



Лидеры вертолетной отрасли, выступая на конференции Helicopter Investor в Лондоне, выразили умеренный оптимизм в отношении перспектив развивающегося сегмента передовой воздушной мобильности. Участниками был достигнут консенсус в отношении того, что новые воздушные суда eVTOL начнут использоваться в некоторых текущих вариантах применения вертолетов, хотя большинство выступавших выразили сомнение в том, что это начнется с 2025 года, как настаивают многие из наиболее оптимистичных участников рынка.

В отчете о вертолетном рынке, подготовленном Rotortrade в сотрудничестве с журналом Vertical Magazine и HeliTrader, отмечается снижение активности в сфере продаж вертолетов в течение 2022 года по сравнению с предыдущим годом. Это связано с мировой экономической ситуацией, с рецессией, геополитическими кризисами и общей инфляцией. В то время как продажи новых вертолетов выросли, вторичный рынок упал на 20% в годовом исчислении. Между тем спрос и предложение начали стабилизироваться с середины 2022 года. Если проанализировать сделки территориально, то единственными регионами, в которых в 2022 году был зафиксирован рост по сравнению с 2021 годом, стали Латинская Америка и Ближний Восток и Африка.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 12-й неделе 2023 года, с 20 по 26 марта, бизнес-джеты во всем мире выполнили 68543 рейса, что на 3% меньше по сравнению с 11-й неделей 2023 года, и на 9% меньше по сравнению с теми же датами 2022 года. Глобальная тенденция за последние 4 недели на 8% отстает от 2022 года. В период с 1 по 27 марта мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов составил чуть более 393 000 рейсов, что на 7% меньше, чем за 27 дней марта 2022 года, но все же на 9% больше по сравнению с 2019 годом. С начала года активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 2% ниже по сравнению с прошлым годом, хотя на 12% выше относительно 2019 года.



В первом квартале трафик снизился на 2%

WINGX: Первый квартал 2023 года продемонстрировал умеренное охлаждение по сравнению с рекордным первым кварталом 2022 года, хотя более резкое падение на чартерном рынке США свело на нет значительную часть прироста по сравнению с допандемийным 2019 годом

стр. 23

МАКС-2023 открывается для «малой авиации»

АО «Авиасалон», официальный устроитель Международных авиационно-космических салонов, открыл регистрацию участников программы «Малая авиация на МАКС-2023», предлагающей специальные условия для авиационных объединений и частных владельцев воздушных судов (ВС), производителей и дистрибьютеров лёгких и сверхлёгких ВС

стр. 26

ВЭБ.РФ восстановила один из простаивающих SSJ

ВЭБ.РФ восстановил один из шести самолетов SSJ-100, которые четыре года назад ему вернула ирландская CityJet. Госкорпорация передала борт в управление авиакомпании «Азимут». ВЭБ.РФ планирует конвертировать SSJ в VIP-версию для собственных нужд, но пока процесс задерживается

стр. 27

В России проблемы с получением свидетельств

Российские пилоты, бортпроводники и специалисты по обслуживанию воздушных судов столкнулись с невозможностью получить в Росавиации новые квалификационные свидетельства через портал «Госуслуги»

стр. 30

В центре бизнес-авиации аэропорта Эйндрховена вновь «шумят» экоактивисты

Сотни экоактивистов Extinction Rebellion вошли на территорию аэропорта Эйндрховена, Нидерланды, в выходные (25 марта) с единственной целью заблокировать зону частных самолетов, но не пытались проникнуть на взлетно-посадочную полосу, чтобы не нарушить вылеты и прилеты регулярных рейсов, сообщили представители Extinction Rebellion.

Вместо осуждения, Роэл Хеллемонс, генеральный директор аэропорта Эйндрховена, отреагировал весьма неожиданно, пообещав избежать роста трафика, ограничить количество бизнес-джетов, использующих аэропорт, и продвигать использование электрических самолетов. Он пообещал ограничить количество бизнес-джетов, которые могут приземляться в аэропорту, на уровне 2,5% от общего числа рейсов. «В частности, в этом сегменте мы видим возможности сделать самолеты электрическими и, следовательно, более экологичными», — сказал он. Он также пообещал увеличить использование экологичного топлива (SAF).

«Климатическое движение стремится привлечь больше внимания к влиянию воздушного транспорта на окружающую среду и необходимости устойчивого развития. Аэропорт Эйндрховена согласен с безотлагательностью и необходимостью повышения устойчивости», — сказал он. «Отчасти по этой причине мы не стремимся к росту нашего трафика, а вместо этого уделяем приоритетное внимание устойчивости существующего воздушного движения». Хеллемонс сообщил, что аэропорт выдвинул предложения правительству Нидерландов по уменьшению налога для пассажиров, вылетающих из аэропорта при покупке SAF.

Алича ван дер Аа, соорганизатор Extinction Rebellion Netherlands, сказала: «Аэропорт Эйндрховена снова увеличил количество рейсов и почти вернулся к допандемическому уровню. Это никак нельзя объяснить. Авиация должна сокращаться». Группа заявила, что хочет меньше рейсов и запрета на короткие рейсы и частные самолеты.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPHH

AFTN: ULLLJPHX



Джет Порт

Daher представляет пятилопастный композитный винт Hartzell для Kodiak 100

Теперь на Daher Kodiak 100 предлагается вариант пятилопастного композитного винта от Hartzell Propeller — как для новых серийных самолетов, так и для модернизации. Объявленный на выставке SUN 'n FUN Aerospace Expo, этот вариант винта повышает производительность Kodiak 100 с турбовинтовым двигателем и еще больше повышает его экологичность.



Новая конфигурация винта будет на 6,3 дБ тише и на 13 фунтов легче, чем нынешняя версия с четырехлопастным металлическим винтом, при этом уменьшая разбег самолета на 6% при максимальной взлетной массе.

При максимальном крутящем моменте винт с пятью лопастями вращается со скоростью 2000 об/мин, что на 200 об/мин меньше, чем у текущей конфигурации металлического винта. В дополнение к снижению вибрации на борту самолета, новый пропеллер снижает шум пролета Kodiak 100 до 77 дБ (А), что ниже требований европейского EASA и немецкого регулятора LBA в 78 дБ (А).

«Являясь уже признанным эталоном в категориях STOL (укороченный взлет и посадка), Kodiak 100 будет еще более мощным и тихим с опциональным пятилопастным композитным винтом Hartzell», — сказал Никола Шаббер, старший вице-президент авиационного подразделения Daher.

Hartzell адаптировал новый винт для его применения на Kodiak 100 и внедрил технологию облегченной ступицы Raptor, разработанную компанией. Пропеллер диаметром 96 дюймов имеет клиренс 19 дюймов, сохраняя возможность Kodiak 100 работать с неподготовленных полос.

Новый винт будет доступен в качестве опции для самолетов Kodiak 100 Series III нового производства, поставки которых начнутся в июне. Вариант модернизации для всех находящихся в эксплуатации Kodiak 100 предлагается в рамках программы Hartzell Top Prop.



Опубликована программа EBACE 2023

В деловой авиации инновации быстро ускоряют наше будущее благодаря современным воздушным судам, передовым технологиям, обновленным бизнес-моделям, меняющимся планам использования и новому мышлению.

Европейская конвенция и выставка деловой авиации 2023 года (EBACE2023) — это место, где можно увидеть, прикоснуться и испытать новые и перспективные авиационные технологии. [Расписание](#) деловой программы мероприятия включает в себя полную линейку сессий, посвященных последним тенденциям, которые будут представлены лидерами мнений, формирующими будущее отрасли.



Вторник, 23 мая

- Взлет разрешен: план полета для eVTOL
- Экологически чистое авиационное топливо (SAF): основы
- Новый горизонт вертикального взлета
- Устойчивое развитие деловой авиации: факты против вымысла
- Состояние отрасли с анализом данных

Среда, 24 мая

- Компенсация выбросов — завершение пути к углеродной нейтральности
- ААМ: Когда полетят eVTOL?
- Оперативное планирование полетов: задачи этого года
- Сертификация ААМ в 2025 году: реалистично или нет
- Совершите путешествие в стратосферу!
- Топливо завтрашнего дня: электричество, гибриды или водород?
- Глобальный план действий по предотвращению выкатываний за пределы ВПП
- Экономические и экологические факторы, связанные с поставками SAF
- Состояние отрасли: панельная дискуссия
- Сегодняшняя анатомия сделок купли-продажи самолетов

Четверг, 25 мая

- День карьеры: встреча и приветствие с Маком Резерфордом
- «Да или нет?» Стандартизация соглашений о чартере воздушных судов
- Групповая дискуссия «День карьеры»: вход в бизнес-авиацию
- День карьеры: экскурсия с гидом

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

Тиньков продал самолет в США после крушения состояния

Бизнесмен и бывший банкир Олег Тиньков продал самолет Dassault Falcon 8X. Сверхдальнемагистральный самолет — флагман линейки бизнес-джетов компании Dassault Falcon — способен летать на расстояние до 11 945 км без дозаправки.

О продаже сообщил источник The Moscow Times на авиарынке, также ее подтверждают авиареестры. У самолета сменилась регистрация и бортовой номер. Вместо M-TINK (от фамилии Тиньков) он теперь носит номер N885X, что подтверждает его перерегистрацию в США. Стоимость похожего самолета Dassault Falcon 8x сейчас составляет около \$50 млн.

Новым владельцем стала американская компания Pacific Connection из штата Делавер. Ей уже принадлежал еще один Dassault Falcon.

Санкции Великобритании усложняют перемещение Тинькова и обслуживание джета, считает источник на авиарынке. Ранее банкир говорил о продаже яхты-ледокола La Datcha за \$100 млн из-за невозможности ее содержать. Из-за санкций судно не может заходить в британские территориальные воды.

Сейчас Тиньков пытается добиться снятия введенных против него ограничительных мер. Он нашел поддержку у владельца Virgin Galactic Ричарда Брэнсона, а также политиков Михаила Ходорковского и Алексея Навального. Они написали письмо в его защиту правительству Великобритании. В октябре 2022 года Тиньков отказался от российского гражданства и осудил войну с Украиной.

Источник: The Moscow Times



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Jet Aviation получает одобрение FOCA для технического обслуживания в Цюрихе

Jet Aviation объявила, что она успешно получила одобрение от швейцарского федерального офиса гражданской авиации (FOCA) для своей станции ремонта технического обслуживания в Цюрихе.

Предприятие уполномочено выполнять техническое обслуживание на ряде бизнес-джетов. Прежде чем пройти аудит для одобрения ремонтной станции линейного обслуживания Швейцарским федеральным управлением гражданской авиации (FOCA), техцентр Jet Aviation, расположенный в Zurich North FBO, первоначально получил одобрение в рамках разрешений компании в Базеле. Jet Aviation расширила свою деятельность в Цюрихе в июне 2021 года за счет приобретения бывших объектов ExecuJet Zurich FBO.

В результате приобретения был добавлен многофункциональный современный терминал для пассажиров и экипажей, ангар площадью 2500 кв.м., прилегающий к терминалу, второй арочный ангар площадью около 5000 кв.м. и два частных перрона площадью около 5000 кв.м.

«Мы рады добавить Цюрих в нашу европейскую сеть технического обслуживания на постоянной основе», - комментируют в компании. «Цюрих является ключевым центром наших клиентов, и обеспечение постоянного обслуживания на месте было естественным следующим шагом в нашей приверженности беспристрастному опыту обслуживания в Европе и за ее пределами».



Представляем Як-40Д VIP

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



Борис: +7 999 710 91 00

Дмитрий: +7 926 865 62 65

Владимир: +7 963 676 97 86

E-mail: flight@mydreamjet.ru

Dream Jet

Duncan Aviation представил Falcon 900EX, которому «не хватало характера»

Компания Duncan Aviation передала клиенту очередную Falcon 900EX, который был полностью трансформирован и переконфигурирован в центре технического обслуживания американского провайдера в Батл-Крике.

Самолет оснащен новым комодом, привлекательными центральными перегородками и объединяющими деталями, которые придают интерьеру драматичный и современный стиль. Когда самолет прибыл в Батл-Крик, ему не хватало характера и уникальности, которых хотел заказчик, рассказывают в пресс-службе компании. Для создания нужного владельцу интерьера в рамках ремонта было перебрано или заменено абсолютно всё.

«У него был очень традиционный интерьер корпоративного самолета», — объяснила ведущий дизайнер Duncan Aviation Хизер Прайдмор. «Отделка салона была устаревшей и состояла из темно-крас-

ного дерева, бежевых тонов и карты мира на столе для переговоров. Заказчик хотел величественную черно-белую эстетику. Он также хотел добавить больше пассажирских кресел, а также место, где можно лечь и расслабиться».

По просьбе владельца команда Duncan Aviation убрала сиденье в кормовой части салона, заменив его трехместным диваном. Был спроектирован, изготовлен и установлен новый комод с современной поверхностью. Чтобы создать приватность, сохранив салон «открытым», в Duncan Aviation создали уникальные перегородки с прозрачными акриловыми панелями, акцентированными шпоном.

При всех изменениях, происходящих в интерьере, не меньше внимания требовал и экстерьер. Новый дизайн окраски был создан, чтобы удовлетворить ожидания владельца относительно столь же современного дизайна экстерьера. Внешний вид ливреи включал черно-белый двухцветный дизайн с металлическими серебристыми акцентами, чтобы «придать смелость на перроне». Гладкие линии и плавные изгибы вызывают ощущение скорости и движения.

Как ведущий дизайнер проекта, Хизер Прайдмор очень рад видеть окончательный проект и то, как команда Duncan Aviation смогла отметить все пункты в списке обновлений владельца. «В интерьере было воплощено много новых идей», — сказал Прайдмор. «Мы все работали вместе и исследовали новые проекты, чтобы реализовать видение клиента. Я так горжусь тем, что все члены нашей команды помогли создать такой уникальный и красивый самолет!»



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

ГТЛК поставит ВИТЯЗЬ-АЭРО 2 вертолета Ми-8МТВ-1

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подписало лизинговые договоры с ООО АК «ВИТЯЗЬ-АЭРО» на поставку двух новых отечественных вертолетов Ми-8МТВ-1.

Соглашения заключены в рамках реализации программы по развитию лизинга российских вертолетов с государственным финансированием. Приемка воздушных судов запланирована до конца октября 2023 года.

Многоцелевые вертолеты Ми-8МТВ-1 обладают уникальными летно-техническими и эксплуатационными характеристиками и могут использоваться практически в любых климатических условиях.

Программы льготного лизинга ГТЛК действуют за счет бюджетных инвестиций и привлечения средств из внебюджетных источников и направлены на обновление флота российских авиакомпаний, замену устаревшей техники новыми современными воздушными судами и развитие отечественного авиастроения.

Всего за время действия программы по развитию лизинга российских вертолетов с государственным финансированием ГТЛК передала в лизинг 132 воздушных судна. По состоянию на 01.03.2023 общий объем инвестиций в программу составил 54,5 млрд рублей, из которых 26 млрд рублей приходится на бюджетные средства.



Организатор
МИНПРОМТОРГ
РОССИИ

При поддержке
АВИА
РОССИИ

Устроитель
HELIRUSSIA
ООО «ВЕРТОЛЕТЫ»

18-20 МАЯ
МВЦ КРОКУС ЭКСПО

**HELIRUSSIA
2023**

www.helirusia.ru

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

Канадский налог на роскошь вновь вызывает дебаты

Ассоциация аэрокосмической промышленности Канады (AIAC) критикует недавний отчет финансового департамента Канады о том, что новый федеральный налог на предметы роскоши может привести к потере от 400 до 870 рабочих мест у производителей авиации, автомобилей и лодок. Вместо этого AIAC прогнозирует, что налог приведет к потере почти 3000 рабочих мест только в авиационной отрасли.

10% налог, вступивший в силу с 1 сентября 2022 г., взимается с продажи новых транспортных средств и воздушных судов при цене от \$100000 и выше, а также новых морских судов по цене \$250000 и выше.

AIAC также подверг сомнению утверждения финансового департамента о потере от 10 до 22 рабочих мест в производстве на потерю продажи одного воздушного судна, отметив, что для создания

одного бизнес-джета требуется 75 штатных сотрудников.

«Если мы предположим, что продажа 10 самолетов будет аннулирована в 2022 году, это приведет к потере примерно 750 прямых рабочих мест в Канаде», — говорится в недавнем отчете ААИС. «Потеря этих 750 прямых рабочих мест может привести к потере 2850 рабочих мест с полной занятостью в Канаде, учитывая прямое, косвенное и индуцированное влияние этих потерянных рабочих мест на канадскую экономику».

По оценкам AIAC, отрасль продает в среднем пять вертолетов в год частным лицам, на которых может распространяться налог на роскошь. В прошлом году ассоциация заявила: «По крайней мере четыре человека решили не покупать новые воздушные суда, что является прямым следствием необходимости платить дополнительный 10% налог».



АВИАУСПЕХ

Авиационное кадровое агентство
№1 в России

Услуги по поиску и подбору
летных экипажей и
авиационных специалистов

+7 (495) 507 30 98 www.avia-uspeh.ru

Emirates выбрала Diamond DA42-VI в качестве «учебной парты»

Emirates Flight Training Academy расширяет свой нынешний парк, заказав три современных двухдвигательных учебных самолета DA42-VI и соответствующий авиасимулятор от Diamond Aircraft.

Капитан Абдулла Аль Хаммади, вице-президент Emirates Flight Training Academy, отметил, что передовая авионика и экономичные, малозумные двигатели на реактивном топливе делают DA42-VI отличным учебным самолетом, который оптимально подходит для подготовки пилотов на разных стадиях обучения.

Четырехместный двухдвигательный самолет DA42-VI — преемник DA42 NG, но уже с улучшенными летными характеристиками и повышенным комфортом кабины. Композиционный материал на углеродной основе, из которого выполнена конструкция, обеспечивает высокую прочность, и

вместе с тем легкость и маневренность самолета. Кабина оснащена авионикой G1000 и автопилотом GFC700. Индикация G1000 значительно упрощает процесс планирования полетов и позволяет внести необходимые изменения непосредственно во время полета. Антистатическое покрытие в сочетании со статическим разрядником обеспечивают качественную радиосвязь даже в условиях атмосферных осадков. Доступна цифровая система управления двигателями FADEC.

Двигатели DA42 работают на авиакеросине и отличаются высокой экономичностью (при 60%-й нагрузке требуется 10,4 галлона/ч), выносливостью (дальность полета при 60%-й нагрузке достигает 1200 миль). При этом стоимость техобслуживания значительно ниже в сравнении с карбюраторными двигателями. Трехопорное шасси полностью убирается и имеет гидравлический привод.



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

Bell 505 Jet Ranger X долетел до Непала

Непальский вертолетный оператор Simrik Air получил первый из двух заказанных вертолетов Bell 505 Jet Ranger X.

Bell Textron и Simrik Air договорились о приобретении вертолетов после испытаний его возможностей на территории Непала в 2019 году. Учитывая выдающиеся характеристики и безопасность во время демонстрационных полетов, компания решила приобрести вертолет еще в 2021 году, однако поставки были отложены из-за пандемии COVID-19. С добавлением четырехместного вертолета в свой парк, Simrik сможет предоставлять более эффективные услуги в сегментах медицинской эвакуации, поисково-спасательных операций, исследований, воздушного такси, обучения, общественной безопасности, корпоративных и чартерных операций. Simrik Air, пионер непальской авиации

в течение многих лет, пополняет свой парк самыми лучшими и совершенно новыми машинами для выполнения своих обязательств по безопасности, комментируют в пресс службе перевозчика.

Летом 2020 года Bell Helicopter сертифицировала Bell 505 Jet Ranger X для полетов на высотах до 6900 м (22500 футов). Весной вертолет тестировался в Непале на высотах от 18000 до 18500 футов. По мнению представителей производителя, новый сертификат существенно расширит область применения Bell 505. Новый «высотный» сертификат помог производителю привлечь и новых VIP клиентов, включая корпоративных. «Вертолет оптимально подходит для полетов в горы, а в купе с новым интерьером MAGnificent делает путешествие не забываемым и комфортным», - комментируют в компании.



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

ASL Group увеличивает парк

Оператор из Бенилюкса ASL Group сообщает в вводе в эксплуатацию Bombardier Global 6500, Dassault Falcon 900EX и Cessna Citation XLS.

«После успешного 2022 года мы с оптимизмом смотрим на год наступивший. Мы рады приветствовать крупнейший частный самолет, зарегистрированный в странах Бенилюкса, Bombardier Global 6500», — говорит Филипп Бодсон, генеральный директор ASL Group. 13-местный джет будет эксплуатироваться в интересах частного клиента.

Также добавился 14-местный Falcon 900EX, который будет доступен для выполнения чартерных полетов. Еще компания получила Cessna Citation XLS, в результате чего общее количество XLS в парке ASL достигло семи. Восемиместный XLS предлагает возможности для чартерных рейсов по всей Европе.

В конце 2021 года ASL Group, который в настоящее время является эксклюзивным провайдером наземного обслуживания самолетов авиации общего назначения в бельгийском аэропорту Льеж, открыл новый FBO. Комплекс оценен в \$8 млн, а строительство продолжалось девять месяцев. В соответствии с соглашением, подписанным с аэропортом в 2019 году, ASL построила пассажирский терминал площадью 250 кв. м, который включает в себя пассажирский лаунж, зону отдыха экипажей, конференц-зал, пограничный и таможенный контроль. С большой террасы на крыше открывается вид на аэропорт и окрестности, а застекленное многофункциональное пространство на втором этаже можно использовать для встреч и приемов.

Global Jet выводит на чартерный рынок Phenom 300, BBJ1, PC-24 и G550

Группа компаний Global Jet дополнила свой чартерный парк сразу четырьмя бизнес-джетами. Речь идет о Embraer Phenom 300, BBJ1, Pilatus PC-24 и Gulfstream G550.

7-местный Phenom 300 будет базироваться в Бордо. В компании подчеркивают, что самолет обладает уникальными характеристиками, позволяющими ему работать на коротких взлетно-посадочных полосах, что делает его одним из самых гибких и привлекательных частных самолетов в своей категории.

Еще один чартерный борт, BBJ1, базируется в Ницце. 19-местный бизнес-джет способен связать беспосадочными перелетами Нью-Йорк или Ниццу, а также Женеву и Дели. Интерьер роскошного самолета был спроектирован дизайн студией Winch Design.

Global Jet также представляет Pilatus PC-24 2020 года выпуска, который имеет изысканный и яркий интерьер, включая очень просторную кабину для максимального комфорта клиентов. 6-местный джет располагает просторным багажным отсеком объемом 2,55 м³.

И еще один самолет пополнил чартерный парк компании. 13-местный Gulfstream G550 будет базироваться в парижском Ле-Бурже. Интерьер салона разделен на три зоны, включая клуб, полноценные спальные места и душевую кабину. Благодаря большой дальности, пассажиры будут иметь возможность лететь из Женевы в Лос-Анджелес без посадки. Этот самолет является идеальным сочетанием скорости, безопасности и максимального комфорта, комментируют в пресс-службе компании.



Volato удержался на рынке

Долевой оператор Volato, базирующийся в Атланте, сообщает об итогах первого полного года работы на рынке. Согласно данным компании, объем продаж составил \$103 млн, превысив цель в \$100 млн. Также увеличен штат сотрудников с 22 до 176 человек.

Volato эксплуатирует 17 самолетов HondaJet и заказала еще 25 самолетов в конце прошлого года. В сентябре 2022 года компания объявила, что перейдет на более крупные самолеты, заказав четыре Gulfstream G280.

Менеджмент Volato приписывает успех своей долевой программе, которая предлагает разделение доходов; предложения карточных продуктов; подразделение управления воздушными судами; и недавно запущенные чартерные программы.

«Мы рады поделиться этими результатами, которые отражают сильный и позитивный прием наших программ и решений на рынке», — сказал генеральный директор и соучредитель Volato Мэтт Лиотта. «Мы с нетерпением ожидаем дальнейшего спроса, обусловленного ростом и использованием парка, повышением осведомленности о рынке и дальнейшим развертыванием нашей дорожной карты».

В марте Volato запустил новый карточный продукт без ежемесячной платы за управление парком HondaJet. Программа предусматривает, что с клиентов будет взиматься та же первоначальная плата за владение долей, что и с традиционным предложением джет-карты, но они будут платить более высокие почасовые ставки.

На выставке SUN'n FUN Daher отмечает первый год эксплуатации TBM 960

На выставке SUN 'n FUN Aerospace Expo, которая проходит во Флориде, Daher отмечает первый год эксплуатации TBM 960. В этом году Daher представил TBM 960 2023 модельного года в специальной ливрее «Sirosso».

Как рассказывает Николя Шаббер, старший вице-президент авиационного подразделения Daher, на сегодняшний день компания поставила в общей сложности около 60 самолетов TBM 960, причем большая часть из них была получена заказчиками из Северной Америки. Поставки также осуществлялись в Европу (включая Францию, Германию, Швейцарию и Великобританию).

«Владельцы и операторы высоко оценивают превосходный опыт пилотирования, высокий уровень безопасности и повышенный комфорт кабины, а также повышенную эффективность и экологичность».

В апреле прошлого года Daher представил турбовинтовой самолет последнего поколения TBM 960. Заменяя TBM 940 в модельном ряду компании, самолет стоимостью примерно \$4,57 млн оснащен более эффективным двигателем Pratt & Whitney Canada PT6E-66XT с пятилопастным композитным винтом и цифровым электронным управлением тягой. С запуском нового самолета семейства TBM теперь компания предлагает две версии — TBM 910 и TBM 960.

Дополнительный пакет салона Prestige повышает цену примерно до \$4,8 млн и добавляет новую систему экологического контроля (ECS), светодиодное освещение и окна с электронным затемнением. Этот салон премиум-класса также включает другие усовершенствования, такие как новые эргономичные кресла, разъемы USB-A и C, подстаканники и крючки для гарнитуры в каждом из шести мест самолета.



Swiss Helicopter «потянулся» к eVTOL

Dufour Aerospace, разработчик eVTOL из Швейцарии, и крупнейший швейцарский вертолетный оператор Swiss Helicopter AG подписали письмо о намерении приобретения двух eVTOL Aero2 и одного Aero3. Эта покупка представляет собой значительный шаг для Dufour Aerospace, так как теперь все основные швейцарские операторы гражданских вертолетов подписали письма о намерениях с производителем eVTOL.

Летом 2021 года компания Dufour Aerospace представила модифицированную версию гибридно-электрического eVTOL Aero3. Швейцарский стартап увеличил количество установленных на крыле винтов с 4 до 6 и добавил 2 горизонтальных винта в модернизированной хвостовой части. Ожидается, что он начнет полеты в 2023 году.

Серийный Aero3 должен перевозить около 740 кг груза. Дальность полета – 1000 км, продолжительность полета – 180 минут. Расчетная крейсерская скорость составляет около 350 км/ч. Силовая установка Aero3 будет состоять из газотурбинного двигателя с генератором, приводящего в действие 8 электродвигателей, оснащенных винтами. Тип газотурбинного двигателя еще не выбран. Швейцарский стартап уже тестирует демонстратор технологии X2.1, который в три раза меньше запланированного. Сейчас идет сборка более крупной версии – X2.2. Далее идет беспилотный прототип X3. Только после его испытаний должен быть испытан Aero3.

Geneva Airpark «подрос» по всем показателям

Швейцарский провайдер деловой авиации в аэропорту Женевы Geneva Airpark по итогам 2022 года смог существенно увеличить количество обслуженных рейсов. За минувшие 12 месяцев компания обслужила 2593 рейса, что на 1,5% больше, чем в 2021 г., и на 13,5 % больше по сравнению с 2019 годом, когда было обслужено 2285 рейсов. В Geneva Airpark подчеркнули, что финальные цифры 2022 года оказались выше прогноза.

В компании отметили, что после двух лет ограничений на поездки данные показывают возвращение клиентов к нормальной активности. Также в

Geneva Airpark отметили существенный рост «новичков», которые впервые воспользовались услугами провайдера.

Оборот провайдера вырос на 83,4% по сравнению с 2021 годом и на 60% по сравнению с 2020 годом. «Рынок восстанавливается, но еще не вернулся к допандемийному уровню 2019 года с финансовой точки зрения».

Другие показатели также выросли: так общее количество дней пребывания самолета в ангаре увеличилось на 4,85%, а среднее занимаемое место в ангаре выросло на 6,60%.



В возрасте 60 лет умер глава ЕВАА

Бизнес-авиация оплакивает смерть генерального секретаря Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА) Атара Хусейна Хана, который неожиданно скончался в возрасте 60 лет в воскресенье, 26 марта.

Хусейн Хан был назначен генеральным секретарем ЕВАА в июле 2018 года, а до этого более 30 лет активно участвовал в развитии европейской и международной деловой авиации. Он был квалифицированным юристом, выступавшим за лучшее и устойчивое будущее воздушного транспорта. У Хана осталась жена Нынке Ла Порт и сын Искандара Афсара Хусейн Хан.

Юрген Визе, председатель ЕВАА, сказал: «Мы с шоком, полным недоверием, глубокой печалью и тяжелым сердцем оплакиваем потерю нашего генерального секретаря Атара Хусейна Хана. Наш уважаемый коллега и друг Атар неожиданно скончался в воскресенье, 26 марта 2023 года. Атар всегда ставил человеческий фактор на первое место и направлял отрасль в правильном направлении в трудные времена».

Хусейн Хан тесно сотрудничал с НВАА, в частности, по конференции и выставке EBACE. Эд Болен, президент и главный исполнительный директор НВАА, сказал: «Атар был надежным партнером, уважаемым лидером и настоящим профессионалом в области авиации. Его будет очень не хватать. Наши сердца с его женой Нинке Ла Порт, сыном Искандаром Афсаром Хусейном Ханом и всей семьей ЕВАА».

Хусейн Хан также был членом правления Бри-

танской ассоциации деловой авиации и авиации общего назначения (BBGA). В BBGA заявили: «Мы глубоко опечалены внезапной смертью нашего уважаемого коллеги и друга. Хусейн Хан посвятил 30 лет совершенствованию рынка деловой авиации в Европе. Он сыграл важную роль в последовательном и самоотверженном внесении изменений на благо отрасли, всегда со своим известным достоинством и нежной добротой. Его будет очень не хватать. Мы желаем его семье и его друзьям сил и нашего сострадания».

Пит Банс, президент и главный исполнительный директор Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), сказал: «Атар Хусейн Хан был активным сторонником европейской биз-

нес-авиации. Его знаний, опыта и сообразительности в мировой авиационной отрасли будет очень не хватать. Атар был хорошим другом и был хорошо известен своей неутомимой работой, страстью и преданностью делу создания и развития здоровой и надежной экосистемы для процветания нашей отрасли. Его неизменное лидерство и убедительный голос деловой авиации навсегда останутся в памяти. От имени всей команды GAMA и наших компаний-членов я выражаю искренние соболезнования семье Атара, его друзьям, коллегам и команде ЕВАА».

ЕВАА открыла [мемориальную страницу](#) для тех, кто желает поделиться своими воспоминаниями или выразить здесь свои соболезнования.



Лидеры вертолетного бизнеса открывают дверь для eVTOL

Лидеры вертолетной отрасли, выступая на конференции Helicopter Investor на прошлой неделе в Лондоне, выразили умеренный оптимизм в отношении перспектив развивающегося сегмента передовой воздушной мобильности.

Участниками был достигнут консенсус в отношении того, что новые воздушные суда eVTOL начнут использоваться в некоторых текущих вариантах применения вертолетов, хотя большинство выступавших выразили сомнение в том, что это начнется с 2025 года, как настаивают многие из наиболее оптимистичных участников рынка.

Lobo Leasing — один из немногих лизингодателей, который взял на себя обязательство добавить воздушные суда eVTOL в свой портфель, уже сделав первоначальный взнос за автономные грузовые транспорты Nuuva от Pipistrel. Генеральный директор британской группы Дэн Робертс заявил, что

готов произвести дальнейшие платежи компании Textron eAviation (которая владеет Pipistrel) с целью лизинга или перепродажи Nuuvas операторам.

«Об этом [ААМ] много говорят, и на данный момент это в разработке», — прокомментировал он. «Многие инвесторы хотят получить прибыль сегодня, а краткосрочной отдачи от этого нет. Нам нужны оценщики, чтобы сказать нам, сколько будет стоить новое воздушное судно через 30 лет, и это будет необходимо, чтобы привлечь инвесторов, поддерживающих eVTOL».

Оливье Пиот, генеральный директор Nova Capital, которая на прошлой неделе запустила частный инвестиционный фонд в размере 50 млн евро (\$54 млн) для легких вертолетов, заявил, что его компания не планирует инвестировать в eVTOL. Однако он признал, что их появление на рынке может повлиять на остаточную стоимость существующих вертолетов.

Одной из компаний, инвестирующих в будущее ААМ, является Bristow, у которой есть предварительные соглашения о заказе с семью производителями, включая Electra, Beta Technologies, Elroy Air, Vertical Aerospace, Eve Air Mobility, Overair и Lilium. Генеральный директор вертолетного оператора Крис Брэдшоу сказал, что у него также есть еще не объявленные сделки, согласованные с другими производителями и крупными авиакомпаниями, и предположил, что первоначальные варианты использования eVTOL могут быть в таких регионах, как Южная Америка и Африка, и сосредоточены на дистанционно пилотируемых грузовых рейсах.

«Здесь определенная роль будет отведена стартапам, но также и зрелым операторам, таким как мы», — сказал он на конференции. «У нас есть дюжина различных АОС, в которых работает более 800 пилотов и примерно столько же специалистов по техническому обслуживанию. У нас также есть опыт управления операциями в нерегулируемом воздушном пространстве в таких местах, как Суринам, где нет ничего [с точки зрения инфраструктуры]».

Blade Urban Air Mobility также работает над планами по внедрению eVTOL в свою сеть партнеров выполнения рейсов по требованию. Американская компания стала публичной в 2021 году, и ее президент и главный юрист Мелисса Томкил заявила, что основное внимание будет сосредоточено на создании авиатакси и медицинских услуг на существующих рынках, таких как район Нью-Йорка, юг Франции и Индия. «Мы считаем, что eVTOL могут решить проблемы шума [от вертолетов], и мы надеемся, что это откроет новую посадочную инфраструктуру», — сказала она участникам конференции.

Одним из основных моментов мероприятия Helicopter Investor стало обнародование амбициозных планов по созданию eVTOL с гибридным двигателем, который будет перевозить до 40 пассажиров или 9 900 фунтов груза. Европейский стартап Lyte Aviation заявил, что рассчитывает течение следующих 24 месяцев построить полномасштабный прототип SkyBus с отклоняемыми крыльями, расположенными тандемом, и ввести его в эксплуатацию к 2030 году.



Wheels Up популяризирует King Air 350i

Американская Wheels Up анонсирует новую программу доступа к собственному парку восьмиместных турбовинтовых самолетов Beechcraft King Air 350i. Оператор предлагает три новых депозитных плана (\$50K, \$100K, \$200K), которые обеспечивают доступность и фиксированные почасовые ставки для рейсов. План King Air 50 включает доступ 250 дней в году по цене \$4695 в час, а программы King Air 100 и 200 предлагают 275 дней в году с гарантией летного часа в \$4495. Согласно Wheels Up, программа 200 «обеспечивает большой объем по сниженной цене».

Все три плана включают дополнительное членство

в Wheels Up Connect, для которого в противном случае требуется вступительный взнос в размере \$1995. Программа Connect предоставляет такие функции и преимущества, как совместные полеты, частные форумы онлайн-сообществ, доступ к фирменным мероприятиям и полеты со скидкой.

В компании отмечают, что Wheels Up стремится «подтолкнуть спрос к турбовинтовым King Air в определенных регионах», где маршруты известны прибыльностью и у компании есть самолеты. Ожидается, что новые депозитные планы понравятся клиентам, «которые работали с местными провайдерами и исторически выражали сомнения по

поводу уплаты вступительного взноса или ежегодных взносов», а также клиентов, представленных Wheels Up через специальный чартер, организованный дочерней брокерской компанией.

За неделю до публикации финансовых результатов за 2022 год Wheels Up объявила, что реализует план реструктуризации, который, как ожидается, позволит сэкономить \$30 млн в год. Компания раскрыла этот план, подав заявку в Комиссию по ценным бумагам и биржам США (SEC).

В заявлении Wheels Up говорится, что план «предназначен для рационализации управления компанией и сокращения численности персонала в областях бизнеса, которые напрямую не влияют на деятельность компании или качество обслуживания ее клиентов». Из этих действий исключены ключевые группы сотрудников, такие как как пилоты и обслуживающий персонал.

Согласно Wheels Up, план разработан для обеспечения «рентабельности EBITA» в 2024 году. Компания заявила, что экономия будет получена в основном за счет сокращения продаж, маркетинга и общих административных расходов по сравнению с их уровнями в третьем квартале 2022 года.

В компании поясняют, что результаты «существенной» реализации плана будут отражены в финансовых результатах во втором квартале и включают «определенные отдельные действия, предпринятые компанией в четвертом квартале 2022 года». Реализация планов обойдется примерно в \$14 млн и в основном связана с «выходными пособиями, вознаграждениями работникам и компенсациями».



Bombardier увеличит выручку и цели по прибыльности к 2025 году

Bombardier повысила свои цели на 2025 год, теперь прогнозируя доход более \$9 млрд к 2025 году, поскольку к этому времени компания планирует поставлять 150 самолетов ежегодно.

Доход в \$9 млрд знаменуют собой улучшение по сравнению с \$7,5 млрд, заработанных в 2021 году, когда Bombardier стала исключительно компанией бизнес-авиации, и \$6,9 млрд, полученных в 2022 году. В 2023 году компания планирует поставить 138 бизнес-джетов по сравнению с 120-ю в 2022 году.

Наряду с выручкой Bombardier установила более агрессивные цели по прибыльности и ожидает, что скорректированная EBITDA превысит \$1,625 млрд по сравнению с первоначальной целью в \$1,5 млрд.

«В 2021 году мы заложили основу для более сильной, устойчивой и предсказуемой компании Bombardier к 2025 году. На полпути мы можем сказать, что выполняем это обещание», — сказал президент и главный исполнительный директор Bombardier Эрик Мартель. «Все стратегические приоритеты Bombardier выполняются или опережают план. Поэтому мы с гордостью объявляем сегодня, что уверенно повышаем планку».

Улучшению результатов способствовала реализация долгосрочных планов компании по увеличению выручки от послепродажного обслуживания, и руководители Bombardier заявили во время Дня инвестора в четверг, что они находятся на пути к достижению годового дохода от этого бизнеса в размере \$2 млрд к 2025 году, то есть на 50% больше относительно 2020 года и рост с \$1,5 млрд в 2022

году. Этому способствовало резкое расширение присутствия на рынке послепродажного обслуживания, которое включало, среди прочего, открытие новых или расширенных центров в Майами, Мельбурне, Лондоне и Сингапуре.

Также увеличению доходов способствует рост сертифицированной программы поддержанных самолетов и оборонного бизнеса. Мартель отметил, что Bombardier ожидает значительного роста этих предприятий в период с 2025 по 2030 год, включая возможность получения оборонным подразделением \$1 млрд к концу десятилетия. Что касается сертифицированных поддержанных самолетов, то Bombardier ежегодно видит около 460 своих бизнес-джетов на вторичном рынке, что обеспечивает солидные возможности для роста.

Относительно повышения прибыльности Мартель считает, что в ближайшие несколько лет ключевой вклад внесет Global 7500, но заявил, что компания ожидает более высокой маржинальности от всех своих самолетов.

Еще одна ключевая цель, которую Bombardier повысила, — это свободный денежный поток, который, как ожидается, достигнет \$900 млн к 2025 году. По словам исполнительного вице-президента и финансового директора Барта Демоски, это обеспечит «возможность распределения капитала», включая варианты для разработок, деятельности по слияниям и поглощениям, а также дальнейшее облегчение долговой нагрузки или возврат средств акционерам. Это даст Bombardier больше гибкости, которая в последние несколько лет была ограничена в расходах на исследования и разработки.

«У нас будет такая же дисциплина», — сказал Мартель о дополнительном свободном денежном потоке. «Мы рассмотрим все варианты... и оценим каждый доллар, который у нас есть». Решения будут приниматься с чисто финансовой точки зрения о том, что лучше для акционеров и для долгосрочного роста компании.

Этому способствует сокращение ее валового долга на 45%, до \$5,6 млрд в 2022 году и резкое снижение коэффициента чистого левериджа (основной долг за вычетом неограниченных денежных средств) с 41,5 раза в 2020 году до 4,6 раза в прошлом году. Это снижение привело к улучшению кредитных рейтингов, снижению стоимости заимствований, а также уменьшению процентных платежей.



EASA начала полеты на конвертоплане Leonardo AW609

В середине марта в Касчина-Коста-ди-Самарате, Италия, сотрудники дирекции сертификации EASA совершили полет на гражданском конвертоплане Leonardo AW609 в рамках первого раунда ознакомительных мероприятий. Эти полеты следуют за рейсами FAA pre-type inspection authorization (TIA) 22 февраля в Филадельфии.

Leonardo сообщает, что эти полеты представляют собой «важный шаг вперед на заключительных этапах процесса сертификации» и задают «правильный темп в процессе валидации вместе с сертификацией FAA».

Ранее в этом месяце Leonardo сообщила, что гражданский конвертоплан AW609 достиг «заключительных этапов сертификации», поскольку FAA готовится начать официальные летные испытания TIA. Наряду с тестовым парком, в настоящее время на стадии окончательной сборки три клиентских AW609. Однако управляющий директор Джан Пьеро Кутилло признал, что заказ на четыре AW609 от неназванного европейского клиента, объявленный на прошлогодней Heli-Expo, был самым крупным контрактом для этого типа. Должностные лица компании отказались раскрывать подробности, касающиеся общего портфеля заказов, вероятных цен или точного графика сертификации.

В то время как Leonardo не берет на себя оценку даты сертификации AW609, специалист Leonardo по неотложной медицинской помощи Сэм Шааб сказал, что ожидает, что это произойдет «относительно быстро».

В октябре 2022 Leonardo сообщил о полете первого

серийного конвертоплана AW609. Первый серийный AW609 присоединился к прототипу, базирующемуся в США, и еще двум прототипам в Италии. Все они в настоящее время проходят последние этапы испытаний перед сертификацией FAA.

По заявлению компании, конвертоплан будет иметь максимальную скорость 275 узлов, потолок 25000

футов, возможность висения без влияния земли на высоте 5000 футов и на 10000 футов с учетом влияния поверхности. Полезная нагрузка составит 2500 фунтов. С коротким взлетом воздушное судно сможет увеличить максимальную взлетную массу с 16800 фунтов до 18000 фунтов. Стандартная дальность составит 700 морских миль и 1100 миль с дополнительными баками.



eVTOL приходит в Индию

FlyBlade India (совместное предприятие Hunch Ventures и Blade Air Mobility, Inc.) и Jaunt Air Mobility LLC (входит в AIRO Group), объявили о стратегическом партнерстве в области эксплуатации eVTOL в Индии и регионе субконтинента к 2027 году.

Партнерство включает запланированное приобретение FlyBlade India 150 воздушных судов Jaunt Journey с возможностью заказа еще 100 единиц для удовлетворения прогнозируемого спроса в течение следующее десятилетие.

Являясь третьим по величине авиационным рынком в мире, Индия претерпевает серьезную трансформацию с растущей потребностью в беспрепятственном и быстром пассажирском транспорте в городских районах. FlyBlade India является лидером в этом направлении, разработав сервис мобильности на короткие расстояния в городах по всей стране. Jaunt, глобальная аэрокосмическая компания, впервые представила полностью электрический Jaunt Journey, самолет, который сочетает в себе возможности полета вертолета и самолета, подчеркивая безопасность, низкий уровень шума и эксплуатационную эффективность. Jaunt проводит сертификацию своих самолетов по транспортной категории, эквивалентной категории коммерческих авиалайнеров.

Компании рассчитывают сотрудничать в конкретных областях, которые имеют решающее значение для поддержки будущих операций воздушной мобильности на короткие расстояния. В их планы входит, в частности, сотрудничество FlyBlade India с Jaunt и его партнерами в изучении развития клю-

чевых возможностей инфраструктуры в области технологий зарядки воздушных судов и распределения энергии. В свою очередь, Jaunt намеревается использовать существующий опыт FlyBlade India в области эксплуатации и обслуживания клиентов на коротких расстояниях для поддержки разработки самолета Jaunt Journey и его интеграции в воздушное пространство Индии.

Говоря о стратегическом партнерстве, Амит Датта, управляющий директор FlyBlade India, отметил, что Индия с ее огромными территориями и растущей загруженностью является одним из крупнейших в мире рынков для решений городской воздушной мобильности. Благодаря преимуществу BLADE как

первопроходца в развитии экосистемы городской воздушной мобильности в Индии и техническому опыту Jaunt, это партнерство имеет все шансы стать пионером в переходе на электричество и произвести революцию в транспортной системе».

«Мы очень рады сотрудничать с командой FlyBlade India, чтобы продолжить запуск новой формы городских авиаперевозок в Индии и регионе субконтинента», — сказал Саймон Брисено, коммерческий директор Jaunt. «Наше сотрудничество с FlyBlade India и наш четкий путь к сертификации самолетов означает, что индийская общественность скоро сможет извлечь выгоду из разработки нового безопасного, недорогого и доступного вида транспорта».



NTSB выпускает предупреждение о рисках захода на посадку по кругу

Национальный совет по безопасности на транспорте США (NTSB) выпустил предупреждение о безопасности, в котором сообщается о рисках и необходимой подготовке для выполнения процедур инструментального захода на посадку по кругу.

Оповещение «Заходы на посадку по кругу: найдите риски» было опубликовано в то время, когда NTSB готовил отчет о расследовании аварии Bombardier Challenger 605 в июле 2021 года в Траки, штат Калифорния, в результате которой произошел неста-

билизированный заход на посадку по кругу. Кроме того, Совет выпустил предупреждение, приуроченное к симпозиуму по безопасности Air Charter Safety Foundation (ACSF) на прошлой неделе.

Член правления NTSB Майкл Грэм был среди спикеров на мероприятии ACSF, представив обзор общедоступных фактов об аварии в Траки. При разработке предупреждения о безопасности он сослался на эту аварию, а также на происшествие с Learjet 35A в мае 2017 года в Тетерборо, штат Нью-Джерси, и

аварию Learjet 35A в декабре 2022 года в аэропорту Гиллеспи-Филд в Эль-Кахоне, Калифорния.

В предупреждении NTSB отмечается, что с 2008 года во время заходов на посадку по кругу произошло 10 происшествий с участием операторов Part 91 и 135, в результате которых погибло 17 человек. По данным Совета, эти заходы могут быть более рискованными, поскольку требуют маневрирования на малой высоте и низкой скорости полета, что увеличивает вероятность потери управления или столкновения с землей.

Кроме того, маневрирование при заходе по кругу часто приводит к нестабилизированному заходу на посадку, добавило агентство. Также отмечается, что иногда это необходимо, но пилоты не всегда оценивают риски, прежде чем принять их.

Предупреждение о безопасности советует операторам полностью понимать связанный с этим риск, учитывать свой собственный опыт и ограничения, такие как погода и конфигурация взлетно-посадочной полосы, и знать, что они могут запросить альтернативы. Кроме того, NTSB рекомендует обучение на основе сценариев в реалистичных условиях для таких заходов и подчеркивает необходимость всестороннего инструктажа перед применением такого захода на посадку.

Излагая факты аварии в Траки, Грэм отметил ряд проблем, которые были обнаружены в ходе расследования, начиная от того, что на борту находились четыре пассажира, хотя в декларации значилось только трое, капитан не был гражданином США, но имел некорректную визу, капитан и второй пилот,



по-видимому, не прошли ни базовую подготовку, ни руководство по эксплуатации, и не было никаких записей о расчете веса и балансировки. Эксплуатант имел сертификат Part 135, выданный 13 дней назад, и это был первый совместный полет для экипажа.

Экипаж был проинструктирован для прямого захода на посадку RNAV к ВПП 11, но изначально принял заход на посадку RNAV к ВПП 20, предоставленный им УВД. Они никогда не информировались о этом заходе и в конечном итоге запросили круг к ВПП 11, потому что ВПП 20 была слишком короткой. Диспетчер предложил летному экипажу выйти на левый подветренный отрезок к ВПП 11 или

пересечь аэропорт и выйти на левый подветренный отрезок к соответствующей ВПП 20.

Экипаж решил маневрировать, чтобы войти в схему движения ВПП 11. Но самолет прошел осевую линию, вошел в крутой левый разворот и врезался в землю носом вниз, поскольку маневрировал слишком близко к земле с неправильной конфигурацией и скоростью. Все шестеро на борту погибли.

NTSB отметил, что были варианты, которые могли бы обеспечить стабилизированный заход на посадку, например, запрос первоначального захода на посадку, который они планировали, инструктаж по

заходу на посадку, который они изначально приняли, или выполнение ухода на второй круг.

Грэм указал на то, что Фонд безопасности полетов обнаружил, что заходы на посадку по прямой на взлетно-посадочную полосу в 25 раз безопаснее, чем все остальные. Что касается руководства, Грэм подчеркнул: «Если вы собираетесь использовать заход по кругу, вам необходимо понимать свой риск, и прежде чем вы даже подумаете о выполнении одного из них, [вы должны] знать свой... уровень личного опыта. Вам комфортно с погодными ограничениями? Возможности самолета? Если вам не нравится такой подход, не принимайте его».



В первом квартале трафик снизился на 2%

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 12-й неделе 2023 года, с 20 по 26 марта, бизнес-джеты во всем мире выполнили 68 543 рейса, что на 3% меньше по сравнению с 11-й неделей 2023 года, и на 9% меньше по сравнению с теми же датами 2022 года. Глобальная тенденция за последние 4 недели на 8% отстает от 2022 года.

В период с 1 по 27 марта мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов составил чуть более 393 000 рейсов, что на 7% меньше, чем за 27 дней марта 2022 года, но все же на 9% больше по сравнению с 2019 годом. С начала года активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 2% ниже по сравнению с прошлым годом, хотя на 12% выше относительно 2019 года. Если говорить только о трафике бизнес-джетов в этом месяце, то объем полетов снизился на 8% по сравнению с прошлым годом, но все еще на 14% выше относительно 2019 года.

Северная Америка

На 12-й неделе в Северной Америке выполнено 53 520 рейсов бизнес-джетов, что на 2% меньше, чем на 11-й неделе, и на 11% меньше относительно

Operator Type	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)
Private Flight Department	146,624	27%	2.1%	49.9%	59.8%	32.2%
Corporate Flight Department	104,263	19%	-8.4%	29.2%	14.2%	-0.3%
Fractional Ownership	98,564	18%	6.9%	25.3%	34.2%	32.2%
Aircraft Management	94,292	17%	-10.3%	19.9%	30.5%	10.6%
Branded Charter	82,367	15%	-23.6%	-4.0%	14.4%	10.4%
Shuttle	5,375	1%	-15.3%	85.7%	-1.6%	20.6%
OEM	4,006	1%	-22.2%	34.7%	18.7%	-13.4%
Ambulance / Medical	3,293	1%	-14.7%	7.5%	-3.9%	-8.4%
Government / Military	2,697	0%	11.9%	71.3%	339.3%	263.5%
Cargo / Logistics	2,199	0%	-14.3%	-3.1%	6.1%	-25.7%
Training	220	0%	-34.1%	-18.2%	-42.7%	-38.7%
Grand Total	543,900	100%	-6.8%	25.1%	30.7%	16.6%

Внутренние рейсы бизнес-джетов в США по типам операторов с начала года по сравнению с предыдущими годами

прошлого года. За последние четыре недели активность была на 10% ниже по сравнению с тем же периодом прошлого года. Трафик Part 135 и Part 91K в течение 12-й недели снизился на 5% по сравнению с 11-й неделей, и на 17% относительно 2022 года.

Активность бизнес-джетов в Северной Америке в марте 2023 года снизилась на 10% по сравнению с сопоставимым периодом 2022 года, но на 13%

выше относительно 2019 года. С начала года количество рейсов бизнес-джетов сократилось на 5% по сравнению с прошлым годом, и на 13% больше по сравнению с 2019. Количество международных рейсов бизнес-джетов выросло на 2% по сравнению с прошлым годом, и на 9% относительно 2019. Объем внутренних полетов, на которые приходилось 88% рейсов в этом году, сократился на 6% по сравнению с прошлым годом, но на 14% больше, чем в 2019 году.

С начала года внутренний трафик бизнес-джетов в США сократился на 7% по сравнению с прошлым годом, и на 17% больше по сравнению с 2019 годом. Средняя продолжительность полета на внутренних рейсах бизнес-джетов в США в этом году составляет 1,57 часа, а Тетерборо является самым загруженным аэропортом вылета. Тетерборо - Палм-Бич — самое загруженное направление среди внутренних

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	1,813,568	72%	19.1%	51.0%	14.9%	-18.0%
Business Aviation	393,476	16%	-6.8%	16.1%	48.0%	9.4%
Other	216,321	9%	27.2%	58.7%	77.3%	31.0%
Cargo	79,438	3%	-7.8%	-9.7%	3.3%	2.1%
Grand Total	2,502,803	100%	13.7%	41.9%	22.5%	-11.1%

Трафик самолетов во всем мире с 1 по 27 марта 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

аэропортов в этом году, а Bombardier Challenger 300/350 — самый популярный самолет.

Трансатлантический трафик бизнес-джетов (Северная Америка - Европа) в марте этого года вырос на 1% по сравнению с сопоставимым периодом 2022 года, и на 20% выше по сравнению с 2019 годом. Тетерборо является самым загруженным аэропортом и более чем на 100 трансатлантических вылетов опережает аэропорт, занимающий второе

место. Таким образом, трансатлантические рейсы выросли на 6% по сравнению с мартом 2022 года, и на 28% по сравнению с мартом 2019 года.

Европа

В Европе в течение 12-й недели было выполнено 9 632 рейса бизнес-авиации, что на 4% меньше, чем на 11-й неделе, и на 8% меньше, чем в те же даты 2022 года. Активность за последние четыре недели

была на 8% ниже по сравнению с тем же периодом 2022 года.

Трафик бизнес-джетов с начала года снизился на 8% по сравнению с прошлым годом, и на 5% выше относительно 2019 года. Без учета России и с начала года тенденция на 5% ниже прошлого года, но пока на 8% выше по сравнению с 2019 годом. 65% рейсов бизнес-джетов в этом году были продолжительностью менее 90 минут, количество таких рейсов сократилось на 4% по сравнению с прошлым годом, на 5% опережая 2019 год. Количество сверхдальних рейсов (+12 часов) с начала года выросло на 12% по сравнению с 2022 годом, и на трехзначное число по сравнению с 2019 годом.

С начала года на ведущих рынках Европы наблюдается снижение по сравнению с прошлым годом. Трафик из аэропортов Франции, самого загруженного рынка в Европе, был на 8% ниже по сравнению с прошлым годом. На 12-й неделе активность в Великобритании снизились на 6% по сравнению с той же неделей прошлого года. В Германии объем полетов упал на 4% относительно той же недели прошлого года, и на 7% по сравнению с 12-й неделей 2019 года. В России недельный трафик сократился на 63% по сравнению с прошлым годом и на 62% по сравнению с 2019 годом.

Остальной мир

На 12-й неделе 2023 года, с 20 по 26 марта, активность в Африке снизилась на 9% по сравнению с теми же датами прошлого года, в Азии — на 3%, на Ближнем Востоке — на 13%, а в Южной Америке — на 20%.

Departure Airport	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)
KTEB,TEB,Teterboro,New York	165	15.7%	5.8%	283.7%	79.3%	27.9%
KHPN,HPN,Westchester County,New York	50	4.7%	22.0%	284.6%	150.0%	-2.0%
KIAD,IAD,Washington Dulles Intl.,Washington (US-DC)	35	3.3%	-5.4%	337.5%	133.3%	66.7%
KPBI,PBI,Palm Beach Intl.,West Palm Beach	30	2.8%	-21.1%	400.0%	200.0%	130.8%
CYYR,YJR,Goose Bay,Goose Bay (CA-NL)	29	2.8%	81.3%	107.1%	93.3%	45.0%
KBED,BED,Laurence G Hanscom Field,Boston	28	2.7%	27.3%	600.0%	64.7%	16.7%
KBGR,BGR,Bangor Intl.,Bangor (US-ME)	26	2.5%	-16.1%	136.4%	62.5%	-13.3%
KLAX,LAX,Los Angeles Intl.,Los Angeles (US-CA)	26	2.5%	30.0%	188.9%	136.4%	160.0%
KEWR,EWR,Newark Liberty Intl.,New York	24	2.3%	84.6%	166.7%	60.0%	84.6%
KOPF,OPF,Miami-Opa Locka Executive,Miami (US-FL)	23	2.2%	-4.2%	53.3%	187.5%	109.1%
KVNY,VNY,Van Nuys,Los Angeles (US-CA)	21	2.0%	10.5%	250.0%	16.7%	250.0%
KBOS,BOS,General Edward Lawrence Logan Intl.,Boston	19	1.8%	-5.0%	375.0%	46.2%	72.7%
MYNN,NAS,Lynden Pindling Intl.,Nassau (BS)	18	1.7%	0.0%	-30.8%	125.0%	157.1%
CYYZ,YYZ,Lester B. Pearson Intl.,Toronto (CA-ON)	17	1.6%	30.8%	466.7%	21.4%	21.4%
KDAL,DAL,Dallas Love Field,Dallas (US-TX)	17	1.6%	54.5%	750.0%	240.0%	325.0%
Grand Total	1,054	100.0%	0.7%	139.0%	56.6%	20.2%

Аэропорты вылета трансатлантических рейсов с 1 по 27 марта 2023 года по сравнению с предыдущими годами

В остальном мире с начала этого года было выполнено чуть менее 64 000 рейсов бизнес-джетов, что на 21% больше по сравнению с 2022 годов, и на 78% больше относительно 2019 года. Бразилия является самым загруженным рынком, трафик на 17% опережает прошлогодний показатель, и на трехзначное число выше по сравнению с 2019 годом. В Индии, Объединенных Арабских Эмиратах и Аргентине наблюдается трехзначный рост по срав-

нению с 2019 годом. Напротив, активность бизнес-джетов в Китае снизилась на 4% по сравнению с 2019 годом.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Первый квартал 2023 года продемонстрировал умеренное охлаждение по сравнению с рекордным первым кварталом 2022 года, хотя бо-

лее резкое падение на чартерном рынке США свело на нет значительную часть прироста по сравнению с допандемийным 2019 годом. Прирост трафика в Европе по сравнению с 2019 годом сократился до 5%. По-прежнему наблюдается рекордный рост дальнемагистральных полетов с большим салоном. Активность в ОАЭ увеличилась более чем вдвое по сравнению с первым кварталом 2019 года».

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)
France	16,648	15.2%	-7.8%	43.5%	14.3%	0.6%
United Kingdom	14,886	13.6%	-6.1%	169.6%	8.6%	3.2%
Germany	14,074	12.8%	-4.3%	27.2%	4.7%	-6.7%
Switzerland	10,168	9.3%	-5.8%	73.6%	13.5%	9.1%
Italy	8,704	7.9%	5.3%	51.3%	48.9%	17.9%
Spain	8,250	7.5%	-11.6%	39.9%	23.4%	13.4%
Turkey	4,865	4.4%	27.4%	40.1%	93.1%	49.6%
Austria	3,573	3.3%	-11.7%	42.6%	4.5%	-5.3%
Sweden	3,456	3.1%	16.1%	146.3%	86.2%	81.5%
Netherlands	2,638	2.4%	2.4%	111.4%	44.3%	27.7%
Belgium	2,185	2.0%	-16.7%	43.5%	14.3%	10.9%
Russia	2,059	1.9%	-62.6%	-67.5%	-63.3%	-61.8%
Poland	1,903	1.7%	2.4%	33.8%	42.7%	36.4%
Portugal	1,731	1.6%	-7.0%	102.0%	29.2%	32.8%
Czech Republic	1,547	1.4%	-0.9%	58.3%	39.4%	23.3%
Grand Total	109,838	100.0%	-8.0%	40.2%	13.7%	4.5%

Европейские рынки бизнес-авиации, 1 января – 27 марта 2023 г., по сравнению с предыдущими годами

Departure Country	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
Brazil	9,615	15.1%	16.5%	40.5%	77.3%	135.2%
Australia	5,308	8.3%	10.6%	39.7%	51.7%	54.1%
India	5,043	7.9%	57.5%	69.0%	101.7%	153.0%
United Arab Emirates	3,921	6.1%	7.5%	16.0%	93.3%	109.8%
Argentina	3,118	4.9%	96.3%	437.6%	482.8%	626.8%
Saudi Arabia	2,942	4.6%	25.6%	90.5%	67.4%	67.0%
Nigeria	2,498	3.9%	39.7%	62.0%	175.4%	310.2%
China	2,404	3.8%	29.0%	-17.5%	47.5%	-3.9%
Japan	1,962	3.1%	82.9%	111.9%	31.7%	55.5%
Thailand	1,573	2.5%	53.8%	160.4%	81.8%	107.8%
Morocco	1,487	2.3%	11.2%	28.0%	5.5%	5.8%
Colombia	1,329	2.1%	-10.5%	10.3%	14.0%	45.2%
South Africa	1,197	1.9%	-2.4%	38.5%	61.8%	172.7%
Israel	1,195	1.9%	2.0%	18.2%	52.8%	26.6%
Indonesia	1,181	1.9%	-4.8%	63.6%	70.7%	44.4%
Grand Total	63,771	100.0%	21.3%	46.3%	69.0%	78.4%

Основные рынки бизнес-джетов остального мира с 1 января по 27 марта 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

МАКС-2023 открывает двери для «малой авиации»

АО «Авиасалон», официальный организатор Международных авиационно-космических салонов, открыл регистрацию участников программы «Малая авиация на МАКС-2023», предлагающей специальные условия для авиационных объединений и частных владельцев воздушных судов (ВС), производителей и дистрибьютеров лёгких и сверхлёгких ВС.

«Авиасалон МАКС у многих ассоциируется с «большой» авиацией. В то же время, разработчики, производители и эксплуатанты легкомоторных самолётов и вертолётов – это многочисленное и

дружное сообщество, вносящее весомый вклад в развитие авиации. Специальная программа «Малая авиация на МАКС-2023» поможет посетителям салона в одном месте познакомиться с частными пилотами и общественными объединениями, с разработчиками и производителями авиатехники и их продукцией», - заявил Генеральный директор АО «Авиасалон» Александр Левин.

Как и в предыдущие годы, организатор МАКС предлагает своим партнёрам специальные условия аренды выставочных площадей и размещения ВС в границах статической стоянки. Частные вла-

дельцы воздушных судов могут разместить свои летательные аппараты на статической площадке, оплачивая только стоянку ВС. Для профильных некоммерческих общественных организаций, партнёрств, ассоциаций и союзов предлагается сниженный регистрационный взнос и особые условия аренды мест стоянок для размещения до 10 ВС. В свою очередь, производители и дистрибьюторы лёгких и сверхлёгких ВС могут воспользоваться специальными предложениями.

«МАКС стал традиционным местом встречи людей, влюблённых в небо. В 2023 году для участников специальной программы по «малой авиации» мы установили привлекательные условия аренды площадей на статической стоянке. Это позволит желающим частным пилотам посетить выставку, прибыв на собственном воздушном судне и затратив минимум средств. Со своей стороны мы обещаем минимум забот при решении организационных вопросов и максимум позитивного отношения со стороны гостей салона», - заявил руководитель службы по организации лётной и демонстрационной программы АО «Авиасалон» Роман Федоров.

Программа «Малая авиация на МАКС» впервые была реализована в 2019 году, и с первого же раза показала свою востребованность: участниками экспозиции стали 23 компании, общественных объединения и частных пилота. На статической стоянке было представлено 46 летательных аппаратов, из которых шесть ВС массой до двух тонн принадлежали частным лицам. В 2021 году масштаб программы был увеличен – на площадке представлено уже 26 ВС частных лиц, всего выставлено 49 легкомоторных летательных аппаратов.



ВЭБ.РФ восстановила один из простаивающих SSJ

Как стало известно “Ъ”, ВЭБ.РФ восстановил один из шести самолетов SSJ-100, которые четыре года назад ему вернула ирландская CityJet. Госкорпорация передала борт в управление авиакомпании «Азимут». ВЭБ.РФ планирует конвертировать SSJ в VIP-версию для собственных нужд, но пока процесс задерживается.

Оставшиеся пять бортов предлагал выкупить «Иркут» — на рынке до сих пор есть желающие полу-

чить самолеты. Но переговоры прекратились, хотя авиакомпании подтверждают заинтересованность в SSJ.

Источники “Ъ” на авиарынке рассказали, что госкорпорация ВЭБ.РФ восстановила летную годность одного из шести SSJ-100, от которых в 2019 году отказался единственный европейский эксплуатант этого типа самолетов, ирландская авиакомпания CityJet. Перевозчик в 2015 году заказал

15 SSJ-100, но, получив семь машин, отказался от проекта из-за проблем с обслуживанием и нехваткой запчастей. Статус седьмого самолета неизвестен.

ВЭБ.РФ, по данным собеседников “Ъ” в отрасли, планирует модернизировать восстановленный борт в VIP-версию, но столкнулся со сложностями.

Держателем дополнительного сертификата типа, по которому установлены пассажирские кресла под CityJet (Supplemental Type Certificate, STC), выданного в EASA, по словам источников “Ъ”, остается иностранное юрлицо. И внести изменения через Росавиацию в такой документ невозможно.

До решения проблем с документами ВЭБ.РФ передал самолет в коммерческое управление авиакомпании «Азимут». Он стал девятнадцатым SSJ в монофлоте перевозчика. Согласно Flightradar24, самолет начал выполнять регулярные рейсы в декабре. Но в ливрею «Азимута» борт перекрашен не будет.

По информации “Ъ”, компания продолжит эксплуатировать SSJ в интересах ВЭБ.РФ после его конвертации в бизнес-джет.

В «Азимуте» и ВЭБ.РФ от комментариев отказались.

Производитель SSJ, входящий в Объединенную авиастроительную корпорацию «Иркут», не ответил на вопросы “Ъ”. Но еще в 2021 году производитель предлагал корпорации выкупить шесть самолетов, принадлежавших тогда специаль-



но созданной для сделки с CityJet компании RJ Leasing Ltd, которую профинансировал ВЭБ.РФ.

По словам собеседников “Ъ” на рынке, «Иркут» предполагал восстановить летную годность самолетов и передать их эксплуатирующим SSJ компаниям. Рассматривалось также включение этих бортов в программу лизинга российских воздушных судов. Однако, уточняет один из источников “Ъ”, ВЭБ.РФ «интереса к сделке не проявил».

Другой собеседник “Ъ” в отрасли утверждает, что

«вопрос не был важным для госкорпорации». Теперь же, уверен источник “Ъ”, самолеты уже не подлежат восстановлению, поскольку «их поддержкой эти четыре года не занимались, а для проведения всех необходимых форм обслуживания потребуются слишком большие ресурсы».

ВЭБ.РФ, по словам источников “Ъ”, вышел из диалога о судьбе SSJ еще в 2022 году.

Между тем, говорят в одной из крупных авиакомпаний, машины могли бы заинтересовать перевоз-

чиков с небольшим флотом для региональных или зарубежных рейсов.

Источники как минимум в двух авиакомпаниях говорят, что «рассмотрели бы такое предложение при условии адекватной стоимости и готовности производителя гарантировать поддержку летной годности» бортов: «Вопрос в цене вывода самолетов из консервации».

В каких целях сама госкорпорация планирует использовать SSJ, в ВЭБ.РФ не ответили. По мнению источника “Ъ” на рынке, самолет может стать «подспорьем для полетов за рубеж в условиях санкций».

Управляющий директор Jet24 Павел Захаров отмечает, что конвертация пассажирского салона в VIP-версию может занять минимум год в зависимости от загрузки подрядчиков и сроков поиска материалов. Эксперт полагает, что более рациональным вариантом использования самолета могут стать чартерные корпоративные перевозки.

По данным источников “Ъ”, еще в 2021 году обсуждалась возможность создания на базе шести возвращенных из Ирландии самолетов «аналога специального летного отряда «Россия»», но затем она была заморожена.

По мнению господина Захарова, в текущих условиях SSJ будет «более востребован» для фактически магистральных пассажирских перевозок, нежели полетов отдельных чиновников и бизнесменов, «с учетом нюансов обслуживания и ввиду потенциального выбытия провозных емкостей».

Айгуль Абдуллина, Коммерсантъ



В России проблемы с получением свидетельств пилотов

Российские пилоты, бортпроводники и специалисты по обслуживанию воздушных судов столкнулись с невозможностью получить в Росавиации новые квалификационные свидетельства через портал «Госуслуги». Об этом РБК рассказали источники в десятке крупнейших российских авиакомпаний.

До 1 марта Росавиация выдавала свидетельства авиационного персонала в бумажном виде через центральный аппарат или 15 своих межрегиональных территориальных управлений. В 2022 году ведомство выписало 16,2 тыс. таких документов, в том числе 7 тыс. — пилотам авиакомпаний, почти 3,5 тыс. — бортпроводникам, 3,7 тыс. — специали-

стам по техобслуживанию авиатехники. Всего, по данным ведомства, в России работают свыше 14,2 тыс. коммерческих пилотов, то есть процедура получения свидетельств могла затронуть каждого второго такого специалиста.

По Воздушному кодексу, работник без свидетельства не может быть допущен к выполнению функций членов экипажа и специалистов по техническому обслуживанию гражданского воздушного судна. С 1 марта этого года, согласно постановлению правительства № 1581, Росавиация обязана выдавать свидетельства в форме электронного документа через «Госуслуги».

Но в назначенный срок схема выдачи необходимого документа не заработала, заявил РБК директор авиакомпании «Геликс» Вадим Балдин. С 1 марта в меню на «Госуслугах» появилась услуга выдачи свидетельства авиаспециалистами, и те начали подавать соответствующие заявления через портал. Росавиация должна оформлять и направлять документы заявителям в форме выписки из базы данных свидетельств авиAPERсонала гражданской авиации в течение 4–15 дней. Но до сих пор не было выдано ни одного свидетельства в электронном виде — работники гражданской авиации на портале «Госуслуг» получают отказ в предоставлении этой услуги. Росавиация оказалась технически не готова выдавать свидетельства в электронном виде. «Проблема есть, причем немаленькая: не можем получить свидетельства и внести квалификационные отметки в свидетельства, у кого они есть», — говорит глава Камчатского авиационного предприятия Алексей Храбров. «Получить свидетельства авиационного персонала сегодня попросту не-

возможно», — соглашается летный директор «ЮВТ Аэро» Олег Пупырев. С аналогичными проблемами также столкнулись в авиакомпаниях Smartavia и «ИрАэро», сообщили в их пресс-службах. О такой же ситуации РБК рассказали собеседники в авиакомпании из топ-5 и в перевозчике, эксплуатирующем дальнемагистральные самолеты.

В пресс-службах Минтранса и Росавиации признают наличие проблемы. «Вопрос находится на особом контроле Росавиации. В настоящее время Росавиацией совместно с Минтрансом проводятся мероприятия для оперативного решения сложившейся ситуации», — сообщил представитель авиационного ведомства.

По словам источника РБК в курирующих авиацию ведомствах, руководство Росавиации неоднократно в письменном виде и на совещании у замглавы Минтранса Игоря Чалика (курирует гражданскую авиацию) информировало об ошибочном подходе к вопросу порядка выдачи свидетельств авиAPERсонала через «Госуслуги».

По словам представителя Минтранса, ведомство «оперативно» подготовило проект изменений в постановление правительства, после того как Росавиация проработала с властями вопрос по переходу на электронные свидетельства, но на год позже, с 1 марта 2024 года. «После проведения Минюстом экспертизы проекта [изменений в постановление] он будет незамедлительно направлен на утверждение в правительство», — сообщили в пресс-службе Минтранса, не уточнив сроки.

Источник: РБК



Вертолет недели

Оператор/владелец: *Uzbekistan Helicopters*

Тип: *Airbus Helicopters H125*

Год выпуска: *1998 г.*

Место съемки: *февраль 2023 года, Tashkent Yuzhny - UTTT, Uzbekistan*



Фото: *Дмитрий Петроченко*