Як-40Д VIP

- Доказанная надежность
- Роскошный салон 2022 года на 13 пассажиров
- Базировка: Внуково-3
- Эксклюзивные полеты в труднодоступные аэропорты РФ

Dream Jet

Борис: +7 999 710 91 00
 Дмитрий: +7 926 865 62 65
 Владимир: +7 963 676 97 86

E-mail: flight@mydreamjet.ru

Dassault Aviation борется с «нападками на частные самолеты»

Dassault Aviation в своей недавней презентации для инвесторов попыталась защитить отрасль деловых самолетов от «нападков на авиацию».

Производитель ответил на опасения по поводу экологичности в своих результатах за 2022 год в разделе, озаглавленном «Нападки на авиацию». В нем говорится, что «с середины 2022 года в Европе и особенно во Франции» бизнес-джеты стали мишенью, и сравниваются выбросы частных самолетов с другими отраслями, которые, по утверждению компании, выделяют больше углерода.

Компания заявила: «Один год использования 2100 бизнес-джетов Falcon во всем мире эквивалентен 24

часам глобальной потоковой передачи видео, пяти часам движения грузовиков по всему миру или 2,5 дням работы немецких тепловых электростанций». Он добавил, что все самолеты Falcon сертифицированы для полетов на экологически безопасных авиационных топливных смесях (SAF) до 50%.

На телефонной конференции с инвесторами Эрик Траппье, генеральный директор Dassault Aviation, сказал: «Мы собираемся увеличить эти возможности и убедиться в разработках новых альтернативных видов топлива, особенно E-топлива (электротопливо - один из видов синтетического топлива, которое производится с помощью электроэнергии из возобновляемых источников)».



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

Leonardo AW09 выполнил первый полет с новым двигателем

Компания Leonardo сообщает, что четвертый прототип вертолета AW09 (ранее Kopter SH09) совершил первый полет с двигателем Safran Arriel 2K мощностью 1000 л.с. Именно эта силовая установка будет основной для серийных машин. Полет длился 20 минут.

Четвертый прототип PS4 включает в себя все наработки, реализованные и протестированные на P3, предыдущем прототипе, что позволило достичь финальной конфигурации AW09. PS5, следующий и последний прототип, планируется выпустить позже в 2023 году.

Ранее производитель сообщил, что портфель за-

казов на вертолеты AW09 (ранее Kopter SH09) пополнился новыми клиентами и увеличился до 50 машин.

Эмилио Дальмассо, старший вице-президент Leonardo по развитию бизнеса новых продуктов, сказал, что компания ожидает, что портфель заказов на AW09 превысит 100 вертолетов к концу года и может достичь 200 до ожидаемой сертификации в середине 2024 года. Представитель компании подчеркнул, что цифра в 200 машин не является минимальным порогом для серийного производства, а всего лишь прогнозом, основанным на тенденциях спроса.



Организатор
МИНПРОМТОРГ
РОССИИ

При поддержке
АВИА
РОССИИ

Устроитель
HELIRUSSIA
ООО «ИЗДАТЕЛЬСТВО»

18-20 МАЯ
МВЦ КРОКУС ЭКСПО

HELIRUSSIA
2023

www.helirussia.ru

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

Nova Capital увеличил вертолетный портфель до \$200 млн

Независимая европейская лизинговая компания Nova Capital объявила о приобретении 12 новых однодвигательных вертолетов, увеличив общий портфель до 54 машин. Стоимость «вертолетных активов компании» составила более \$200 млн.

В компании не раскрывают модели воздушных судов, говоря лишь о том, что большинство из них будут иметь конфигурацию EMS. Ранее Nova Capital объявила о приобретении шести новых вертолетов Airbus H145D3 (пятилопастный вариант H145) в конфигурации для экстренной медицинской помощи. Сумма сделки оценена в \$65 млн.

В настоящее время в Европе эксплуатируется

41 вертолет в версии EMS, принадлежащий Nova Capital. Операторы новых вертолетов получают выгоду от долгосрочного договора аренды и программ технического обслуживания от Airbus Helicopters и Safran Helicopter Engines.

Nova Capital была основана в 2002 году и сейчас имеет офисы Ирландии, Франции и Португалии. Nova Capital создала широкую сеть деловых партнеров, включая крупных операторов самолетов и вертолетов, производителей, а также финансовые учреждения. У компании есть амбициозные планы роста в ближайшие годы, особенно в области EMS, пожаротушения и береговых миссий.



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

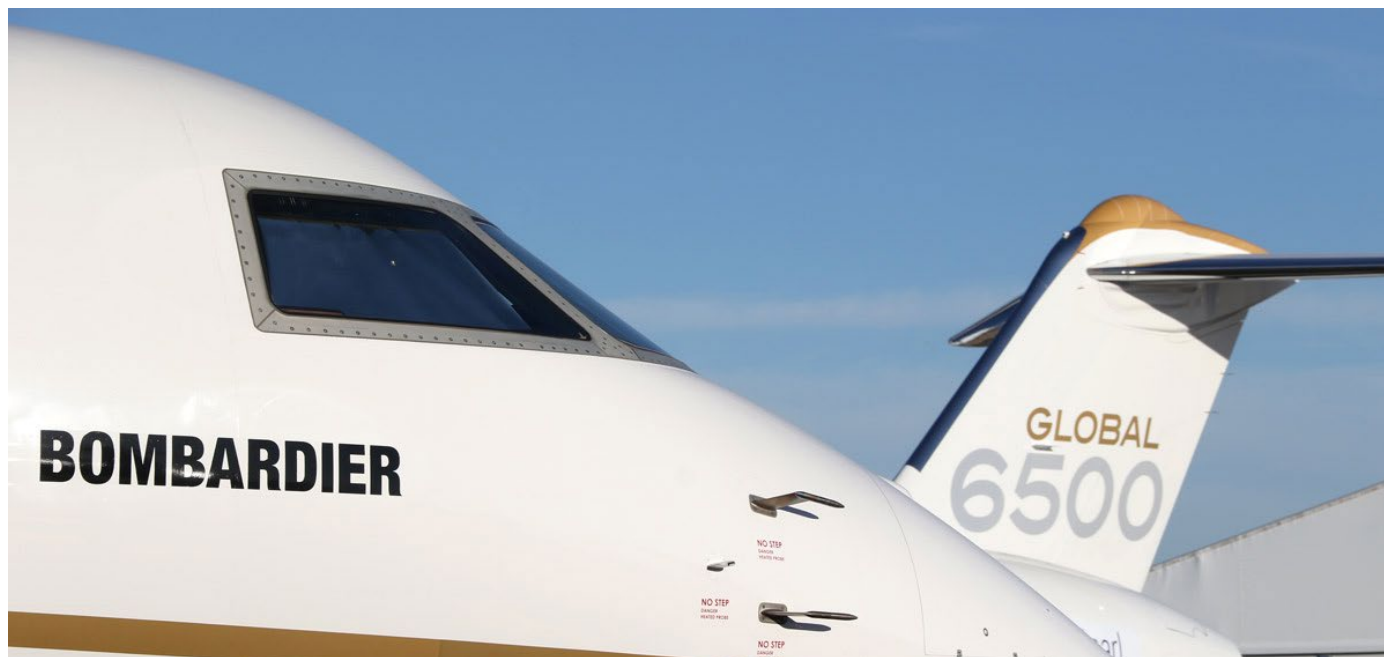
Bombardier продолжает снижать долговое бремя

Bombardier продолжает уменьшать свое долговое бремя, объявив о погашении \$500 млн основного долга своих 7,5-процентных облигаций с датой погашения в 2025 году. Этот шаг был сделан на фоне сокращения долга компании более чем на \$4,5 млрд за последние два года, что означает 45-процентное снижение с 2020 года.

По словам Барта Демоски, исполнительного вице-президента и финансового директора Bombardier, эти шаги приводят к «значительному улучшению» профиля кредитного риска. «Это погашение долга знаменует собой еще одну важную веху на пути к сокращению доли заемных средств и демонстрирует нашу неизменную приверженность укреплению баланса», — сказал он, добавив, что средний

срок погашения долгосрочного долга составляет 4,7 года, а ежегодные процентные платежи теперь на \$330 млн меньше, чем в 2020 году, до того как в начале 2021 года Bombardier стала исключительно компанией бизнес-авиации.

Согласно последнему отчету компании о прибылях и убытках, Bombardier вступила в год с импульсом, ожидая 12-процентного увеличения поставок в 2023 году до 138 самолетов и 10-процентного увеличения выручки до \$7,6 млрд. Кроме того, президент и главный исполнительный директор Bombardier Эрик Мартель заявил, что объем портфеля заказов компании в размере \$14,8 млрд, который вырос на \$2,6 млрд в 2022 году, является «очень солидным».



ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ

МИНПРОМТОРГ
РОССИИ

Ростех

АВИАСАЛОН
30 ЛЕТ С ВАМИ

Наш телеграм-канал

МАКС
2023
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ
САЛОН

25-30 ИЮЛЯ • ЖУКОВСКИЙ • МОСКВА • РОССИЯ

В Японию отправляются шесть AW139

Mitsui Bussan Aerospace, уполномоченный дистрибьютор по продажам вертолетов Leonardo AW139, AW169 и AW189 в Японии, сообщает о закрытии сделки по приобретению шести вертолетов AW139. Общее количество вертолетов AW139 в Японии приближается к отметке в 70 машин.

Новые вертолеты получают Береговая охрана Японии, Японское агентство национальной полиции и префектура Ишикава (HEMS). Все воздушные суда будут переданы заказчику до третьего квартала 2024 года.

AW139 оказался чрезвычайно успешным в Японии: к настоящему времени AW139 в Японии суммарно налетали более 110 000 часов. Более 150 вертолетов различных типов, в том числе AW139, эксплуатируются в Японии для широкого спектра миссий, включая правоохранительные органы, неотложную медицинскую помощь, поиск и спасение, пожарную безопасность, помощь в стихийных бедствиях, VIP/корпоративный транспорт и медиа.

Mitsui Bussan Aerospace Co. - торговая компания, которая специализируется на аэрокосмических, оборонительных и безопасных системах. Компания импортирует и продает вертолеты, самолеты и оборудование, связанное с безопасностью, а также предоставляет соответствующие услуги. Компания была основана в 1982 году и находится в Токио, Япония.

Как комментируют в Leonardo, на сегодняшний день 290 операторов из 80 стран заказали на более 1250 вертолетов AW139 для различных миссий.

В Leonardo отчитались по Heli-Expo 2023

Итальянский производитель Leonardo опубликовал итоги работы на ежегодной выставке Heli-Expo, которая прошла в середине марта в США.

Как сообщает пресс-служба итальянского концерна подписаны контракты на поставку девяти вертолетов AW139 и AW169. Два вертолета AW139 в 2024 году получит бразильская Omni Helicopters International для оффшорных перевозок. Аналогичный вертолет поступит и в немецкую Heliservice International, которая также разместила заказ и на первый AW169.

Среди других заказчиков AW169 Global Vectra Helicorp (два) и UI Helijet (два), которые получают вертолеты в EMS конфигурациях. Еще по одной машине отправятся в распоряжение Бюро авиа-

ционной поддержки полицейского управления Феникса и южнокорейского центра авиационной медицинской помощи. В настоящее время AW169 в конфигурациях HEMS и EMS эксплуатируются в Италии, Норвегии, Бразилии, Аргентине, Японии, Республике Корея, Словении и Индонезии.

Также Leonardo сообщает о продаже трех AW109 Grandnew и Trekker на рынок Южной Америки. Вертолеты в VIP конфигурации будут поставлены в Synerjet Latina, новому дистрибьютору, ответственному за Колумбию, Перу, Чили и Парагвай. Поставки этих вертолетов ожидаются в 2024 и 2025 годах. Из более чем 900 летающих VIP/корпоративных вертолетов Leonardo примерно 25% базируются в Латинской Америке.



Норвегия увеличит эскадрилью H145

Норвежская авиационная скорая помощь (Norwegian Air Ambulance) заказывает два пятилопастных вертолета H145 для спасательных операций в Норвегии, сообщает пресс-служба Airbus.

В настоящее время Norwegian Air Ambulance управляет всеми 13 базами HEMS в Норвегии, используя парк H135 и H145, оснащенных авионикой Helionix. Материнская компания организации, Норвежский фонд санитарной авиации, стала первым в мире оператором, получившим в 2020 году пятилопастный H145.

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

Airbus Helicopters является ведущим поставщиком вертолетов для медицинской авиации, обеспечивая около 54% из 2700 вертолетов скорой помощи, летающих сегодня в мире.

Vulcan Aviation создает СП с Kaan Air для продажи вертолетов в UK

Vulcan Aviation заключила новое соглашение о создании совместного предприятия по продаже вертолетов с компанией Kaan Air из Стамбула, Турция. Новое предприятие, получившее название Vulkaan Helicopters, занимается продвижением в Великобритании и Ирландии продаж вертолетов с большой кабиной, таких как AW139 и AW189. Vulkaan также будет продвигать продажи подержанных вертолетов в дополнение к новым.

В течение почти двух десятилетий Kaan Air является эксклюзивным дистрибьютором Leonardo Helicopters в Турции, оператором AW139 с несколькими вертолетами в своем парке, а также сервисным центром, сертифицированным EASA Part145. Совместное предприятие 50/50 между Vulcan и

Kaan Air объединяет продажи и эксплуатацию вертолетов Kaan Air с совместимыми продажами, эксплуатацией и техническим обслуживанием самолетов команды Vulcan Aviation Management.

Работая с дочерней компанией Executive Jet Charter (EJC) (Kaan Air – 100% «дочка» EJC), Vulkaan также может обеспечить управление и поддержку эксплуатации VIP-вертолетов AW139 с помощью сертификата эксплуатанта EJC UK CAA. EJC является крупнейшим оператором AW139 в Великобритании, в его парке 4 вертолета AW139. Эта значительная концентрация опыта эксплуатации AW139 дополняет сильные возможности Vulkaan в работе с AW139 в VIP конфигурации.



В Dubai South построят крупнейший региональный вертолетный центр

В Dubai South (Al Maktoum International Airport) на территории аэрокосмического центра Мухаммеда бин Рашида (MBRAN) начинается строительство крупнейшего регионального вертолетного центра. Основой проекта станет ангарный комплекс, который позволит разместить одновременно десятки вертолетов.

Центр будет предлагать ряд услуг, включая техническое обслуживание, ремонт и капитальный ремонт, а также ангарное хранение. В настоящее время ведутся активные консультации с вертолетными компаниями. В компании не раскрывают уже достигнутые соглашения. Известно, что некоторые производители заявили о желании создать здесь свои региональные сервисные центры. Ожидается, что новый вертолетный центр станет одним из крупнейших и наиболее продвинутых в мире – здесь будут применены новейшие технологии, включая «зеленую» повестку.

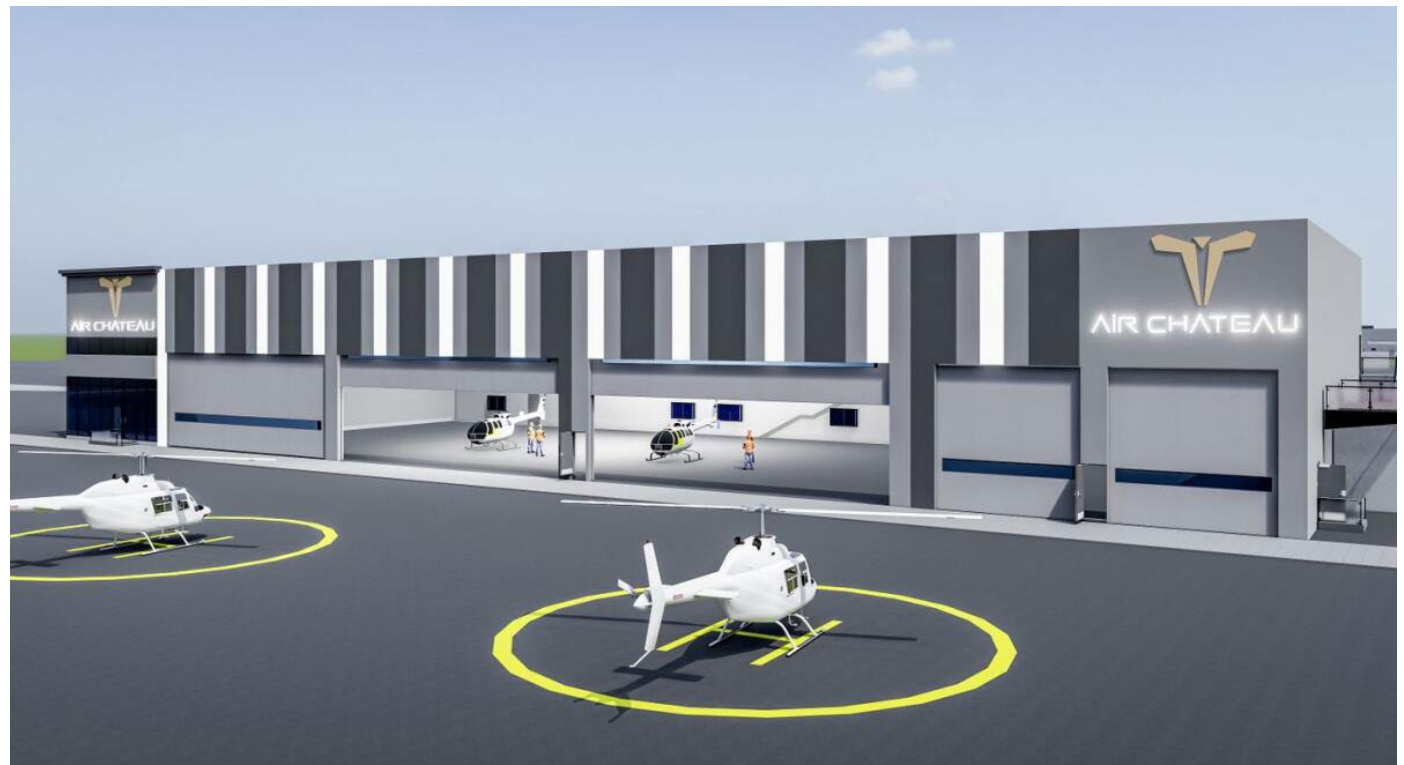
Напомним, что в 2022 году трафик частных самолетов и вертолетов в Al Maktoum International Airport продолжил расти, увеличившись на 3% по сравнению с 2021 годом. В течение года хаб зафиксировал 15444 рейса. В декабре 2022 года было зарегистрировано 2319 полетов частных самолетов, что является самым высоким месячным показателем (рост на 36% по сравнению с декабрем 2021 года).

Рост трафика объясняется несколькими факторами, такими как стратегические инициативы, объявленные правительством. Это привело к рекордному количеству посетителей и привлечению инвесторов со всего мира, которые стекаются в эми-

рат из-за простоты ведения бизнеса, безопасности и привлекательных визовых схем. И это лишь некоторые из них преимуществ. Еще одним важным фактором является чемпионат мира по футболу FIFA 2022, который проходил в Катаре, когда многие VIP-пассажиры и владельцы частных самолетов прилетели в Дубай и через VIP-терминалы отправлялись на ЧМ, что свидетельствует о доверии и уверенности в услугах премиум-класса, предлагаемых в аэропорту.

Тахнун Саиф, главный исполнительный директор MBRAN, отметил, что в компании гордятся по-

стоянным ростом количества частных самолетов с начала пандемии. «Видение нашего руководства в значительной степени способствовало укреплению позиций эмирата в глобальных индексах, причем он стал первым в региональном рейтинге и вторым в мире в «Индексе 100 лучших городов-направлений 2022 года», который в прошлом месяце был опубликован Euromonitor International. Мы не пожалеем усилий, чтобы привлечь посетителей и бизнес в Дубай с помощью нашей современной инфраструктуры и первоклассных услуг, которые предоставляем в MBRAN, чтобы помочь эмирату стать ведущим авиационным центром».



Flexjet создает европейскую вертолетную «дочку»

Долевой оператор Flexjet сообщает о создании европейской дочерней компании, которая будет специализироваться на вертолетных VIP-перевозках. Первым вертолетом в парке компании станет Sikorsky S-76, который уже внесен в сертификат эксплуатанта Flexjet Europe.

Первоначально вертолетные операции будут осуществляться из Великобритании. Бизнес-модель нового оператора будет аналогична «материнской» компании в США. Flexjet предложит в Европе как разовые бизнес-чартеры, так и комбинированные варианты, когда клиент прилетает на самолете и продолжает полет на вертолете. Flexjet назвала эту услугу «уникальным решением для путешествий «от двери до двери», недоступной ни у одного другого провайдера в Европе», и заявила, что ожидает роста вертолетного подразделения в США и Европе в течение следующих пяти лет по мере роста мирового спроса на перевозки «от двери до двери». В прошлом году Flexjet запустила свои первые карточные программы в Европе на Gulfstream G650.

«Ни один другой поставщик карточных продуктов не может предложить доступ к внутреннему вертолетному флоту, что является еще одним примером того, что выделяет нашу услугу среди наших конкурентов. Следуя успешной модели, впервые представленной Flexjet в США, наше новое британское вертолетное подразделение определяет нас как лидера в области комбинированных операций и частной городской мобильности. Мы всегда стремимся пройти эту последнюю милю, и это уникальное предложение, безусловно, отражает обязательство Flexjet о предоставлении наиболее удобного, эффективного и запоминающегося опыта, самым

взыскательным путешественникам», - комментирует Марин Эжен, управляющий директор Flexjet Europe.

Наряду с Sikorsky S-76, который будет предназначен для выполнения рейсов в интересах «карточных клиентов», Flexjet будет предлагать вертолетные чартеры по требованию на вертолетах Leonardo AW109 и AW169. Ранее вертолеты находились в управлении Halo Aviation, которая была приобретена материнской компанией Flexjet в 2021 году.

Что же касается Sikorsky S-76, то компания планирует в будущем увеличить парк этих вертолетов, и расширить свое присутствие по всей Европе и на Ближнем Востоке.

«После успешного запуска в США в прошлом году мы очень рады представить наше предложение в Европе. Мы видим значительный рыночный потенциал для наших премиальных вертолетных программ в Европе, и мы во всех отношениях поднимаем планку в обслуживании наших европейских клиентов», - говорит Марин Эжен.



Инвесторы на перепутье

Эрик Траппье, генеральный директор Dassault Aviation, предупредил о «нападках на авиацию». По словам экспертов, предупреждение Траппье важно. Но это связано с европейскими корнями компании.

«Я не видел, чтобы какая-либо другая аэрокосмическая компания поместила в свои отчеты слайд об этой катастрофе», — говорит Роба Сталларда, партнера Global Aerospace and Defense, Vertical Research Partners. «Впрочем, это отражает в целом медийную повестку во Франции и Европе, которая буквально навязывает «зеленую» повестку».

«За кулисами компании в США хорошо осведомлены об этой проблеме, о чем свидетельствуют инвестиции в экологически чистое авиационное топливо», — продолжает Сталлард. «Но США отстают в вопросах ESG [экологических, социальных и управленческих]. ESG для них намного ниже нынешней повестки дня».

По словам Брайана Фоули, основателя консалтинговой компании Brian Foley Associates, основные принципы инвестирования, вероятно, будут иметь приоритет в умах инвесторов. «Уже есть противодействие со стороны некоторых управляющих фондами, которые настаивают на том, чтобы инвестировать в фундаментальные принципы, а не в идеальную идеологию», — говорит он. «Тем не менее, объективные данные свидетельствуют о том, что инвестиции в ESG не так эффективны, как у их аналогов, и некоторые инвесторы вкладывают свои средства в другие активы, если им не будет предоставлен выбор. Таким образом, в долгосрочной перспективе я не вижу ощутимого влияния на авиационный сектор».

По словам Фоули, большая часть нынешнего фиаско возникает из-за того, что банки имеют базовые активы (облигации) и вынуждены продавать их с убытком до наступления срока погашения, чтобы покрыть снятие средств клиентами. «Тем не менее, будет продолжаться разгром среди стартапов и авиационных компаний с высокой задолженностью, поскольку становится все труднее получить капитал, так как инвесторы находят возможности для более высокой доходности по мере роста процентных ставок».

Брайан Флинн, управляющий директор венчурной компании DiamondStream Partners, которая обычно является инвестором для стартапов, отмечает неизбежную экологизацию корпоративных программ. «Большинство или почти все компании, в которые

они инвестировали, более четко формулируют, что они делают, чтобы уменьшить свое воздействие на окружающую среду», — говорит он нам. «Это и правильный курс действий, и тот, который по праву ослабит часть критики. Некоторые инвесторы в авиацию чувствуют себя сильнее, чем другие, но я не слышал, чтобы кто-то отказывался от своих инвестиций в авиацию, потому что компании, в которые они инвестировали, не работают над сокращением своего углеродного следа».

Для Флинна сообщение фактов и целей — лучший способ борьбы с критикой авиации со стороны экоактивистов. «Активисты-экологи обязательно привлекут компании к ответственности за недостижение своих целей. И, возможно, в некоторых случаях побуждая эти компании поднимать планку выше».



Bombardier предлагает специальное обучение для снижения риска столкновения крыла Global Express с ВПП

После ряда инцидентов Bombardier обсуждает с канадскими регулирующими органами предложение о специальном обучении для снижения риска столкновения крыла бизнес-джетов Global Express со взлетно-посадочной полосой.

Как сообщает Flightglobal, британские следователи обратились с таким предложением после инцидента в лондонском аэропорту Лутон 7 апреля прошлого года, в результате которого был поврежден зарегистрированный в Люксембурге Global 6000. В самолете находились только два пилота — капитан-инструктор и второй пилот, впервые летевший на этом типе.

Следствие Отдела по расследованию авиационных происшествий показало, что самолет (LX-NST) выполнял заход на посадку по приборам на взлетно-посадочную полосу 25 при «сильном и порывистом» боковом ветре. На высоте около 50 футов

капитан почувствовал, что самолет становится неустойчивым и начинает смещаться влево, и он взял управление у второго пилота, начав уход на второй круг и дав полную тягу. Когда самолет начал уход на второй круг, его правое крыло задело взлетно-посадочную полосу на протяжении 18 м. Однако до того, как двигатели вышли на полную тягу, самолет накренился вправо, достигнув крена $10,5^\circ$ с тангажем $9,5^\circ$. Правая основная стойка шасси на мгновение коснулась земли.

«При этом правая законцовка крыла коснулась взлетно-посадочной полосы», — говорится в расследовании. В нем сообщается, что капитан дал управление по крену до упора влево, самолет «быстро» отклонился влево и начал набор высоты. Впоследствии самолет благополучно приземлился после второго захода на посадку, но получил повреждения законцовки правого крыла, обтекателя закрылка, элерона и предкрылка передней кромки.

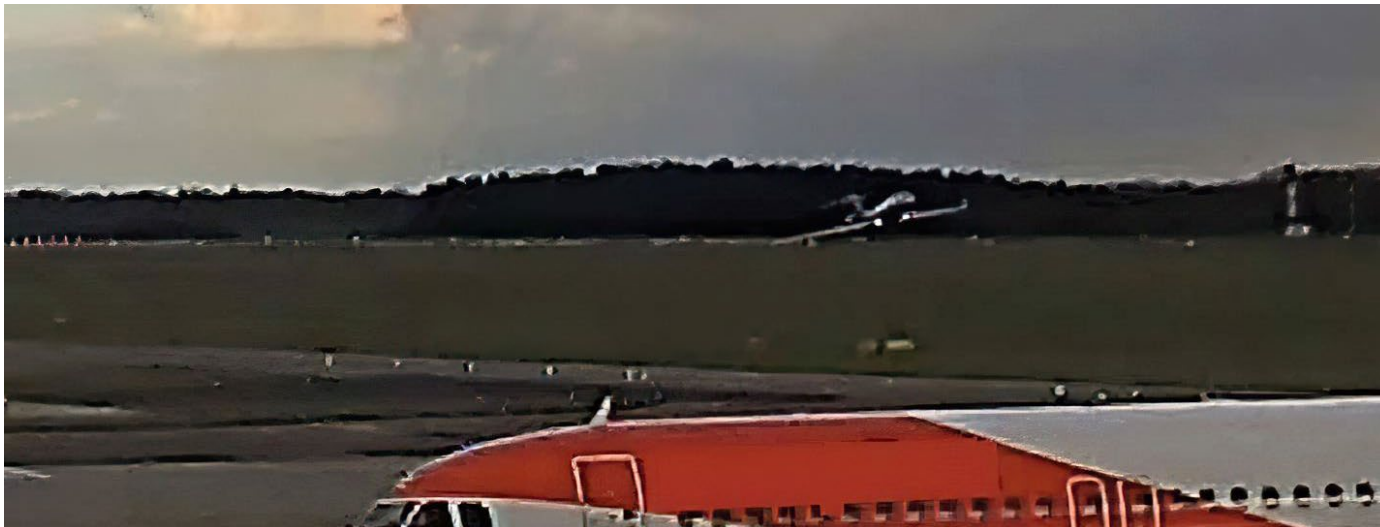
Хотя данные о ветре в аэропорту не указывают на большие изменения скорости или направления, говорится в расследовании, самолет мог столкнуться с турбулентностью в приземном слое.

Анализ показывает, что в идеале во время выравнивания самолет должен достигать угла тангажа $7-8^\circ$, и что увеличение тангажа уменьшает запас расстояния законцовки крыла от взлетно-посадочной полосы в случае крена. «Касания законцовками крыла, особенно в условиях бокового ветра, представляют собой известный риск для этого типа самолета, который производитель продолжает устранять посредством публикаций и обучения», — говорится в расследовании, указывая на то, что конструкция самолета имеет длинное стреловидное крыло и низкое шасси.

Британские специалисты расследовали аналогичный инцидент с Global Express (CS-GLD), который получил почти идентичные повреждения при посадке в Биггин-Хилл в сентябре 2020 года.

Оператор самолета, участвовавший в инциденте в Лутоне, усовершенствовал обучение на тренажере, включив в него новые сценарии посадки при боковом ветре и ухода на второй круг при малой скорости.

Компания Bombardier продолжила работать с пилотами и операторами над методами управления при боковом ветре и разработала предложение по специальному обучению для дальнейшего снижения риска. В расследовании говорится, что сейчас оно проходит оценку Министерства транспорта Канады.



Lufthansa Technik передала Luftwaffe A350 «Теодор Хойс»

Lufthansa Technik AG передала вооруженным силам Германии еще один новый правительственный самолет Airbus A350, названный в честь первого президента ФРГ «Теодор Хойс».

Самолет уже перебазирован с базы Lufthansa Technik в Гамбурге в аэропорт Кельн-Ван, где его официально введут в политико-парламентский летный отряд ВВС Германии.

«Теодор Хойс» имеет тактический регистрационный номер 10+02 и является третьим самолетом этого типа, переданным компанией Lufthansa Technik вооруженным силам Германии, после «Курта Шумахера» (10+03) и «Конрада Аденауэра» (10+01). Кроме того, это второй A350, в котором установлена полноценная правительственная кабина. Таким образом, 10+03, который для быстрого ввода в эксплуатацию получил в 2020 году промежуточный салон, вернулся в начале этого года в штаб-квартиру Lufthansa Technik в Гамбурге. Теперь он также комплектуется полным правительственным салоном, чтобы в 2024 году пополнить парк A350 ВВС Германии.

10+02 был получен Lufthansa Technik в заводском виде в октябре 2021 года, где с тех пор подразделение Special Aircraft Services установило правительственный интерьер, отвечающий самым высоким стандартам функциональности, возможностям связи, комфорта и конфиденциальности для высокопоставленных лиц. Интерьер завершает прилегающий салон для сопровождающих лиц. Чтобы сделать их пребывание на борту максимально приятным, Lufthansa Technik не только установила удобные кресла с достаточным расстоянием между

сиденьями, но и соответствующее количество отдельных туалетов и современный камбуз.

«Только в ноябре прошлого года мы торжественно передали вооруженным силам Германии «Конрад Аденауэр», и теперь «Теодор Хойс» — это уже второй A350 с полным правительственным салоном для нашего уважаемого клиента», — сказал Миха-

эль фон Путткамер, вице-президент Special Aircraft Services в Lufthansa Technik. «Таким образом, крупнейшая программа модернизации в истории немецкого государственного флота полностью соответствует графику и бюджету, и за это достижение я хотел бы выразить искреннюю благодарность нашим чрезвычайно компетентным и высокомотивированным сотрудникам».



ExecuJet MRO Services стал мобильнее

Европейские регулирующие органы одобрили ExecuJet MRO Services Belgium («дочка» Dassault) для обеспечения линейного технического обслуживания в других европейских странах.

«После повышенного спроса со стороны клиентов у нас возникла необходимость предложить оперативное техническое обслуживание в местах, удаленных от нашей базы», — говорит региональный вице-президент ExecuJet MRO Services в Европе Кристоф де Коппель.

Основной базой ExecuJet MRO Services для линейного обслуживания в Бельгии является аэропорт Брюсселя, и есть еще одно предприятие по техническому обслуживанию, ремонту и капитальному ремонту (MRO) в международном аэропорту Фландрии, недалеко от города Кортрейк на западе Бельгии, которое в основном выполняет тяжелое техническое обслуживание.

«Запросы от клиентов были регулярными, поэтому мы решили получить разрешение регулирующих органов, чтобы наша мобильная ремонтная бригада (MRU) обеспечивала линейное техническое обслуживание. MRU использует наземный транспорт, что позволяет нашим инженерам перемещаться по Бельгии и соседним странам, таким как Нидерланды, Германия, Франция, Люксембург и т. д.», — говорит Де Коппель.

MRU ExecuJet оснащен необходимыми расходными материалами, инструментами и имеет доступ ко всем необходимым данным по техническому обслуживанию, необходимым для выполнения заказов

на выполнение работ по плановому и внеплановому техническому обслуживанию воздушных судов.

«Наше одобрение регулирующими органами имеет большое значение, поскольку MRU обычно реагируют только на ситуации с самолетом на земле (AOG), но теперь нам разрешено также использовать наш MRU для обеспечения линейного обслуживания в других европейских странах», — говорит Де Коппель.

Управление гражданской авиации Бельгии предоставило разрешение, а затем Европейское агентство по авиационной безопасности утвердило его, что открыло путь ExecuJet MRO Services для обеспечения линейного технического обслуживания за пределами Бельгии. «Эта новая возможность помогает нам охватить более широкий круг клиентов и укрепляет позиции Бельгии как центра технического обслуживания и ремонта в Европе», — добавляет Де Коппель.



Новый аэропорт в Левашово ускорил развитие северных районов Петербурга

В конце декабря 2022 года аэродром «Левашово», расположенный на территории Выборгского района Петербурга, принял первые самолёты после реконструкции взлётно-посадочной полосы (ВПП). Это событие, по сути, стало символическим открытием новой воздушной гавани на севере города.

Основные работы по строительству комплекса только начинаются. Тем не менее перспективы появления ещё одного аэровокзала в Петербурге дают повод говорить о масштабном развитии всей гражданской инфраструктуры вокруг нового объекта.

Накануне приёма воздушных судов было получено свидетельство о государственной регистрации и готовности аэродрома к эксплуатации. Первыми самолётами, совершившими посадку на ВПП, стали многоцелевой транспортный АН-72 и ЯК-40.

Работы по реконструкции ВПП с июня 2021 года

по ноябрь 2022 года выполнялись интегрированным проектным офисом «Левашово и иная авиационная инфраструктура» филиала ООО «Газпром инвест» «Газпром гражданское строительство» в соответствии с концессионным соглашением о реконструкции аэродрома, заключённым ранее между министерством обороны Российской Федерации и ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа».

По соглашению с Минобороны, бывший военный аэродром может быть использован в том числе в интересах гражданского воздушного флота. «Финансирование проекта осуществляется полностью за счёт средств ПАО «Газпром». Общий объём инвестиций по концессионному соглашению составит более 10 млрд рублей», — отметили представители военного ведомства.

Концессионное соглашение было заключено по поручению президента РФ Владимира Путина и в

соответствии с решением правительства России. С предложением реконструировать аэродром в Левашово выступили в самом ПАО «Газпром».

В рамках соглашения с «Газпром» помимо реконструкции ВПП необходимо построить сопутствующие сооружения и коммуникации, а также дооснастить аэродром необходимым аэронавигационным и метеорологическим оборудованием. Строительство новых объектов обеспечения, в том числе объектов водосточно-дренажной системы, патрульной дороги, периметрального и шумозащитного ограждения и светосигнального оборудования планируется завершить летом 2023 года, говорилось в сообщении Минобороны.

Проект нового аэропорта был презентован для широкой публики на VIII биеннале «Архитектура Петербурга» в прошлом году. Проект разработало бюро Ingmar Architects по заказу «Газпрома». «Планировочные решения предполагают развитие аэропорта, поэтому, если пассажирские и грузоперевозки будут развиваться, планировки позволяют вместить и большее количество пассажиров», — заявил на биеннале руководитель Ingmar Architects Ингмар Витвицкий.

«На территории предусматривается высадка деревьев и кустарников хвойных видов пород, что позволяет создать уникальную атмосферу. Пассажир, улетаая, расстаётся с природой и, прилетая, встречается с ней. Эмоции от запаха сосен, красота северной природы — то, что определит узнаваемость аэропорта и соответствие самому высокому уровню комфорта. Если доминирующим направлением всего генплана в целом является ось запад — вос-»



ток, то композиция аэровокзального комплекса сориентирована с юга на север. Контрастное противопоставление осей и форм эффектно выделяет здание аэровокзала из окружающей «картины» генплана. Философия динамики с запада на восток подчёркнута статикой юг — север», — описывают свой проект его авторы.

Генплан комплекса решён как безбарьерная среда — без ступеней и бордюров, что соответствует требованиям комфорта пешеходов и снижает расходы по эксплуатации, водоотведению и уборке снега. По стандарту требований к комфортной среде WELL предусматривается устройство тротуаров, засев газонов травой, посадка вечнозелёных растений, установка малых архитектурных форм. На территории планируется размещение комнаты отдыха для водителей, навесы, места для курения, скамейки, урны, болларды, стилизованные крышки колодцев, а также осветительное оборудование.

Застройка участка территории, предназначенного для обслуживания пассажиров деловой авиации и для размещения зданий административно-служебного комплекса, представлена пятью проектируемыми зданиями.

Здание малого пассажирского терминала пропускной способностью 25 пасс./час предназначено для обслуживания привилегированных пассажиров и лётных экипажей деловой авиации на внутренних воздушных линиях.

Проектируемое здание аэровокзала с пропускной способностью 100 пасс./час (прилёт — 50 пасс./час, вылет — 50 пасс./час). В соответствии с техниче-

ским заданием здание аэровокзала спроектировано с резервированием площадей для организации международных воздушных линий и воздушного пункта пропуска через государственную границу и доведением суммарной максимальной пропускной способности здания аэровокзала до 200 пасс./час. Проектируемое здание временного размещения персонала. Назначением здания является проведение лётному составу и бортпроводникам комплекса оздоровительных мероприятий, включающего предполётный отдых и рационное питание.

Служебно-административное здание лётного комплекса и служб авиапредприятия на 200 человек. В здании предусмотрены служебные помещения для размещения структурных подразделений лётного комплекса и служб авиапредприятия, а также технические и подсобные помещения для функционирования здания.

Административно-служебное здание ООО «Авиапредприятие «Газпром авиа» на 300 человек. В здании предусмотрены служебные помещения для размещения структурных подразделений компании, а также технические и подсобные помещения для функционирования здания.

«Весь комплекс зданий представлен по принципу ансамблевой архитектуры, состоит из единой фасадно-элементной базы, объединён единым цветом и деталями, учитывающими горизонтальные и вертикальные пропорции. Генеральная концепция природно-паркового ансамбля задаёт формат чистых и прозрачных фасадов зданий комплекса, погружаемых в природную среду, — заявлено в проекте Ingmar Architects. — Фасады здания с юга

и с запада, видимые со стороны основного въезда в аэропорт, выполнены с применением фасадного остекления с зеркальным эффектом. Благодаря применению такого приёма создаётся иллюзия «растворения» зданий в окружающей природе, наполненной альпийскими соснами и кустарниками, присущими Северо-Западному региону, умножают их в своем отражении. С северной и восточной стороны здания принято структурное остекление фасадов с применением просветлённого стекла для повышения коэффициента естественной освещённости помещений. На южных, восточных и западных фасадах предусмотрена солнцезащита — система наружных горизонтальных/вертикальных ламелей. Такое решение одновременно подчёркивает линейное развитие образа здания на генеральном плане и воспринимается как элементы «суперграфики» взлётно-посадочной полосы. В каждом здании предусмотрены ветрозащитённые внутренние дворики, панорамные лифты и террасы с видами на лётное поле, аэровокзал и кроны деревьев».

Пассажирский терминал аэропорта планируется связать дорогой с КАД. Предполагается, что добираться из штаб-квартиры «Газпрома» в «Лахта Центр» до Левашово можно будет за 10–15 минут.

В Ассоциации туроператоров резюмируют, что уже состоявшееся в 2022 году открытие аэропорта Левашово, стабильный и состоятельный инвестор в лице «Газпрома», а также идущие точно по графику работы по строительству гражданской инфраструктуры дают основания надеяться, что у проекта может быть интересное для массовых пассажиров будущее.

Источник: Деловой Петербург

Самолет для Президентов

Объединенная авиастроительная корпорация, «Центр Бизнес Авиации» аэропорта Внуково и авиакомпания «Азимут» рассматривают проект организации чартерных корпоративных перевозок на базе самолетов SSJ100 в VIP-комплектации – Sukhoi Business Jet (SBJ). Для работ над брендингом было привлечено дизайн-агентство Asgard.

В начале 2020-х годов в российской авиационной

отрасли возникла явная потребность в авиакомпании, выполняющей чартерные перевозки в секторе премиального обслуживания. Инициатором проекта выступила Объединенная авиастроительная корпорация. Для проекта было выделено несколько региональных самолетов Sukhoi Superjet 100 с салонами бизнес-класса. Авиакомпания ориентировалась на корпоративных клиентов и спортивные клубы – в 2016 году ОАК сообщала о планах пред-

ложить профессиональным спортивным командам специализированный самолет SportJet.

Но еще раньше, в сентябре 2014 года в ходе выставки JetExpo в Москве, впервые был представлен самолет SSJ100 в VIP-версии. Заказчиком выставленного на аэродроме Внуково «Суперджета» с бортовым номером RA-89053 (серийный 95009) являлся Рособоронэкспорт, сейчас этот лайнер эксплуатируется в авиакомпании РусДжет.

Другими заказчиками самолета SBJ стали казахстанская компания Kazakhmys PLC Corporation, поставщиком самолета и изготовителем салона выступила Comlux Completion (Индианаполис, США). А также Королевские ВВС Таиланда, которые эксплуатируют три самолета SBJ для авиаперевозок высших чинов и членов королевской семьи.

За эти годы бизнес-версия самолета SSJ100 претерпела значительные изменения, и прежде всего они заключаются в существенном увеличении дальности полета до 7200 километров за счёт установки дополнительных топливных баков и оборудовании лайнера встроенным трапом.

27 февраля стало известно, что Федеральная сетевая компания (ФСК), приобрела у ПАО «Иркут» новый Superjet 100 в компоновке на 16 кресел с увеличенной дальностью полета. «Коммерсант» в этой связи отмечает, что крупный бизнес и частные покупатели с начала санкций проявляют интерес к самолету Sukhoi Business Jet, но свободных бортов нет, так как 2022 год стал завершающим в выпуске этого самолета в России из-за прекращения международной кооперации со стороны западных стран,



которые поставляли в Россию самолётные системы и оборудование, включая комплектующие для производства в Рыбинске двигателей SaM146.

В феврале 2023 года произошли два знаковых события, которые могут в корне изменить ситуацию с выпуском самолётов SSJ100 в базовой конфигурации, то есть с импортными комплектующими.

14 февраля глава ОАК Юрий Слюсарь в кулуарах международной авиакосмической выставки Aero India 2023 в Бангалоре заявил, что Объединённая авиастроительная корпорация рассматривает воз-

можность локализации и производства в Индии самолета Superjet 100. Он отметил как одну из актуальных тем – возможность открыть производство российских региональных самолетов в базовой версии с европейским сертификатом на мощностях компании HAL. О результатах и самом факте переговоров не сообщалось в виду деликатности темы и естественного нежелания ОАК выносить ее в общественное пространство.

Но 27 февраля из Объединённых Арабских Эмиратов пришли новости о том, что инвестиционная компания Markab Capital со штаб-квартирой

в Дубае подписала соглашение о стратегическом партнерстве с итальянской компанией SuperJet International по созданию завода по производству гражданских самолетов в Объединенных Арабских Эмиратах. Издание Gulf News, которое сообщило о подписании соглашения, не уточнило тип самолета, который будет строиться в ОАЭ, но как рассказали сайту «Авиация России» несколько заслуживающих доверие источников в российской авиаотрасли, этим самолетом является Superjet 100.

Источник: Авиация России



Трафик падает седьмую неделю подряд

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, мировой трафик бизнес-джетов на 11-й неделе 2023 года, с 13 по 19 марта, составил 70444 рейса, что на 1% меньше по сравнению с 10-й неделей 2023 года, и на 7% — по сравнению с теми же датами 2022 года.

Глобальная тенденция за последние 4 недели на 8% ниже относительно того же периода 2022 года. Активность бизнес-джетов Part135 и Part91K во всем мире на 11-й неделе была на 14% ниже по сравнению с прошлым годом. С 1 января по 19 марта 2023 года объем полетов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 2% ниже относительно прошлого года, и на 12% выше по сравнению с 2019 годом.

Северная Америка

На 11-й неделе в Северной Америке выполнено 54 888 рейсов бизнес-джетов, что на 3% меньше, чем на 10-й неделе, и на 10% меньше, чем в те же даты прошлого года. За последние четыре недели активность была на 9% ниже по сравнению с прошлым годом. Полеты Part135 и Part 91K в течение 11-й недели были на уровне 10-й недели, но на 16% ниже активности в те же даты 2022 года.

В текущем месяце 88% активности бизнес-джетов приходилось на внутренние рейсы. Внутренний трафик сократился на 11% по сравнению с теми же 20-ю днями марта 2022 года, и был на 14% выше относительно 2019 года. Международные рейсы упали на 4% по сравнению с прошлым годом, и выросли на 10% относительно 2019 года.

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	1,346,890	72%	19.9%	53.7%	-1.1%	-18.1%
Business Aviation	292,926	16%	-6.5%	18.8%	27.9%	10.6%
Other	162,621	9%	29.3%	61.5%	57.5%	32.4%
Cargo	58,721	3%	-8.4%	-10.1%	2.2%	2.7%
Grand Total	1,861,158	100%	14.4%	44.4%	6.3%	-10.9%

Мировой трафик самолетов с 1 по 20 марта 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Departure Country	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
United States	141,518	90.5%	-10.7%	17.8%	35.5%	17.2%
Mexico	4,989	3.2%	3.1%	21.7%	2.7%	-29.5%
Canada	4,334	2.8%	-8.6%	30.5%	-15.1%	-22.8%
Bahamas	1,951	1.2%	-3.5%	53.4%	78.7%	30.4%
Dominican Republic	434	0.3%	2.1%	31.5%	26.9%	26.2%
Turks and Caicos Islan...	424	0.3%	10.7%	32.9%	68.3%	51.4%
Puerto Rico	400	0.3%	-18.4%	12.4%	51.5%	37.9%
Sint Maarten	335	0.2%	-14.8%	308.5%	26.4%	25.9%
Cayman Islands	260	0.2%	42.9%	622.2%	12.6%	4.4%
Costa Rica	208	0.1%	4.5%	49.6%	47.5%	112.2%
U.S. Virgin Islands	200	0.1%	-9.9%	-9.9%	12.4%	27.4%
Anguilla	143	0.1%	-16.4%	70.2%	38.8%	60.7%
British Virgin Islands	128	0.1%	18.5%	276.5%	77.8%	116.9%
Barbados	125	0.1%	5.9%	380.8%	-22.4%	5.9%
Jamaica	116	0.1%	-15.3%	27.5%	1.8%	8.4%
Grand Total	156,360	100.0%	-10.0%	19.3%	32.0%	13.4%

Трафик в Северной Америке, 1–20 марта 2023 г., по сравнению с предыдущими годами

В марте Тетерборо был самым загруженным аэропортом для бизнес-джетов, выполняющих рейсы Part135/91K, хотя активность снизилась на 16% по сравнению с прошлым годом. Суперсредние джеты являются самыми популярными в парке Part 135/91K в США, но их трафик на 6% ниже по сравнению с прошлым годом.

Embraer Phenom 300 — самый популярный тип самолета в этом месяце, а Cessna Citation Latitude — единственный самолет, который летает больше по сравнению с прошлым годом.

Европа

В Европе в течение 11-й недели было выполнено 10045 рейсов бизнес-джетов, что на 8% больше, чем на 10-й неделе, и на 1% меньше, чем в те же даты 2022 года. За последние четыре недели количество рейсов упало на 11% по сравнению с теми же датами в 2022 году. С начала марта трафик снизился на 7% по сравнению с прошлым годом, и 5% выше

относительно 2019 года. Без учета России рейсы бизнес-джетов в этом месяце на 6% отстают от прошлого года и на 8% опережают показатели 2019 года. 71% активности в марте приходится на международные полеты, этот трафик на 7% ниже, чем в прошлом году, и на 7% выше по сравнению с 2019 годом. Внутренние рейсы упали на 7% по сравнению с прошлым годом, и соответствуют уровню 2019 года.

Departure Airport	Departures ^v PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
LFPB,LBG,Paris-Le Bourget,Paris (FR)	1,399	5.1%	-2.6%	88.0%	49.3%	13.2%
LSGG,GVA,Geneva Cointrin Intl.,Geneva (CH)	873	3.2%	-10.9%	77.1%	12.4%	0.7%
EGLF,FAB,Farnborough,London (GB)	715	2.6%	-8.2%	113.4%	4.2%	14.8%
EGGW,LTN,London Luton,London (GB)	684	2.5%	-3.5%	249.0%	-7.2%	-0.3%
LSZH,ZRH,Zurich,Zurich	643	2.4%	1.3%	46.5%	19.7%	27.1%
LFMN,NCE,Nice-Côte d'Azur,Nice	636	2.3%	-3.6%	53.6%	15.6%	4.3%
LIML,LIN,Milano Linate,Milan (IT)	521	1.9%	-0.8%	66.5%	320.2%	13.3%
EGKB,BQH,London Biggin Hill,London (GB)	406	1.5%	-12.1%	107.1%	-8.8%	16.7%
EHAM,AMS,Amsterdam Schiphol,Amsterdam (NL)	406	1.5%	18.0%	163.6%	75.0%	61.8%
LEMD,MAD,Adolfo Suárez Madrid-Barajas,Madrid (ES)	368	1.4%	-9.1%	47.2%	60.0%	11.2%
LIRA,CIA,Ciampino-G. B. Pastine Intl.,Rome (IT)	347	1.3%	5.5%	-4.4%	129.8%	10.5%
EDDM,MUC,Munich,Munich	340	1.2%	13.3%	24.1%	10.0%	-10.3%
EDDB,SXF,Berlin-Schoenefeld,Berlin (DE)	333	1.2%	-5.7%	12.9%	39.3%	6.1%
LTBA,ISL,Ataturk Intl.,Istanbul	321	1.2%	-13.9%	-3.6%	52.1%	32.6%
LFLB,CMF,Chambéry-Savoie,Chambéry/Aix-les-Bains	319	1.2%	-13.1%	431.7%	32.9%	5.3%
Grand Total	27,220	100.0%	-6.7%	35.3%	19.4%	4.6%

Самые загруженные аэропорты Европы с 1 по 20 марта 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

На ведущих европейских рынках в этом месяце наблюдается снижение по сравнению с прошлым годом. Франция, самый загруженный рынок в марте, на 7% отстает от прошлого года по трафику, Великобритания также снизилась на 7%. В Германии объем полетов упал на 4% по сравнению с прошлым годом, и на 2% по сравнению с 2019 годом. Трафик в России сократился на 35% по сравнению с мартом прошлого года и на 59% по сравнению с 2019 годом.

Ле-Бурже был самым загруженным аэропортом в этом месяце, но количество рейсов сократилось на 3% по сравнению с прошлым годом, в Женеве также на 11% меньше, в Фарнборо — на 8%, в Цюрихе — на 1%, в Амстердаме — на 18%.

Остальной мир

На 11-й неделе 2023 года, с 13 по 19 марта, трафик бизнес-джетов в Африке вырос на 15% по сравнению с теми же датами прошлого года, в Азии — на 28%, на Ближнем Востоке — на 17%, а в Южной Америке — на 11%.

Общая активность в марте в остальном мире на 17% выше по сравнению с прошлым годом, и на 78% выше относительно 2019 года. Бразилия, Австралия и Индия были тремя самыми загруженными странами, и во всех них спрос значительно превысил прошлогодний. Активность бизнес-джетов в Китае в этом месяце на 48% выше, чем в марте прошлого года, но все же на 8% ниже сопоставимой активности в 2019 году.

Трафик в Саудовской Аравии в марте был на 45% выше по сравнению с прошлым годом, и на 92% выше, чем в 2019 году. Среднесуточное количество прибытий бизнес-джетов в международный аэропорт имени короля Абдулазиза (ОЕJN) во время Гран-При F1 в прошлые выходные (17–19 марта) выросло на трехзначное число по сравнению со средним показателем за 4 недели, хотя общий трафик за последние два года снизился.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Начиная с 4-й недели этого года мы наблюдаем резкое снижение трафика бизнес-джетов по сравнению с аналогичными неделями прошлого года, при этом падение количества чартерных рейсов каждую неделю, начиная с 7-й недели, выражается двузначными числами, причем на этой, 11-й неделе, в США наблюдается падение на

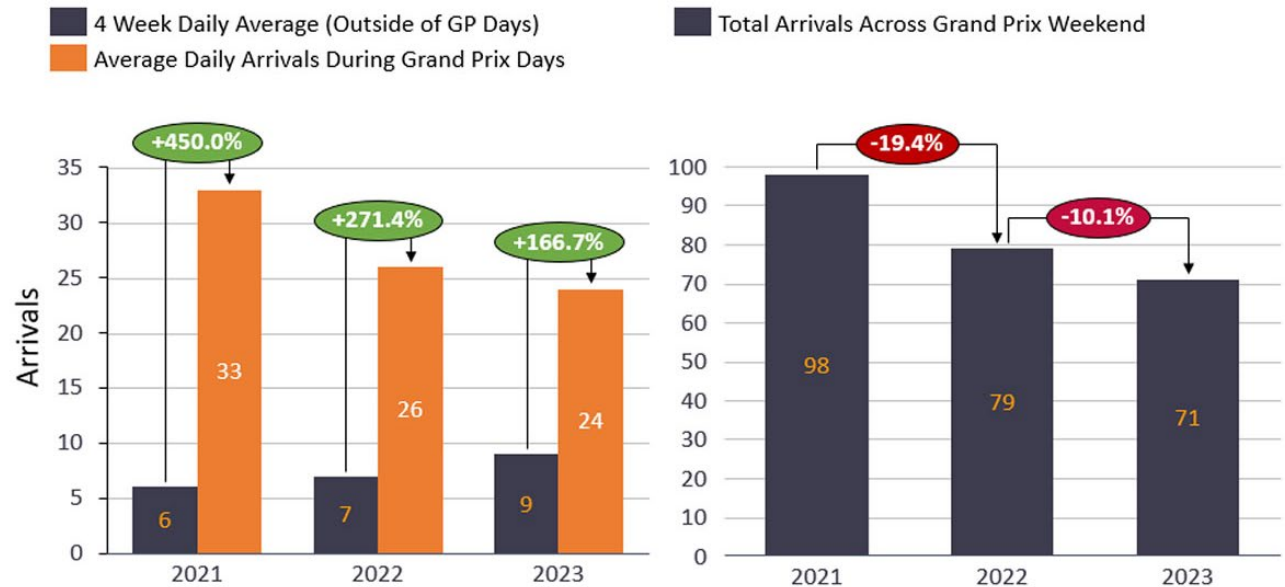
16% в годовом исчислении, и на 22% – во Флориде, а в Европе чартеры снизились на 10%».

«Восстановление на более дальних международных рейсах также выдыхается, трансатлантические перевозки упали на 1% по сравнению с рекордными уровнями февраля 2023 года».



Saudi Arabia F1 Grand Prix: Average Daily Arrivals

WINGX



Dates:

2021: 3 – 5 December
 2022: 25 – 27 March
 2023: 17 – 19 March

Airport: OEJN

*Business jets only: Helicopters, pistons, turboprops excluded

Прибытие бизнес-джетов Гран-При F1 Саудовской Аравии

Эксперты ААМ делают прогнозы на 2023 год

В 2022 году передовая воздушная мобильность (Advanced Air Mobility — ААМ) продолжила развитие, в том числе завершились совместные испытания NASA и Joby Aviation по уровню шума электрических воздушных судов с вертикальным взлетом и посадкой (eVTOL) и летные испытания на местности, проведенные Beta Technologies, демонстрирующие потенциальную дальность этих новых типов летательных аппаратов. Что принесет этот год для ААМ?

В последнем вебинаре NBAA News Hour эксперты оценили перспективы регулирования, инвестиций и общественного признания ААМ в 2023 году.

По словам участников дискуссии, решение FAA от 2022 года о том, что многие воздушные суда ААМ будут сертифицированы в соответствии с Part 21.17(b) 14 CFR, а не недавно измененным Part 23, вызвало некоторое замешательство у производителей, которые уже начали свой путь к сертификации.

Тем не менее, по словам Пола Макдаффи из Supernal, председателя Комитета по новым технологиям NBAA, после более тщательного изучения, изменение пути не создало значительных проблем с точки зрения сертификации. «FAA по-прежнему будет использовать стандарты производительно-

сти вместо очень регламентированных стандартов, что является краеугольным камнем поправки к Part 23», — сказал Макдаффи.

Агентство пообещало, что в 2023 году будет предложено специальное федеральное авиационное регулирование (SFAR) для решения проблем с эксплуатацией и квалификацией пилотов, возникающих в результате определения того, что eVTOL будут классифицироваться в соответствии с правилами для воздушных судов с механической подъемной силой.

Макдаффи сообщил о растущем сдвиге в сторону от сертификации воздушных судов к тому, как отрасль будет обеспечивать их эксплуатацию. «Есть ли четкое определение того, что такое успех, когда мы приступаем к эксплуатации?» — спросил Макдаффи, добавив: «Следующие 3-5 лет — это еще не конец игры».

Даже после того, как SFAR будет опубликован, предстоит еще много работы над нормативными актами для расширения масштабов.

По словам Кирстен Баркток Тоу, основательницы и управляющего партнера Air Finance, изменение пути сертификации в соответствии с правилами ВС с механической подъемной силой вызвало корректировку в компаниях ААМ, что увеличивает стоимость капитала. «Нам нужны нормативные указания и определенность. Чем дольше мы работаем без четких указаний, тем сложнее планировать и привлекать капитал», — сказала Тоу, объясняя, что регуляторная среда и инфляция создают препятствия для компаний, особенно в США, ко-



торые в настоящее время сталкиваются с большей неопределенностью регулирования, чем в некоторых других странах.

Тау предупредила, что на карту поставлено лидерство США в области инноваций, заявив: «Мы долгое время были лидером в области аэрокосмических технологий, но в этой ситуации находимся под угрозой из-за отсутствия ясности в регулировании».

Джеффри Винсент, исполнительный директор

Управления интеграции беспилотных летательных аппаратов FAA, сказал, что реальным препятствием для работы ААМ является сертификация воздушных судов, а не ограничения системы воздушного движения. «Нам не нужно придумывать новую систему воздушного движения для внедрения передовых транспортных средств воздушной мобильности», — сказал он, выразив уверенность, что существующая система может работать на ранних этапах внедрения.

Винсент добавил, что еще предстоит проделать

значительную работу для общественного признания ААМ, поскольку многие представители отрасли не знают, насколько далеко продвинулись технологии за последние несколько лет.

Тем временем Паримал Копардекар, директор Научно-исследовательского института авионики NASA в Ресурсном центре им. Эймса, подчеркнул необходимость интеграции ААМ с учетом рисков, заявив: «Инновации требуют стратегического терпения. Это должно быть сбалансировано с аспектами безопасности».



Доступность ангаров для бизнес-авиации сокращается

Проблема нехватки ангарного пространства в отрасли бизнес-авиации не нова, но со временем она стала более острой по нескольким причинам, первая из которых заключается в том, что крупные рынки, как правило, привлекают большое количество самолетов бизнес-класса, пишет AIN.

Еще одним фактором является долговечность бизнес-джетов. Возраст парка бизнес-джетов увеличился, поскольку самолеты, которые в прошлом

были бы отправлены на свалку, приобрели в период бума частной авиации во время COVID новую ценность.

На фоне увеличения сроков эксплуатации бизнес-джетов, также «усугубляют» ситуацию поставки новых самолетов, которые тоже будут конкурировать за существующее ангарное пространство. В прошлом году по всему миру было поставлено 712 бизнес-джетов, при этом на долю США приходится

почти 70% рынка или более 400 новых самолетов, и для их размещения необходимо около 2 млн кв футов ангаров.

Но самым значительным фактором является размер самолетов. В 1996 году самым большим самолетом в продуктовой линейке Bombardier был Challenger 604, площадь основания которого составляла 4485 кв. футов. В том же году канадский производитель представил Global Express в качестве своего нового флагмана. С тех пор Bombardier поставила более 800 самолетов Global, что соответствует более 7,5 млн кв. футов ангарного пространства только для этого типа. С тех пор было поставлено не менее 100 самолетов Global 7500, которые еще крупнее и занимают площадь 11648 кв. футов. В компании Gulfstream наблюдалась аналогичная эволюция самолетов.

Но озабоченность в отношении этих самолетов вызывают не только их размеры, но и их высота: для новейших сверхдальних бизнес-джетов требуется высота ворот 28 футов. Хотя в наши дни это стало стандартом в районах с интенсивным движением на северо-востоке, во Флориде, Техасе и Калифорнии, в других местах они по-прежнему являются исключением.

С 2010 года занимаемая площадь самолетов с высотой хвостового оперения более 24 футов увеличилась на 81%, что составляет 16,6 млн кв футов. «В конце 1980-х годов ваш идеальный ангар мог быть 10 000 кв футов, и он соответствовал GIII и GIV, но сегодня тот же самый ангар, вероятно, составляет минимум 15 000 кв футов в качестве идеального, учитывая размер самолета», — сказал



Курт Кастанья, президент и генеральный директор Национальной ассоциации воздушного транспорта (НАТА), а также глава компании-застройщика и оператора ангаров Aeroplex Group Partners. «В зависимости от типа выполняемых вами операций, то есть Part 91 и 135, ваш идеальный ангар может иметь площадь более 30 000 кв. футов для размещения нескольких самолетов».

ФВО строят ангара, когда считают это целесообразным с финансовой точки зрения, но во многих случаях проблема заключается в том, чтобы найти места для размещения этих ангара. Это заставило операторов самолетов искать второстепенные и, возможно, третичные аэропорты в более густонаселенных регионах. В тех аэропортах, где возможно



развитие (или реконструкция), операторы ангара сталкиваются с большим количеством проблем, связанных с изменениями в экономике, вызванными Covid. «В 2018 году мы закончили ангар в районе Лос-Анджелеса, площадь которого включая ангар, офис и терминал составляла примерно 45 000 кв футов, а стоимость этого ангара составила около \$7,2 млн», — сказал Кастанья. «Этот ангар примерно в середине 2022 года мог стоить от \$11 до \$13 млн только из-за затрат на строительство — материалы и работа, а также других факторов, связанных с проектом, — которые все входят в показатель оценки окупаемости инвестиций и аренды».

По мнению некоторых компаний, эти растущие затраты действительно играют роль в решениях о начале строительства. Кастанья добавил, что из-за растущих затрат конечный пользователь будет нести бремя на рынках, где существующая арендная плата настолько низка, что ФВО трудно обеспечить финансово устойчивое развитие.

Еще одним изменением, вызванным Covid, стало желание состоятельных людей уехать из многолюдных городских районов в более сельские районы, где обычно не было большого трафика деловых самолетов и не хватало инфраструктуры для их размещения. Сейчас клиенты направляются в эти места для отдыха раньше и остаются там дольше.

Чтобы помочь ФВО наилучшим образом использовать свои ограниченные ангарные ресурсы, компания FBO Partners разработала Hangar IT, программное обеспечение, позволяющее владельцам ангара быстро и точно определять доступность мест в ангарах в любой момент. По своей сути, про-

грамма позволяет ФВО вводить все свои договоры с арендаторами в базу данных, где система может автоматически пометить заканчивающиеся договоры аренды для продления и/или корректировки цен.

Вторая функция определяет наиболее точную заполняемость ангара оператора. «Это выполняется путем захвата всех ваших существующих арендаторов из вашей документации по аренде», — пояснил президент и управляющий партнер FBO Partners Дуг Уилсон. «Эти бортовые номера попадают в систему, которая автоматически распознает точный тип самолета и назначает самолету правильную площадь». С помощью функции под названием «Переключатель» самолет может быть назначен в один из ангара ФВО. Каждый раз, когда технические специалисты линейного обслуживания входят в этот ангар для перемещения самолета, они сканируют QR-код на двери, после чего открывается список ангара. Затем они вводят бортовой номер самолета, который они перемещают, и программа автоматически вычисляет правильное количество места в ангаре и рассчитывает уровень заполняемости, таким образом позволяя ФВО немедленно узнать, сколько места он может предложить транзитным самолетам. Уилсон отметил, что система находится в стадии бета-тестирования с прицелом на полноценный релиз в конце этого года.

Третьей функцией, после того как запатентованная программа получит признание на рынке, станет торговая площадка, на которой операторы ангара смогут размещать свои свободные места, что позволит заранее резервировать и оплачивать гарантированные временные ангарные места.

Выкатывание за пределы ВПП — беда бизнес-джетов

Согласно отчету Фонда безопасности полетов (FSF) за 2022 год, в прошлом году выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы оставалось основным типом происшествий с корпоративными самолетами. В [отчете FSF](#) анализируются авиационные происшествия в базе данных Aviation Safety Network за 2022 год, связанные с пассажирскими и грузовыми рейсами авиакомпаний, а также полетами корпоративных самолетов всех типов миссий.

В 2022 году в базе данных было зарегистрировано 35 авиационных происшествий с корпоративными самолетами, что меньше по сравнению с 40 в 2021 году, но выше среднегодового показателя в 31,6 в период с 2017 по 2021 год, время, которое включало пандемию Covid. Из общего количества происшествий в 2022 году 10 были связаны с частными полетами, семь — с административными перевозками, пять — с перегоном/перемещением и пять — с нерегулярными пассажирскими авиаперевозками.

Большинство аварий (20) произошло при посадке. Пять происшествий закончились смертельным исходом, в результате чего погибло 17 человек. FSF назвала худшей из аварий со смертельным исходом крушение самолета Learjet 55C 22 июня при заходе на посадку в аэропорт Шараллав-Оскар Маchado Сулоага в Венесуэле, в результате которого погибло шесть пассажиров и экипаж.

Рассматривая категории авиационных происшествий, FSF заявила: «Выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы было, безусловно, наиболее распространенным типом аварий при эксплуатации корпоративных самолетов в 2022 году, на их долю пришлось 17 инцидентов». За этим последовала потеря управления, неисправность шасси и повреждения на земле.

Что касается авиалайнеров, FSF установила, что после попадания в турбулентность наиболее ча-

стым типом инцидентов стало выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы и повреждения на земле. FSF отметила, что это означает собой недавний переход от того, когда в категориях лидировали инциденты на взлетно-посадочной полосе.

Согласно базе данных FSF, в прошлом году в регулярных авиакомпаниях произошло 22 авиационных происшествия, связанных с турбулентностью, за которыми последовали 16 инцидентов на взлетно-посадочной полосе и 14 наземных происшествий. Всего авиалайнеры участвовали в 115 происшествиях во всем мире, 16 из которых закончились смертельным исходом, в результате чего погибло 233 человека. «Количество происшествий, связанных с турбулентностью, вероятно, является лишь небольшой долей от числа случаев турбулентности, с которыми сталкиваются операторы в течение любого года», — сказал президент и генеральный директор Фонда Хасан Шахиди.

В своем отчете FSF призвал к действиям по постоянному повышению безопасности и сосредоточению внимания на областях риска, связанных с турбулентностью, выкатыванием за пределы взлетно-посадочной полосы, столкновения с землей в управляемом полете, потерей управления и наземными происшествиями.

При публикации отчета FSF также выпустила интерактивную панель инструментов, содержащую данные об авариях и информацию за последние шесть лет, которую можно искать по различным параметрам, таким как тип операции, регион мира и этап полета.



Самолет недели

Оператор/владелец: **private (Mohamed Rafi)**

Тип: **Bombardier Global 7500**

Год выпуска: **2012 г.**

Место съемки: **декабрь 2022 года, Jebel Ali Al Maktoum Int'l – OMDW, United Arab Emirates**



Фото: Дмитрий Петроченко