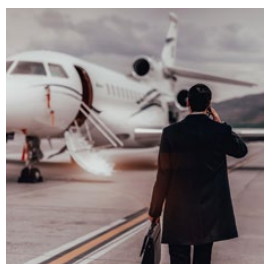




EASA обновило свои требования к эксплуатантам из третьих стран (TCO), которые применяются к эксплуатантам воздушных судов, не зарегистрированным в Европе, выполняющим коммерческие рейсы внутри и в/из любой страны Европейского Союза. К таким рейсам относятся чартеры бизнес-джетов вне расписания. Частные рейсы по-прежнему не облагаются налогом, а разрешение TCO не требуется для операторов, пролетающих над странами ЕС без намерения приземлиться. Подробно читаем в текущем выпуске нашего еженедельника.

Согласно последнему отчету Jefferies Equity Research, количество бизнес-джетов, доступных на вторичном рынке, продолжает медленно расти. 922 доступных самолета в этом месяце представляют собой рост на 59% по сравнению с почти рекордным минимумом, наблюдавшимся год назад, при этом в настоящее время запасы составляют 3,6% от общего парка. По мнению аналитиков Jefferies, эти запасы по-прежнему намного ниже среднего пятилетнего показателя в 5,6%. Для самолетов, которые в настоящее время производятся или сняты с производства менее семи лет назад, запасы увеличились на 93% по сравнению с прошлым годом, составив 2,9% в этом сегменте.

Отрасль сталкивается с «экзистенциальной угрозой», поскольку европейские страны настаивают на ограничении деловой авиации и авиации общего назначения, о чем на прошлой неделе говорили лидеры отрасли во время конференции Aero Friedrichshafen. Но они согласились, что это также дает возможность представить позитивную историю и мандат на продвижение новых технологий. Выступая на панели, организованной Ассоциацией производителей авиации общего назначения (GAMA) в среду, Николя Шаббер, старший вице-президент авиационного подразделения Daher, подчеркнул, что по мере того, как отрасль сталкивается с угрозами, «мы должны обучаться и развиваться. Мы не жертва. Мы должны считать себя отраслью, которой мы гордимся». Подробно о выставке уже в этом номере.



Рост трафика замедляется по сравнению с 2019 г

WINGX: Поскольку разрыв между активностью коммерческих авиакомпаний в 2023 и 2019 годах сокращается, тенденции деловой авиации меняются в обратном направлении: рост в апреле 2023 года составляет чуть менее 10% по сравнению с апрелем 2019 года. В США долевые операторы по-прежнему достигают рекордного уровня активности **стр. 21**

AERO превосходит самые смелые ожидания

В выставке приняли участие более 670 экспонентов из 35 стран и более 27 000 посетителей. Широкий спектр продуктов и услуг, представленных на выставочной площадке и статической экспозиции, представляют собой незаменимый элемент текущей трансформации авиации в сторону большей экологичности **стр. 24**

Daher сертифицировал Kodiak 900 в Европе

Сертификат типа Kodiak 900 от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) позволяет начать поставки Kodiak 900 в Европейский Союз, а первая передача европейскому оператору запланирована на эту осень **стр. 26**

Тенденции чартеров: что нужно знать о весне и лете 2023 года

В условиях нынешнего экономического климата и неопределенности быть в курсе тенденций — лучший способ подготовиться к лету. Чтобы внести некоторую ясность, Avinode подготовил последние данные о спросе на чартеры в Европе и США **стр. 28**

Вторичный рынок: несмотря на рост запасов, во многих случаях также увеличились цены

Согласно последнему отчету Jefferies Equity Research, количество бизнес-джетов, доступных на вторичном рынке, продолжает медленно расти. 922 доступных самолета в этом месяце представляют собой рост на 59% по сравнению с почти рекордным минимумом, наблюдавшимся год назад, при этом в настоящее время запасы составляют 3,6% от общего парка.

По мнению аналитиков Jefferies, эти запасы по-прежнему намного ниже среднего пятилетнего показателя в 5,6%. Для самолетов, которые в настоящее время производятся или сняты с производства менее семи лет назад, запасы увеличились на 93% по сравнению с прошлым годом, составив 2,9% в этом сегменте.

Хотя запасы на вторичном рынке увеличились, во

многих случаях также выросли цены. В отчете также отмечается, что у большинства производителей средние запрашиваемые цены выросли на 15% по сравнению с прошлым годом, во главе с Cessna и Embraer (+23%). Bombardier «прибавляют» 20%, а Dassault Falcon 14%.

Среди пяти основных производителей только Gulfstream заметил снижение запрашиваемых цен, которые упали на 6%. В отчете говорится, что на продажу выставлено 17 G650 по средней цене \$49,4 млн, что немного ниже средней цены в \$51,5 млн в прошлом году. Что касается G550, запасы подскочили с трех в 2022 году до 18 в этом году, или почти 3% от парка, при этом средняя преysкурantная цена снизилась на 32% по сравнению с прошлым годом.



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



Джет Порт

Gulfstream накапливает серийные G700 в преддверии сертификации

По словам председателя и главного исполнительного директора General Dynamics Феби Новакович, программа сертификационных испытаний сверхдальнего бизнес-джета Gulfstream G700 продолжается.

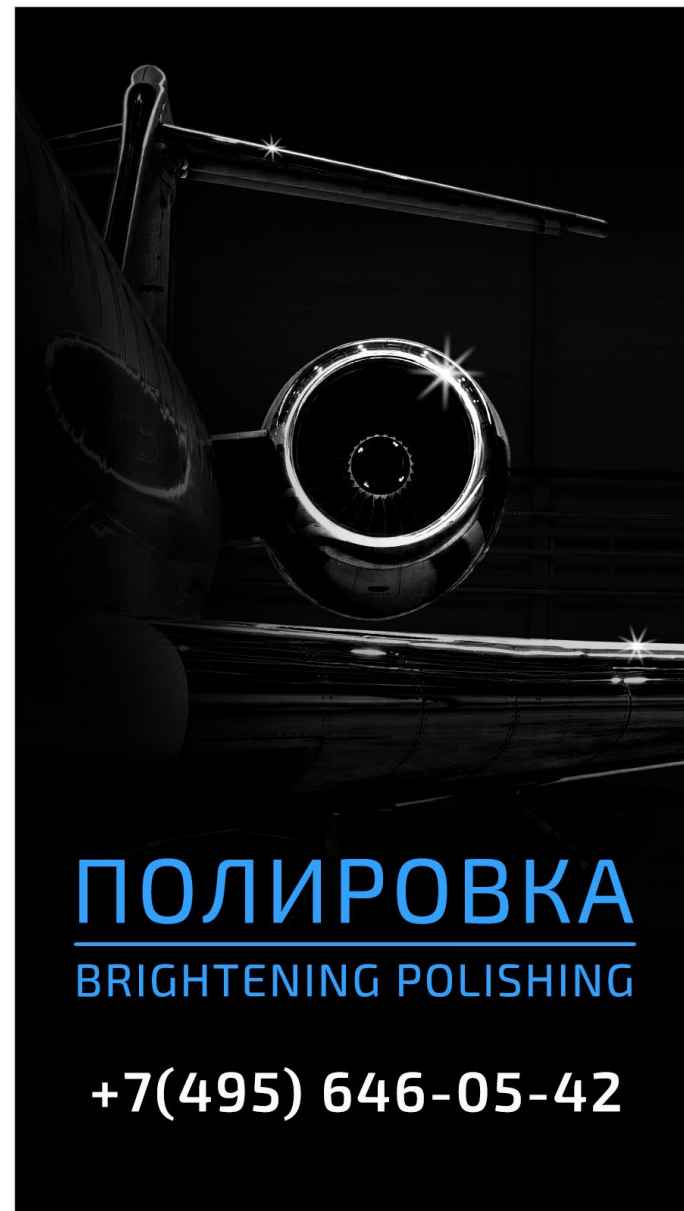
«Мы по-прежнему нацелены на сертификацию G700 в конце лета этого года», — сказала она во время телефонной конференции по итогам первого квартала, назвав новый флагман компании зрелым и высококачественным самолетом. «Производство идет полным ходом, и мы готовимся к вводу в эксплуатацию».

По данным реестра FAA, всего опытных и серийных версий G700 на сегодняшний день производитель изготовил 30 экземпляров. Поскольку компания

Gulfstream продолжает накапливать готовые самолеты перед началом поставок, прибыль компании временно снизилась.

«Откровенно говоря, эти первые два квартала аномальны с точки зрения маржи Gulfstream», — сказала Новакович. «Мы планируем поставить значительное количество G700 в третьем и четвертом кварталах. Для этого мы должны построить их сейчас и понести некоторые затраты без соответствующего дохода. Это повлияло на первый квартал и повлияет на второй квартал, но по мере начала поставок ожидается облегчение».

Согласно первоначальному плану сертификации G700, самолет должен был получить одобрение FAA уже в конце 2022 года.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

EASA обновляет правила ТСО


EASA обновило свои требования к эксплуатантам из третьих стран (ТСО), которые применяются к эксплуатантам воздушных судов, не зарегистрированным в Европе, выполняющим коммерческие рейсы внутри и в/из любой страны Европейского Союза.

К таким рейсам относятся чартеры бизнес-джетов вне расписания. Частные рейсы по-прежнему не облагаются налогом, а разрешение ТСО не требуется для операторов, пролетающих над странами ЕС без намерения приземлиться.

Изменения агентства, вступившие в силу в отношении заявок на авторизацию ТСО, поданными после середины апреля, охватывают три широкие области: технические требования и административные процедуры; приемлемые средства соблюдения и инструктивные материалы; и процедуры авторизации ТСО. EASA подчеркнуло, что обновления предназначены для улучшения понимания текущих правил, а не для их фундаментального изменения.

В сообщении EASA говорится, что в дополнение к «очищению, уточнению и устранению несоответствий и улучшению согласованности» вносятся изменения, направленные на развитие подхода, основанного на оценке рисков, чтобы помочь агентству повысить уровень уверенности в обработке, оценке, соответствии, и приостановлении действия разрешений, выданных операторам из третьих стран.


В разделе «новый или исправленный текст» EASA пояснило, когда требуется разрешение ТСО, за исключением полетов для «посадки или высадки пассажиров или грузов за вознаграждение». Операции не требуют разрешения ТСО в чрезвычайных или других ситуациях, которые вызывают незапланированную посадку или отклонение от запланированного рейса в назначенный запасной аэропорт. Существуют также положения, разрешающие выполнение разовых или краткосрочных незапланированных рейсов коммерческими авиаперевозчиками, не имеющими разрешения ТСО.

**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**

Welojets выходит на рынок групповых чартеров

Испанский провайдер услуг бизнес-авиации Welojets сообщает о запуске специализированного подразделения по организации групповых чартерных перелетов. Также в компании сообщили, что Welojets будет иметь исключительные маркетинговые права на Boeing 737-500 с целью расширения возможностей дальнемагистральных групповых чартеров.

В пресс-службе Welojets отметили, что в последние годы рынок групповых чартеров вырос, чему способствовал повышенный спрос на персонализированные путешествия и растущее признание преимуществ частной авиации. «Эта специализированная услуга особенно актуальна для тех, кто хочет сэкономить время, безопасно и без задержек добраться из точки А в точку Б».

«Наш опыт обслуживания клиентов частных самолетов по всему миру отличает нас от конкурентов, поскольку мы понимаем, что значит для клиентов эффективность использования времени и надежность, в отличие от других поставщиков, которые просто выбирают большой самолет для группы, не задумываясь об опыте потребителя на протяжении всего путешествия и о том, как предоставлять активные решения во время процесса для тех, кто бронирует рейс», — комментирует Хулиан Харамильо, коммерческий директор Welojets. «Планирование. Это ключевое слово как для пассажиров, так и для компаний будет иметь первостепенное значение в 2023 году. Оно помогает иметь доступ к более чем 7000 самолетов по всему миру, как это делает Welojets».



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Embraer: традиционно слабый старт

Бразильский производитель Embraer поставил в первом квартале 2023 года восемь бизнес-джетов. Вместе с поставкой семи коммерческих самолетов общий объем поставок увеличился на 7% по сравнению с тем же периодом предыдущего года.

В первом квартале текущего года модернизированный Phenom 300MED также получил дополнительный сертификат типа (STC) от Федерального авиационного управления США (FAA) и Агентства авиационной безопасности Европейского Союза (EASA). Всего бразильский производитель поставил более 700 джетов Phenom 300.

На сегодняшний день Embraer поставил более 8000

самолетов с момента основания в 1969 году. Компания утверждает, что каждые 10 секунд где-то в мире взлетает самолет производства Embraer, которые перевозят более 145 миллионов пассажиров в год.

Embraer успешно завершил 2022 год, выполнив в четвертом квартале почти половину всех годовых поставок бизнес-джетов. В четвертом квартале 2022 года бразильский производитель передал заказчикам более 50 частных самолетов и 102 бизнес-джета за весь 2022 год. Это соответствует более ранним прогнозам о поставках от 100 до 110 бизнес-джетов, и годовой показатель на девять самолетов превысил общий объем поставок Embraer в 2021 году.



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

CAE откроет крупный учебный центр в Центральной Европе

Канадская компания CAE, специализирующаяся на авиационном обучении, планирует расширить предложение по обучению пилотов деловой авиации в Центральной Европе, добавив во второй половине 2024 года новый учебный центр.

Новый ультрасовременный учебный центр будет оснащен шестью полнопилотажными тренажерами (FFS), тренажерами для технического обслуживания, современными комнатами для брифингов и классными комнатами. Учебный центр представляет собой еще одну важную веху в развитии сети обучения CAE для бизнес-авиации и в ее обязательстве помочь удовлетворить глобальную потребность в дополнительных 45000 пилотов бизнес-джетов в

течение следующих 10 лет. Такой прогноз делается, так как CAE отмечает, что рынок бизнес-авиации столкнется с «массовым выходом на пенсию», поскольку «процент пилотов старше 50 лет продолжает расти по сравнению с общим числом пилотов в отрасли гражданской авиации. В настоящее время такой возраст пилотов в бизнес-авиации представляет собой непропорционально высокий показатель».

Кроме того, регулярные авиакомпания забирают часть пилотов бизнес-авиации. Вдобавок к этому, CAE прогнозирует потребность еще в 4000 пилотах, чтобы обеспечить рост общей потребности в 45000 новых профессиональных пилотов бизнес-авиации в течение прогнозируемого периода. Тем временем регулярным авиакомпаниям необходимо 126000 новых пилотов для компенсации текучки и выхода на пенсию и еще 93000 пилотов для обеспечения роста.

«Новый учебный центр CAE в Центральной Европе добавит столь необходимые возможности для обучения в регионе и приблизит нас к локациям, где наши клиенты эксплуатируют свои самолеты», — сказал Ник Леонтидис, президент группы гражданской авиации CAE. «CAE расширяет свою сеть обучения бизнес-авиации в стратегически важных местах, чтобы помочь отрасли удовлетворить глобальные потребности в пилотах деловой авиации».

В настоящее время CAE располагает 20 учебными центрами для пилотов, членов экипажа и специалистов по техническому обслуживанию по всей Европе, включая новый учебный центр для пилотов деловой авиации в Лондоне.



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

Авиапарк МЧС России пополнили двумя арктическими вертолетами Ми-8

Авиапарк МЧС России пополнился многоцелевыми вертолетами Ми-8 в арктическом исполнении. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на данные ведомства.

Глава МЧС РФ Александр Куренков в ходе рабочей поездки в Санкт-Петербург провел осмотр двух поступивших вертолетов, которые будут работать в Приполярье и Заполярье. Еще два воздушных суд-

на планируется принять в течение 2023 года.

Вертолеты Ми-8АМТШ-ВА производятся специально для МЧС России на Улан-Удэнском авиационном заводе в Бурятии. Они оснащены подогревом агрегатов трансмиссии, с помощью которой возможен запуск двигателя при температуре до минус 50 градусов, что позволяет им совершать полеты в Арктике.



Организатор: **МИНПРОМТОРГ РОССИИ**
 При поддержке: **АВИА**
 Устроитель: **HELIRUSSIA**

18-20 МАЯ
МВЦ КРОКУС ЭКСПО

HELIRUSSIA
2023

RB1
 4.00
www.helirussia.ru
 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
 ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

СenTex Aerospace увеличил взлетную массу Beechcraft King Air 350/360

СenTex Aerospace получила одобрение FAA на модификацию Beechcraft King Air 350/360 с увеличенной полной массой. Модернизация увеличивает массу турбопропа с 6800 кг до 7250 кг и повышает полезную нагрузку на 429 кг. Чтобы выдержать этот больший вес, оригинальные шарнирные болты основного шасси заменяют на высокопрочные.

В рамках модернизации устанавливаются две дополнительные системы безопасности: система предупреждения о взлете и предупреждения о сваливании «ледовый режим». Первый предупреждает пилота, когда триммер по тангажу не

установлен должным образом и начинается взлет. Между тем, «ледяной режим» повышает точность предупреждения о сваливании, когда на крыльях присутствует лед.

«Модернизация представляет собой огромную ценность для операторов, которые обнаруживают, что они ограничены пределом 6800 кг и хотят нести дополнительную полезную нагрузку или топливо», — сказал президент СenTex Aerospace Грегори Барнс. «Кроме того, благодаря новым системам эксплуатация самолета станет более безопасной».



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

IADA «приросла» Африкой

Африканский брокер Absolute Aviation, основанный в 2001 году генеральным директором Нилом Ховардом, присоединился к Международной ассоциации дилеров самолетов в качестве аккредитованного дилера. Absolute Aviation стал первый африканским членом ассоциации.

Absolute Aviation имеет представительства в ЮАР, Ботсване, Того и Швейцарии. Помимо продажи воздушных судов, Absolute Aviation активно работает на рынке запчастей и управляет несколькими центрами техобслуживания. Компания является уполномоченным дилером Beechcraft, Cessna и Leonardo и уполномоченным торговым представителем для Textron Aviation Preationed.

Дилеры, аккредитованные IADA, работают во всех

регионах мира, многие из которых присутствуют в нескольких регионах. Почти каждый дилер ведет бизнес в Северной Америке, 56% дилеров работают в Европе, 44% работают в Латинской Америке, 42% ведут бизнес в Азии и Тихоокеанском регионе и 39% работают на Ближнем Востоке и в Африке.

Портал IADA для маркетингового поиска AircraftExchange является единственным сайтом, на котором каждый самолет, выставленный на продажу, представлен аккредитованным дилером. AircraftExchange позволяет пользователям создавать конфиденциальную панель бизнес-джетов для продажи, отфильтровывая их по характеристикам и удобствам, размеру класса, возрасту и цене. Пользователи могут просматривать богатые данными списки доступных деловых самолетов.



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 США над SAF «сгустились тучи»

Палата представителей США намерена приступить к обсуждению масштабного законопроекта о потолке долга 2023 года «Ограничить, сэкономить, увеличить», в котором отмечены сокращения и сбережения на сумму около \$4,5 трлн, включая ограничения на дискреционное финансирование и отказ от льгот на производство экологичного авиационного топлива (SAF) и другие налоговые льготы на экологически чистую энергию.

Рассмотрение законопроекта, который был об-



народован на прошлой неделе спикером Палаты представителей Кевином Маккарти (республиканец от штата Калифорния) находится в календаре Палаты представителей и готовится к голосованию на этой неделе. Пока республиканцы работают над тем, чтобы получить необходимые голоса, законопроект, скорее всего, умрет в Сенате, контролируемом демократами, по крайней мере, в его нынешнем виде.

Тем не менее, Национальная ассоциация авиадиспетчеров (NATCA) в письме к членам Конгресса выразила обеспокоенность тем, что законопроект сохранит расходы в 2024 финансовом году на уровне 2022 года и ограничит рост до 1% в год в течение следующего десятилетия.

В то время как NATCA отметила, что в законопроекте не указывается, какие агентства или программы будут сокращены в соответствии с ограничениями финансирования, представители профсоюза добавили, что по-прежнему весьма вероятно, что FAA будет подвергнуто сокращению и финансированию, и любое будущее финансирование будет серьезно ограничено в течение следующего десятилетия». NATCA выразила обеспокоенность тем, что такие сокращения будут мешать FAA, как это было с секвестрацией десять лет назад.

Законопроект также отменит список налоговых льгот на экологически чистую энергию, в том числе большинство из тех, которые были приняты в прошлом году в Законе о снижении инфляции. К ним относятся стимулы для производства SAF, меры, получившие широкую поддержку авиационной промышленности.

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Cirrus Aircraft отмечает поставку 9000 самолетов серии SR

Компания Cirrus Aircraft представила новый самолет ограниченной серии, вдохновленный туристическими направлениями, в ознаменование поставки 9000-го самолета серии SR. Серия 9000th Limited Edition SR отражает стремления тысячи владельцев самолетов Cirrus, которые воплощают в себе концепцию Cirrus Life, дающую им возможность путешествовать по разным направлениям без ограничений.

«Серия SR продолжает вдохновлять людей, предприятия и воображение, поскольку мы достигли еще одного важного рубежа в поставках», — сказал Зин Нильсен, главный исполнительный директор Cirrus Aircraft. «Наша талантливая Xi Design Studio черпала вдохновение через призму наших клиентов и предложений по путешествиям и свободе личной авиации по всему миру. 9000-я поставка самолетов серии SR означает, что 9000 владельцев уже более двух десятилетий живут жизнью Cirrus благодаря самому продаваемому высокопроизводительному поршневному самолету в отрасли. Серия SR является одним из самых безопасных самолетов, поскольку включает парашютную систему Cirrus Airframe Parachute System (CAPS) и набор встроенных функций безопасности в качестве стандартного оборудования. Благодаря нашей расширенной экосистеме владельцев самолетов мы рады продолжить знакомить больше людей с персональной авиацией».

С самого начала владения самолетами Cirrus клиенты работают вместе с придворной Xi Design Studio, чтобы персонализировать свои новые самолеты. Основанная в 2009 году студия Xi Design Studio тщательно следит за эксклюзивным опытом,

используя передовые технологии, инженерные разработки мирового класса и передовые средства окраски и отделки для создания единственного в своем роде самолета Cirrus.

Xi Design Studio специально создала для ограниченной серии новую цветовую гамму. Дизайны Limited Edition с тематическим названием «Balos», «Lava», «Magma» и «Santorini» были вдохновлены различными международными направлениями и иллюстрируют ассортимент премиальных и индивидуальных схем окраски компании.

В ознаменование 9000 поставок серии SR число девять было тематически интегрировано в дизайн. Иконография «9» вдохновлена гладкими и аэродинамическими линиями на фюзеляже вместе с множеством внешних графических деталей. Тема

продолжается в салоне с несколькими индивидуальными штрихами на сиденьях и вышивке.

Одновременно с выпуском серии 9000th Limited Edition компания Cirrus Aircraft представила недавно разработанные всепогодные напольные покрытия Cirrus, разработанные для приключенческих путешествий и защищающих пол самолета от грязи, песка, воды, грязи и многого другого. На каждом самолете есть персонализированный значок в ознаменование вехи поставки. Стандартные всепогодные напольные покрытия для самолетов G1-G6 серии SR доступны для покупки. Кроме того, каждый владелец самолета 9000th Limited Edition получит недавно анонсированную авиационную гарнитуру Bose A30 и часы Garmin International D2 Aviation с ремешками, выполненными в соответствии с ливреей 9000-й поставки.



Сколько «взвесить» SAF?

Jet Aviation заключила партнерское соглашение с FlyORO, что позволит предлагать индивидуальные смеси экологически чистого авиационного топлива в своем сингапурском FBO в аэропорту Seletar. Индивидуальные смеси SAF используют технологию AlphaLite от FlyORO и уже доступны немедленно.

Jet Aviation запустила SAF в Сингапуре в мае 2022 года с содержанием смеси примерно 39%. Партнерство с FlyORO является первым в своем роде, которое дает клиентам возможность выбрать индивидуальную процентную смесь SAF для удовлетворения их конкретных требований. Jet Aviation является первым FBO в мире, предлагающим AlphaLite, модульную технологию смешивания FlyORO, которая может обеспечить быстрое и гибкое смешивание SAF с высочайшим уровнем точности, качества и протоколов безопасности.

Дэвид Паддок, президент Jet Aviation, отметил, что SAF является важной частью усилий компании по обеспечению более устойчивого будущего для отрасли и для Jet Aviation. Компания стремится работать в партнерстве с различными заинтересованными сторонами, чтобы обеспечить доступность, понимание и внедрение SAF в своей сети и за ее пределами. «Предложение клиентам индивидуальной смеси SAF, отвечающей их конкретным требованиям, — это еще один способ дальнейшего предоставления бесперебойного, персонализированного обслуживания в каждой точке взаимодействия. Мы рады сотрудничать с FlyORO в этом проекте и представить их инновационное решение для нашего FBO Seletar».

Джонатан Йео, генеральный директор FlyORO, ска-

зал: «Мы гордимся тем, что запускаем в Сингапуре первую в мире гибкую систему смешивания SAF в партнерстве с Jet Aviation. Компания Jet Aviation, как лидер в области бизнес-авиации, всегда была приверженностью устойчивому развитию — в регионе и во всем мире. Вместе мы надеемся создать более надежную цепочку поставок для дальнейшего продвижения авиации по пути энергетического перехода и создать инновационные решения в смесях SAF, разработанные с учетом соответствующих требований устойчивости в бизнес-авиации».

В 2019 году Jet Aviation стала первым поставщиком, предложившим экологичное топливо в виде смеси в аэропорту Ван-Найс, Калифорния. Это также была первая компания, которая доставила SAF в Швейцарию в качестве временной поставки для

Всемирного экономического форума 2020 года. В 2021 году постоянная поставка SAF была введена в Jet Aviation Amsterdam, а затем в Сингапуре в 2022 году. В том же году компания подписала Заявление о намерениях Всемирного экономического форума на 2030 год «Чистое небо для завтрашнего дня». Jet Aviation также делает SAF доступным для любого клиента по всему миру через Book & Claim.

FlyORO предоставляет первую в мире революционную модульную услугу по смешиванию SAF и реактивного топлива по запросу, чтобы помочь авиации сократить выбросы. В качестве посредника в цепочке поставок SAF компания дает пассажирам возможность гибко согласовывать свои «экологические» цели для каждого рейса, а не поддаваться фиксированным соотношениям смесей и оптовым обязательствам заранее.



Лидеры отрасли видят возможности в «экзистенциальной угрозе»

Отрасль сталкивается с «экзистенциальной угрозой», поскольку европейские страны настаивают на ограничении деловой авиации и авиации общего назначения, о чем на прошлой неделе говорили лидеры отрасли во время конференции Aero Friedrichshafen. Но они согласились, что это дает возможность представить позитивную историю и мандат на продвижение новых технологий.

Выступая на панели, организованной Ассоциацией производителей авиации общего назначения (GAMA) в среду, Николя Шаббер, старший вице-президент авиационного подразделения Daher, подчеркнул, что по мере того, как отрасль сталкивается с угрозами, «мы должны обучаться и развиваться. Мы не жертва. Мы должны считать себя отраслью, которой мы гордимся».

Он признал, что общественное внимание приковано к окружающей среде, но сказал, что это не должно ограничиваться только выбросами CO₂. Отмечая усилия всей отрасли по защите окружающей среды, Шаббер сказал: «Мы должны принять всё [достигнутое], и нам нужно создать собственную историю и восхвалять ее».

Что касается выбросов CO₂, отрасль должна сосредоточить внимание на глобальных выбросах, заявив, что «принципиально неправильно» утверждать, что поезд производит выбросов в сто раз меньше, чем самолет.

Но именно поэтому так важны новые технологии, добавила Джейн Лефли, специалист по стратегии ZeroAvia, добавив, что особенно важно информировать правительства и общественность о про-

грессе инноваций. Она добавила, что будет проще вывести на рынок новые технологии, такие как водород, чем заставить всех перестать летать.

Роб Шолл, президент и главный исполнительный директор Textron eAviation, также согласился, сказав: «Мы, как отрасль, должны собраться вместе и сообщать обо всем, что мы делаем, потому что прямо сейчас мы делаем в авиации очень интересные вещи». Он добавил, что, хотя это создает большие проблемы, это также «довольно интересно. Нас подталкивают к новым сложным вещам, которые не делались в авиации десятилетиями. И они могут оказать реальное влияние на общество или мир».

Участники дискуссии также отметили, что эти технологии применяются и сейчас. Например, первый полет ZeroAvia с использованием водородно-элек-

трической системы, который произошел в январе.

Открыл мероприятие председатель GAMA и генеральный директор Simcom Эрик Хинсон, который подчеркнул важность отрасли и ее глобальное влияние и выделил еще одну область, в которой отрасли необходимо убедительней высказываться. «Я бы сказал, что авиация общего назначения ничуть не менее важна, чем другие виды транспорта», — сказал он, отметив «близорукое» отношение к ней общественности в целом. В качестве примера он указал на важность, которую отрасль играет в обучении пилотов, санитарной авиации, тушении пожаров, грузовых и гуманитарных услугах. Хинсон также обсудил реализуемые экологически позитивные инициативы и согласился с тем, что «сейчас самое интересное время для работы в отрасли».



Месаер Aviation поставила заказчику из США AW139VVIP

Месаер Aviation Group (MAG), известный разработчик и производитель высококачественных систем комфорта в салоне, объявила о поставке вертолета AW139 заказчику из США, которого представляет авиационный консультант The VanAllen Group.

Этот вертолет AW139 оснащен новейшими технологиями и является первым зарегистрированным в США вертолетом AW139 с недавно сертифицированной авионикой Honeywell Primus Epic Phase 8 от Leonardo Helicopters. MAG установила на AW139

первую метеорологическую радиолокационную систему Honeywell RDR-7000, а также систему SKYTRAC SDL-350.

«MAG установила роскошный VVIP интерьер со звукоизоляционными панелями SILENS и запатентованной системой управления кабиной I-FEEL», — сказал Массимо Пуньяли, президент центра технического обслуживания и комплектации MAG в Бенсалеме. «Наряду с интерьером MAG оснастила AW139 внешними камерами, солнцезащитными

козырьками, iPad для экипажа и дополнительными USB-разъемами для зарядки, чтобы обеспечить беспрецедентный комфорт и функциональность».

В центре комплектации MAG клиентам предлагается множество вариантов и конфигураций интерьера салона. Они могут выбирать из множества вариантов отделки и расположения сидений, в том числе: систему управления салоном In-Flight Entertainment Enhanced Lounge (I-FEEL) с внутренним Wi-Fi, движущимися картами, функциями аудио/видео, элементами управления окружающим освещением и ICS Isolation, всеми из которых можно управлять с сопряженного смарт-устройства или смарт-часов пользователя.

Также в VVIP салоне могут быть установлены:

- Электрохромные элементы управления окном, которые могут менять прозрачность, и управляются сопряженным смарт-устройством или смарт-часами, чтобы создать индивидуальную среду.
- Внутренние панели системы шумоподавления с улучшенным уровнем речевых помех (SILENS) с окном для уединения в стиле лимузина, поэтому пассажиры могут разговаривать, не надевая наушники.
- Большие центральные и задние шкафы для хранения, мониторы, убирающиеся в консоль, и настраиваемые опции для нужд владельца.

«Наша цель в Месаер всегда заключалась в том, чтобы улучшить впечатления пассажиров в полете», — сказал Бруно Спаньолини, генеральный директор Месаер Aviation Group. «Интерьеры MAG действительно идеально сочетают стиль и технологии».



Ростех завершил контракт на поставку восьми Ми-8МТВ-1 для «Газпром авиа»

Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех передал ООО «Нацпромлизинг-Инвест» два вертолета Ми-8МТВ-1, закрыв контракт на поставку восьми машин этого типа. Воздушные суда отправятся в Томский и Самарский филиалы ООО Авиапредприятие «Газпром авиа».

Ми-8МТВ-1 обладают высокими летно-техническими характеристиками и могут круглосуточно применяться в самых сложных климатических условиях при температурах от +50 до -50 градусов

Цельсия, автономно базироваться на необорудованных площадках. В кабине каждой винтокрылой машины установлено по 20 пассажирских кресел, при этом они могут использоваться в том числе для перевозки крупногабаритных грузов массой до 4 тонн, для чего оборудованы тросовой внешней подвеской. Она позволяет доставлять грузы в труднодоступные места, проводить монтажные работы.

«Газпром» — один из наших ключевых партнеров, с которым мы много лет работаем сразу по несколь-

ким проектам, в том числе — поставляем вертолеты для нужд компании. Передача двух Ми-8МТВ-1 закрывает заключенный с компанией «Нацпромлизинг-Инвест» контракт на поставку 8 таких машин в интересах «Газпром авиа». Первые шесть Ми-8МТВ-1 были изготовлены на Казанском вертолетном заводе, переданы заказчику в 2021-2022 годах и уже находятся в эксплуатации. Эти машины сегодня обеспечивают надежную связь с отдаленными объектами компании», — рассказали в авиационном кластере Ростеха.



Ми-8МТВ-1 отличает высокий уровень безопасности, ценовая эффективность и простота в обслуживании. Для выполнения специальных задач каждый вертолет может быть оборудован дополнительными топливными баками, прожекторами, системами ночного видения, аварийной посадки на воду, защиты от столкновения с проводами, пылезащитными устройствами, метеолокаторами, медицинским и другим оборудованием.

«Вертолеты Ми-8МТВ-1 востребованы и эффективны: их легко трансформировать в грузовой или в пассажирский вариант, они могут использоваться не только для доставки вахтовых бригад к нефтегазовым объектам и мониторинга газопроводов, но и для перевозок пассажиров, багажа, выполнения санитарных заданий и других видов авиационных работ. В общей сложности в парке авиакомпании летает 80 вертолетов в разных модификациях семейства Ми-8, и мы планируем продолжить производить их в соответствии с потребностями «Газпром авиа», — сказал заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» по продажам гражданской вертолетной техники Антон Королев.

Разработчики eVTOL столкнутся с важными вехами в 2023 году

В Alton Aviation Consultancy заявляют, что 2023 год станет ключевым годом для сегмента передовой воздушной мобильности (ААМ), поскольку отрасль вступила в период коммерциализации. Джошуа Нг, директор сингапурской консалтинговой компании Alton, отмечает, что крупные производители на сегодняшний день собрали от инвесторов более \$8 млрд и получили 12000 заказов от клиентов по всему миру.

«Я бы охарактеризовал следующие два года, как период «когда резина должна начать встречаться с дорогой». Но для этого еще много нужно сделать. В рамках ряда критически важных факторов, включая финансирование, развития производства

и регулирования, в этом году должны быть пройдены важные этапы, чтобы сформировать видение и определить конечных победителей отрасли», - сказал Джошуа Нг.

Нг подчеркнул, что несмотря на успехи в первоначальном инвестировании на сегодняшний день, производители должны будут привлекать дополнительный капитал для массового производства eVTOL. «Платежи по опционным контрактам от клиентов будут играть важную роль в финансировании. В августе 2022 года United Airlines выделила \$10 млн в виде платежей за 100 eVTOL Archer. Но это ничтожно мало для инвестиций в производство и сертификацию воздушных судов. В этом году бу-

дет понятно с каким первоначальным капиталом производители вступят в веху начала поставок. Возможно, мы увидим, что некоторые компании откажутся от своих первоначальных планов из-за сложно прогнозируемой ситуации в отношении своей капитализации».

В Alton Aviation Consultancy также подчеркивают, что рынок ААМ также зависит от таких регуляторов, как FAA и EASA, которые продолжают свою работу перед началом массовых поставок воздушных судов. «В то время как регуляторы рассматривают проекты для интеграции воздушного пространства, необходимо разработать полную концепцию операций «между землей, воздухом и транспортным средством» и тщательно все протестировать перед началом эксплуатации», - продолжает Нг.

Согласно отдельному исследованию компании, 30% заказов на воздушные суда eVTOL были сделаны операторами бизнес-авиации, остальные пришлось на операторов медицинской авиации, экспресс доставки и грузовые компании. Более 50% всех заказов на eVTOL сделаны в 2022 году. Всего же по количеству заказов рынок eVTOL равен приблизительно 7% текущего флота коммерческой и бизнес-авиации.

Хотя многие операторы выбрали для себя один тип eVTOL, прослеживается тренд, когда компании будут разделять заказы на воздушные суда у нескольких производителей. Как пример — Bristow Group. Решение о реализации разнообразной стратегии заказов может быть частично уменьшить воздействие риска оператора, который выбирает одного производителя.



Textron Aviation поставила 400-й Citation CJ4

Textron Aviation поставила 400-й бизнес-джет Citation CJ4 компании Koch Holdings. Производитель отмечает, что эта важная поставка укрепляет семейство Citation как самую популярную линейку бизнес-джетов в мире и демонстрирует приверженность компании постоянным инновациям для клиентов, примером чего является новейший самолет Citation CJ4 Gen2.

Лэнни О'Баннион, старший вице-президент по глобальным продажам и летным операциям, прокомментировал: «Наши клиенты ценят качество и надежность, а также комфорт и гибкость, которые обеспечивает Cessna Citation CJ4 Gen2. Этот самолет является прямым ответом на продолжающуюся обратную связь с нашими клиентами. Их вклад в сочетании с отличной работой наших сотрудников помог создать невероятный самолет. Спасибо всем, кто сделал это достижение возможным».

В феврале 2021 года Textron Aviation анонсировал новейшее обновление в семействе бизнес-джетов Cessna Citation – Citation CJ4 Gen2. Новый самолет получил расширенные функции, включая новый складывающийся трап с более низкой первой ступенькой, подсветку ступеней и поручня, несколько вариантов расположения кресел, новое освещение и камбуз с улучшенными местами для хранения. CJ4 Gen2 получил сертификацию интерьера в соответствии с сертификатом типа FAA для Model 525C. В дополнение к улучшенным местам для хранения новые функции на камбузе включают дополнительную электрическую розетку с выдвижной поверхностью для кофеварки, а также дополнительные выдвижные каменные столешницы.

В пассажирском салоне новые варианты расположения кресел, включают в себя одно складывающееся кресло, фиксированный двухместный диван и складной двухместный диван, на месте которого можно организовать дополнительное место хранения вещей пассажиров. В стандартную комплектацию входит улучшенное освещение в карманах кресел, подстаканниках, а также вдоль боковин и пола. Два световых люка CoolView – впервые на самолетах Citation – обеспечивают естественное освещение в туалете и кормовой каюте. В варианте дизайна Premier Collection доступны новый туалетный столик и раковина.

Улучшения салона венчаются обновленной беспроводной системой управления кабиной (CMS), ко-

торая поставляется с медиа-сервером, способным передавать в потоковом режиме предварительно загруженные аудио- и видеофайлы, получать доступ к спутниковому радио SiriusXM и демонстрировать движущиеся карты. CMS также позволяет пассажирам управлять освещением салона, шторами окон и температурой со своих мобильных устройств по беспроводной сети. Кроме того, каждое сиденье оснащено USB-портом для зарядки. Старший вице-президент Textron Aviation по обслуживанию клиентов Кристи Таннахилл отметила, что улучшения были сделаны на основе «совместных бесед с нашими клиентами. И мы гордимся партнерскими отношениями, которые привели к этим результатам».

Это первая модернизация CJ4, поставки которого начались в 2010 году.



Jetquity запускает программу гарантии остаточной стоимости бизнес-джетов

Любой владелец, купивший свой первый самолет в последние несколько лет, должен усвоить важный урок: стоимость вашего самолета должна снижаться с каждым годом. Учитывая вероятность рецессии в США и появления на рынке новых самолетов, обесценивание станет трендом.

Jetquity, которая называет себя «частной авиационной финтех-компанией» (или компанией, занимающейся финансовыми технологиями), запускает программу гарантии остаточной стоимости (RVG) под названием «Программа защиты». Деньги на это компания получает от семейных офисов и частных инвестиционных фирм. Гарантии остаточной стоимости относительно распространены в авиации.

Финансисты иногда используют их, чтобы заключать сделки, минуя кредитные комитеты. Производители в прошлом использовали их для продажи самолетов (хотя сейчас это редкость). Jetquity хочет предложить их всем владельцам.

«Владельцы хотят иметь возможность снизить риск и иметь возможность легкого обновления через несколько лет», — говорит Асад Рахман, генеральный директор Jetquity. Jetquity заявляет, что разработала усовершенствованный запатентованный алгоритм для определения остаточной стоимости частных самолетов с учетом рыночных тенденций, возраста самолетов и использования. Владельцы (или потенциальные владельцы) сообщают им бортовой

номер своего самолета и то, как они планируют на нем летать. Остальное рассчитывает программа.

Рахман говорит, что они работали над этим более трех лет. «Нам нужно было много очень подробных данных, которые вы не могли получить в прошлом», — говорит он. «Наша система использует серьезный искусственный интеллект для обработки данных за годы и рассматривает такие вещи, как использование и эластичность спроса на различные самолеты для прогнозирования значений. Спрос определяет ценность».

Владелец платит комиссию — небольшой процент от стоимости самолета — каждый год владения им. Jetquity гарантирует покупку самолета по установленной цене через пять лет (в особых случаях до семи лет). Если через пять лет самолет стоит больше, владелец может продать его на рынке. Если он стоит меньше, самолет становится проблемой Jetquity. Его инвесторы идут на этот риск.

Компания готова предоставить гарантии как на новые, так и на подержанные самолеты. Но Рахман отмечает, что они будут избирательны, так как наблюдают высокий спрос и готовы сотрудничать с брокерами для продвижения продукта. Хотя владельцы могут использовать операционную аренду (когда они вносят лизинговые платежи, а затем возвращают самолет в конце), он считает, что многие владельцы стремятся управлять своим самолетом как инвестицией.

Jetquity знает, что стоимость самолета может снизиться. Они просто делают ставку на то, что их прогноз сбудется через пять лет.



Пилоты подали в суд на NetJets

Профсоюз пилотов NetJets заявляет, что компания нарушает федеральный закон о труде, и выводит спор с крупнейшим в мире оператором частных самолетов на более высокий уровень.

Согласно пресс-релизу профсоюза NJASAP, Ассоциация пилотов NetJets подала иск против NetJets в Окружной суд Соединенных Штатов по Южному округу штата Огайо. NetJets обвиняется в попытке подавить выступления пилотов, связанные с профсоюзами, в нарушение федерального трудового законодательства.

NJASAP представляет более 3000 пилотов, нанятых NetJets, Inc. NJASAP заявила, что подала иск «в ответ на угрозу NetJets наказать или уволить пилотов за то, что они направляют владельцев самолетов и клиентов оператора на веб-сайт профсоюза www.GenuineQS.com, когда они задают вопросы о переговорах по контракту».

Представители профсоюза сказали, что спросили у NetJets, как пилоты должны реагировать на вопросы о переговорах по контракту и связанных с этим вопросах. NJASAP сообщает, что NetJets отказалась отвечать на вопросы профсоюза и не сняла запрет на обсуждение веб-сайта.

«Владельцы самолетов и клиенты, с которыми мы летаем, каждый день разговаривают с нашими пилотами, в том числе о их работе и по множеству других тем», — сказал президент NJASAP капитан Педро Леру. «Вполне естественно, что они будут спрашивать у нас основную информацию о нашем текущем трудовом споре, когда видят пикетчиков. Ссылка на веб-сайт профсоюза — это профессио-

нальный и законный способ ответить на их вопросы. Мы считаем дискриминационный запрет NetJet на высказывания, связанные с профсоюзами, непрофессиональным и незаконным».

В пресс-релизе также упоминается электронное письмо президента NetJets по продажам, маркетингу и обслуживанию Патрика Галлахера. Утверждается, что 19 апреля Галлахер якобы «разослал электронное письмо сотням сотрудников NetJets, утверждая, что руководство профсоюза пилотов не поддерживает связь с его членами».

«NJASAP готов разрешить наши споры с NetJets в интересах пилотов, компании, в которой мы работаем, и людей, безопасность и обслуживание которых зависят от нас», — сказал Леру. «Чего мы не будем поддерживать, так это посягательств на права наших членов на высказывания на рабочем месте или на их защищенное федеральным законодательством право избирать профсоюзных лидеров без вмешательства руководства».

Ранее, компания Teamster, обеспечивающая полеты крупнейшего долевого оператора NetJets, обратилась к менеджменту перевозчика за разъяснениями по поводу отказа от повышения заработной платы на фоне того, что Teamster сталкивается с проблемами найма и удержания действующих специалистов.

Диспетчеры Teamster играют решающую роль в обеспечении безопасности пассажиров и выполнении полетов, оценивая множество факторов, включая летно-технические характеристики самолета, погоду, ограничения в воздушном простран-

стве и условия в аэропорту, прежде чем разрешить рейс. По данным компании, NetJets эксплуатирует самый большой и разнообразный частный флот в мире. Тем не менее, в операционном центре в Колумбусе штатные обязанности диспетчеров, имеющих лицензию FAA, выполняют только 48 человек, и компании не удалось увеличить количество диспетчеров, даже несмотря на то, что оператор продолжает расширять свой парк.



Рост трафика замедляется по сравнению с 2019 годом

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 16-й недели мировая активность бизнес-джетов снизилась на 2% по сравнению с 15-й неделей, и на 6% по сравнению с теми же датами 2022 года. За последние четыре недели трафик был на 8% ниже по сравнению с прошлым годом.

С 1 по 24 апреля бизнес-джеты и турбовинтовые самолеты выполнили на 7% меньше рейсов, чем в прошлом году, и на 9% больше по сравнению с 2019 годом. Что касается бизнес-джетов, то количество рейсов сократилось на 9% по сравнению с апрелем прошлого года, но на 13% больше, чем в 2019 году. За тот же период регулярные авиакомпании совершили 1,6 млн полетов, что на 16% больше, чем в 2022 году, хотя на 14% меньше по сравнению с 2019 годом. У пяти самых загруженных мировых авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Airlines, Ryanair и United) трафик вырос на 12% по сравнению с прошлым годом, и на 5% больше по сравнению с 2019 годом.

Северная Америка

В США объем полетов бизнес-джетов снизился на

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)
KTEB,TEB,Teterboro,New York	4,942	2.7%	-6.6%	34.5%	1,187.0%	-3.8%
KPBI,PBI,Palm Beach Intl.,West Palm Beach	3,720	2.0%	-9.8%	7.3%	549.2%	58.9%
KDAL,DAL,Dallas Love Field,Dallas (US-TX)	2,604	1.4%	-8.9%	0.1%	384.9%	17.5%
KVNY,VNY,Van Nuys,Los Angeles (US-CA)	2,228	1.2%	-18.3%	-0.7%	522.3%	13.1%
KOPF,OPF,Miami-Opa Locka Executive,Miami (US-FL)	2,216	1.2%	-17.2%	-5.1%	614.8%	44.4%
KLAS,LAS,McCarran Intl.,Las Vegas (US-NV)	2,140	1.2%	-21.5%	26.5%	890.7%	4.2%
KSDL,SCF,Scottsdale,Phoenix (US-AZ)	2,106	1.2%	-15.0%	-5.6%	300.4%	42.8%
KHPN,HPN,Westchester County,New York	2,075	1.1%	-16.5%	0.3%	723.4%	7.3%
KAPF,APF,Naples Municipal,Naples (US-FL)	2,068	1.1%	-23.2%	-12.6%	300.8%	40.3%
KHOU,HOU,William P Hobby,Houston (US-TX)	1,935	1.1%	-2.8%	10.6%	421.6%	11.0%
KIAD,IAD,Washington Dulles Intl.,Washington (US-DC)	1,901	1.0%	-11.2%	35.7%	503.5%	-6.9%
KPDK,PDK,DeKalb Peachtree,Atlanta (US-GA)	1,665	0.9%	-18.8%	3.5%	418.7%	21.5%
KAUS,AUS,Austin Bergstrom Intl.,Austin (US-TX)	1,541	0.8%	-13.2%	23.0%	801.2%	51.8%
KAGS,AGS,Augusta Regional At Bush Field,Augusta (US-GA)	1,531	0.8%	-13.6%	73.8%	2,026.4%	6.0%
KBNA,BNA,Nashville Intl.,Nashville (US-TN)	1,459	0.8%	-6.7%	38.0%	411.9%	22.4%
Grand Total	182,880	100.0%	-10.6%	15.0%	417.8%	11.6%

Аэропорты бизнес-авиации Северной Америки, 1–24 апреля 2023 г., по сравнению с предыдущими годами

11% по сравнению с апрелем прошлого года, хотя относительно 2019 года рейсы выросли на 14%. Мексика является вторым по загруженности рын-

ком в этом месяце, здесь трафик сократился на 7% по сравнению с прошлым годом, и на 37% 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	1,673,168	74%	16.3%	46.1%	422.2%	-13.9%
Business Aviation	340,297	15%	-7.3%	15.8%	272.6%	8.6%
Other	186,743	8%	28.5%	65.0%	460.0%	40.2%
Cargo	65,770	3%	-8.1%	-13.9%	-0.5%	-7.8%
Grand Total	2,265,978	100%	12.0%	39.1%	343.3%	-7.9%

Мировой трафик самолетов с 1 по 24 апреля 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Легкие бизнес-джеты являются самым загруженным сегментом в апреле, хотя количество их рейсов сократилось на 9% по сравнению с прошлым годом, но на 13% больше, чем в 2019 году. Активность тяжелых, средних и джетов начального уровня снизилась по сравнению с 2019 годом, при этом рост по сравнению с прошлым годом наблюдается только у сверхлегких бизнес-джетов.

В апреле 2023 года трансатлантический трафик бизнес-джетов (Северная Америка – Европа) упал на 1% по сравнению с 2022 годом, хотя на 18% выше относительно 2019 года. Тетерборо является самым загруженным пунктом отправления трансатлантических рейсов бизнес-джетов, активность выросла на 2% по сравнению с прошлым месяцем, и на

11% относительно 2019 года. США – Великобритания является самым загруженным трансатлантическим направлением, количество рейсов выросло на 7% по сравнению с апрелем прошлого года, и на 32% больше, чем в 2019 году. Трафик между Соединенными Штатами и Францией сократился на 9%

по сравнению с прошлым годом, с Италией – на 7% и Ирландией – на 8%.

Европа

На 16-й неделе трафик бизнес-джетов в Европе вырос на 9% по сравнению с 15-й неделей, но на 2% ниже по сравнению с прошлым годом. За последние четыре недели активность упала на 6% по сравнению с аналогичными датами прошлого года.

Несмотря на то, что количество вылетов сократилось на 11% по сравнению с апрелем прошлого года, Ле-Бурже является самым загруженным аэропортом в регионе, и количество рейсов увеличилось на 3% по сравнению с 2019 годом. Трафик в Ницце вырос на 3% относительно прошлого года, и на 12% опережает 2019 год. В Женеве падение на 12% по сравнению с прошлым годом, в Милане – на 20%.

Единственным сегментом самолетов, у которых наблюдается рост по сравнению с апрелем прошлого года, являются сверхдальние бизнес-джеты, активность которых увеличилась на 2% по сравнению с прошлым годом и на 5% по сравнению с 2019 годом. Бизнес-лайнеры все еще значительно отстают от допандемийного уровня, снизив трафик на 61% по сравнению с апрелем 2019 года, и на 11% по сравнению с прошлым годом. В апреле легкие джеты являются самым загруженным сегментом самолетов в Европе, хотя количество рейсов сократилось на 8% относительно прошлого года, но на 8% больше по сравнению с 2019 годом.

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	4,880	14.9%	-7.9%	45.2%	444.6%	0.1%
United Kingdom	4,398	13.4%	-11.3%	102.6%	512.5%	7.9%
Germany	4,001	12.2%	-5.2%	14.8%	168.2%	-6.7%
Italy	3,285	10.0%	-6.3%	79.3%	565.0%	18.7%
Spain	3,147	9.6%	-0.5%	31.1%	513.5%	29.6%
Switzerland	2,221	6.8%	-9.4%	26.2%	462.3%	7.5%
Turkey	1,280	3.9%	-0.4%	7.5%	279.8%	37.6%
Austria	910	2.8%	-11.3%	15.0%	321.3%	-15.3%
Sweden	902	2.8%	-1.7%	107.8%	207.8%	78.6%
Netherlands	781	2.4%	-10.9%	69.8%	356.7%	15.4%
Portugal	710	2.2%	-3.4%	96.1%	617.2%	38.4%
Russia	644	2.0%	-3.9%	-65.6%	41.5%	-59.1%
Greece	635	1.9%	0.5%	51.2%	332.0%	36.9%
Belgium	585	1.8%	-13.6%	56.0%	588.2%	-3.0%
Poland	519	1.6%	-3.7%	58.7%	429.6%	27.2%
Grand Total	32,722	100.0%	-7.2%	31.3%	326.1%	4.6%

Основные европейские рынки бизнес-джетов с 1 по 24 апреля 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Остальной мир

На 16-й неделе трафик бизнес-джетов в Африке вырос на 11% по сравнению с 2022 годом, в Азии — на 9%, в Южной Америке — на 15%, на Ближнем Востоке — на 6%.

Бразилия остается самым загруженным рынком остального мира в этом месяце, количество рейсов выросло на 5% по сравнению с прошлым годом, и зафиксирован трехзначный рост по сравнению с 2019 годом. В Австралии и Индии активность упала относительно прошлого года, хотя все еще намного опережает 2019 год. ОАЭ показали рост на

6% по сравнению с апрелем прошлого года, и на 81% относительно 2019 года.

В Китае наблюдается трехзначный рост по сравнению с прошлым годом, хотя активность остается на 5% ниже по сравнению с 2019 годом. Семейство Bombardier Global 6000 в апреле является самым загруженным в стране, количество вылетов увеличилось на 260% по сравнению с апрелем прошлого года, и на 43% больше, чем в 2019 году. Другими типами, демонстрирующими трехзначный рост по сравнению с прошлым годом, являются Gulfstream G600/650, Challenger 800/850, Dassault Falcon 8X и Gulfstream G400/450.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Поскольку разрыв между активностью коммерческих авиакомпаний в 2023 и 2019 годах сокращается, тенденции деловой авиации меняются в обратном направлении: рост в апреле 2023 года составляет чуть менее 10% по сравнению с апрелем 2019 года. В США долевые операторы по-прежнему достигают рекордного уровня активности. В Европе количество рейсов бизнес-джетов в Германии и Австрии в настоящее время значительно ниже уровня 2019 года, а активность во Франции сейчас остается на уровне 2019 года. В других странах внутри и за пределами Европы, включая Испанию, Италию, Турцию, ОАЭ, Израиль, по-прежнему наблюдается значительный рост активности бизнес-джетов по сравнению с 2019 годом».

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
OMDW,DWC,AI Maktoum Intl.,Dubai	467	2.6%	6.1%	-15.7%	1,359.4%	174.7%
SBSP,CGH,Congonhas,São Paulo	438	2.5%	-12.4%	15.6%	309.3%	52.6%
OEJN,JED,King Abdulaziz Intl.,Jeddah	367	2.1%	21.1%	200.8%	841.0%	267.0%
OERK,RUH,King Khaled Intl.,Riyadh	352	2.0%	2.9%	78.7%	291.1%	14.3%
LLBG,TLV,Ben Gurion Intl.,Tel Aviv	309	1.7%	-27.5%	11.2%	276.8%	43.1%
SADF,FDO,San Fernando,Buenos Aires	307	1.7%				
WSSL,XSP,Seletar,Singapore	296	1.7%	-5.4%	248.2%	854.8%	23.8%
VABB,BOM,Chhatrapati Shivaji Intl.,Mumbai	272	1.5%	5.4%	124.8%	4,433.3%	126.7%
VHHH,HKG,Hong Kong Intl.,Hong Kong	265	1.5%	223.2%	223.2%	204.6%	18.8%
VIDP,DEL,Indira Gandhi Intl.,New Delhi	247	1.4%	-0.4%	28.0%	3,428.6%	93.0%
DNMM,LOS,Murtala Muhammed Intl.,Lagos	228	1.3%	-11.3%	9.1%	744.4%	178.0%
DNAA,ABV,Nnamdi Azikiwe Intl.,Abuja	227	1.3%	-3.8%	10.7%	981.0%	149.5%
OMDB,DXB,Dubai Intl.,Dubai	227	1.3%	26.1%	35.1%	773.1%	84.6%
VTBD,DMK,Don Mueang Intl.,Bangkok	223	1.3%	44.8%	132.3%	486.8%	193.4%
SBBH,PLU,Pampulha - Carlos Drummond de Andrade,Belo Horizonte	213	1.2%	13.3%	136.7%	634.5%	156.6%
Grand Total	17,716	100.0%	9.3%	38.3%	369.7%	61.6%

Лучшие аэропорты остального мира, бизнес-джеты, 1–24 апреля 2023 г. по сравнению с предыдущими годами



AERO превосходит самые смелые ожидания

В этом году выставка AERO 2023 в очередной раз подтвердила свое звание ведущей международной выставки авиации общего назначения.

В выставке приняли участие более 670 экспонентов из 35 стран и более 27 000 посетителей. Широкий спектр продуктов и услуг, представленных на выставочной площадке и статической экспозиции, представляют собой незаменимый элемент текущей трансформации авиации в сторону большей экологичности.

Директор выставки AERO Тобиас Бретцель про-

комментировал: «В этом году AERO успешно продолжила выставки, проводившиеся до пандемии, и на ней были успешно созданы новые модули мероприятий. За четыре дня посетители смогли получить всесторонний обзор разнообразия авиации общего назначения. В рамках деловой программы они смогли узнать о новых продуктах, будущих проектах и концепциях, а также получить знания в области безопасности в авиации».

Помимо Дня карьеры в рамках AERO, участники смогли насладиться многими премьерами выставки. Компания Gulfstream Aerospace впервые была

представлена на выставке AERO со своим сверхдальним бизнес-джетом G500. Французский производитель Daher впервые в Европе продемонстрировал последнюю версию турбовинтового самолета TBM 960, а Junkers Flugzeugwerke отпраздновал на выставке премьеру Junkers A60, недавно построенного сверхлегкого самолета. Турбовинтовой учебно-тренировочный самолет CEA Design из Австрии также впервые был представлен на выставке AERO.

Производитель двигателей BRP-Rotax из Австрии показал новый четырехцилиндровый двигатель Rotax 916 iS/C, который при массе 85,8 кг и мощности 160 л.с. обеспечивает беспрецедентную удельную мощность в сегменте двигателей для легких самолетов.

Компания Continental Aerospace Technologies отметила рубеж в десять миллионов часов налета своих авиационных двигателей на реактивном топливе и порадовала клиентов новостью о том, что TBR (время между двумя обязательными заменами двигателя) авиационного двигателя на реактивном топливе CD-170 увеличено на 50%.

«Мы увидели великолепную AERO с большим международным участием. Неблагоприятная погода в четверг и забастовка железнодорожников в пятницу не позволили добиться еще более лучшего результата с точки зрения количества посетителей», — пояснил Штефан Райзингер, управляющий директор fairnamic GmbH, организатора AERO.

AERO предлагает отрасли идеальную платформу для информирования общественности об усилиях по достижению большей устойчивости. Разде-



лом e-flight-expo, который проводится с 2009 года, AERO установила важную веху на нынешнем этапе трансформации авиации и установила новый рекорд с участием 50 экспонентов. Электрический полет, воздушные суда с вертикальным взлетом и посадкой или самолеты на водородных топливных элементах, новые виды топлива и производственные процессы определяют будущее авиации. AERO с самого начала сопровождала этот процесс в качестве платформы.

Важный импульс придала обширная программа конференции AERO, которая в этом году включала более 200 отдельных мероприятий. Например, на конференции SETOps собрались нынешние и потенциальные операторы коммерческих самолетов с одним газотурбинным двигателем, чтобы побудить авиационные регуляторы действовать более прагматично и быстрее, в то время как на саммите AERO Hydrogen были проведены интенсивные дискуссии о водороде как источнике энергии для авиации.

Впервые в этом году AERO Drones провела три дня в рамках выставки и была посвящена исключительно беспилотным летательным аппаратам, которые находятся на службе общества, будь то службы экстренной помощи, гражданской защиты или службы безопасности.

Дата проведения AERO 2024 уже назначена: юбилейная 30-я выставка AERO пройдет во Фридрихсхафене с 17 по 20 апреля 2024 года.



Daher сертифицировал Kodiak 900 в Европе

Французский Daher сообщает о получении сертификата типа EASA для своего нового турбовинтового самолета Kodiak 900. Ранее производитель валидировал сертификат в США. Как отметили в пресс-службе компании, сертификат типа Kodiak 900 от Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) позволяет начать поставки Kodiak 900 в Европейский Союз, а первая передача европейскому оператору запланирована на эту осень.

Летом 2022 года компания Daher представила более крупную и быструю версию надежного и крепкого Kodiak 100, которая пополнила продуктивную линейку компании, присоединившись к скоростным турбовинтовым ТВМ 910 и ТВМ 960.

Унаследовав замечательные качества Kodiak 100 как многоцелевого самолета укороченного взлета и посадки с неподготовленных ВВП, Kodiak 900

знаменует собой еще один шаг вперед благодаря увеличению длины фюзеляжа на 3,9 фута, что обеспечивает больше пассажирского и грузового пространства, а также увеличение крейсерской скорости до 210 узлов (389 км/ч) и большую полезную нагрузку при максимальной дальности полета 1129 морских миль.

В дополнение к этим усовершенствованиям, в Kodiak 900 были улучшены эксплуатационные характеристики, при этом удельный расход топлива сократился на 9%, что выражается двузначными числами по сравнению с конкурентами. Это снижает стоимость пассажира-мили и прямые эксплуатационные расходы для коммерческих операторов.

Удлиненный фюзеляж Kodiak 900 обеспечивает увеличение общего объема салона на 20%, до 309 кубических футов, и он имеет совершенно новый интерьер, который сочетает в себе опыт Daher в создании изысканных, роскошных интерьеров самолетов семейства ТВМ с прочным наследием Kodiak в создании салона, который универсален и хорошо оборудован. Одним из наиболее очевидных отличий в плане Kodiak 900 является добавление пятого комплекта иллюминаторов для пассажиров, что дает больше освещения и ощущения пространства.

Благодаря новым пассажирским сиденьям Summit+, которые регулируются в разных направлениях, Kodiak 900 отвечает широкому спектру требований пользователей и задач. Внутренняя компоновка может быть выполнена в нескольких конфигурациях — от двойной клубной планировки до полностью обращенной вперед компоновки.



Сиденья Summit+, которые также используются в модернизированном салоне Kodiak 100, можно полностью снять, чтобы получить максимальное пространство и место для полезной нагрузки. Индивидуальные панели с портами USB-A и USB-C, разъемами для наушников LEMO, подстаканниками и держателями для телефонов теперь есть на каждом сиденье.

Планер был модернизирован, чтобы сохранить высокую прочность Kodiak, и были внесены усовершенствования, направленные на снижение лобового сопротивления, в том числе замена внешней ступеньки для входа пилота на складную лестницу, а также добавление обтекателей направляющих закрылков на крыльях и обтекателей колес шасси. Также была проведена значительная «очистка» ка-

чества воздушного потока: воздуховоды, выпускные отверстия и воздухозаборники были переработаны, смоделированы и спроектированы для снижения сопротивления.

Использование колесных обтекателей — еще одно заметное визуальное отличие Kodiak 900. Они были сертифицированы как «второстепенные конструкции», построенные в соответствии со строгими стандартами FAA и подвергнутые такому же строгому анализу и испытаниям таких компонентов, как грузовая капсула.

Поскольку задняя часть Kodiak 900 выше, чем у Kodiak 100, была полностью изменена конструкция задней основной грузовой двери. Установка дополнительных ступеней упрощает вход и выход пассажиров, а также облегчает погрузку грузов. Дверь сохраняет уникальную конструкцию раскладушки Kodiak с возможностью складывания, что позволяет легко загружать/выгружать крупногабаритные предметы, поддоны или носилки для медицинской эвакуации.

Kodiak 900 оснащен турбовинтовым двигателем PT6A-140A компании Pratt & Whitney Canada мощностью 900 л. На самолете используется новый композитный пятилопастной винт постоянной частоты вращения с полным флюгированием и гидравлическим приводом от Hartzell. Его конструкция и настройка на низкую частоту вращения в 1900 об/мин способствуют низкому уровню шума 79,5 дБ, что позволяет самолету работать в самых строго регламентированных зонах, чувствительных к шуму.



Тенденции чартеров: что нужно знать о весне и лете 2023 года

В условиях нынешнего экономического климата и неопределенности быть в курсе тенденций — лучший способ подготовиться к лету. Чтобы внести некоторую ясность, Avinode подготовил последние данные о спросе на чартеры в Европе и США.

В Европе в марте этого года наблюдалось снижение спроса на чартерные рейсы на 6% по сравнению с 2022 годом — такое же снижение в годовом исчислении, как и в январе и феврале. Пока апрель демонстрирует аналогичный тренд — эксперты Avinode ожидают, что текущий месяц также завершится падением примерно на 6%.

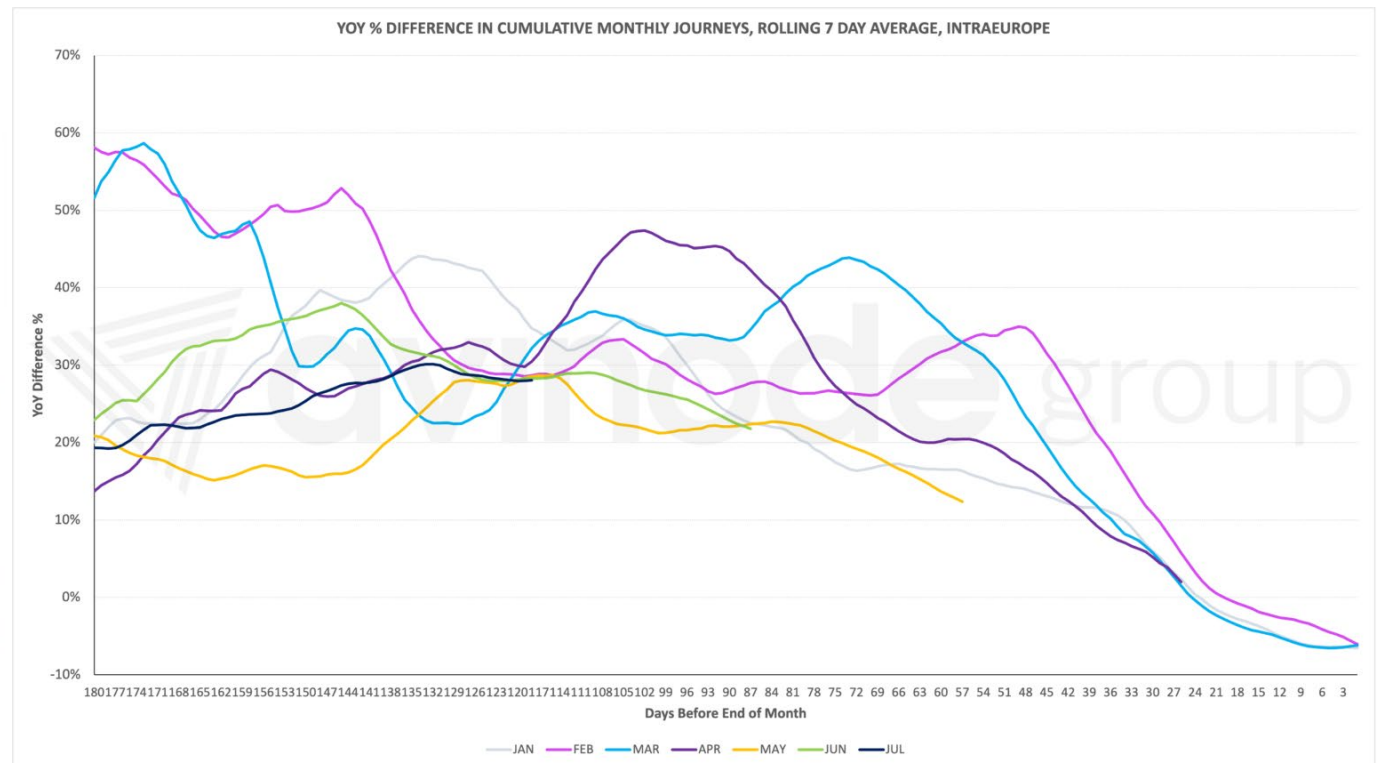
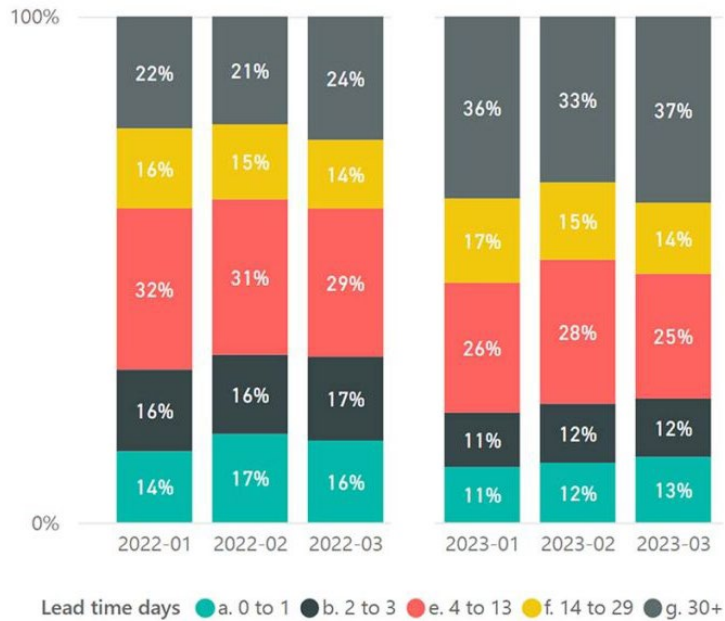
Все эти месяцы отражают общую закономерность: раннее бронирование было выше, чем в прошлом году. Люди могли планировать будущее заранее, а это означает, что спрос в последнюю минуту был пропорционально меньше.

Приведенная столбчатая диаграмма показывает, что запросы, отправленные европейскими компаниями в январе-марте 2023 года, имеют более продолжительное время подготовки, чем в 2022 году.

В Европе приближается летний пик

Май немного другой. Хотя спрос в этом месяце на данный момент на 12% выше уровня 2022 года, Avinode видит меньше ранних бронирований по сравнению с 2022 годом, чем в предыдущие месяцы. Темпы снижения показателей по сравнению с прошлым годом также ниже. Май всегда был месяцем, когда в Европе наблюдается сезонный рост, а в 2022 году это было еще более заметно. То, как пройдет май, должно дать хорошие указания на оставшуюся часть лета.

По оценкам экспертов, май закончится с таким же



снижением по сравнению с 2022 годом, но он может удивить.

Уровень спроса в США снижается

В Соединенных Штатах снижение по сравнению с прошлым годом больше. Зимой 2021-2022 годов использование Avinode было огромным, и пик, который тогда наблюдался, был даже выше, чем фактический рост чартерных рейсов из-за проблем с поиском доступного авиатранспорта.

В этом году март закончился на 27% ниже, чем в

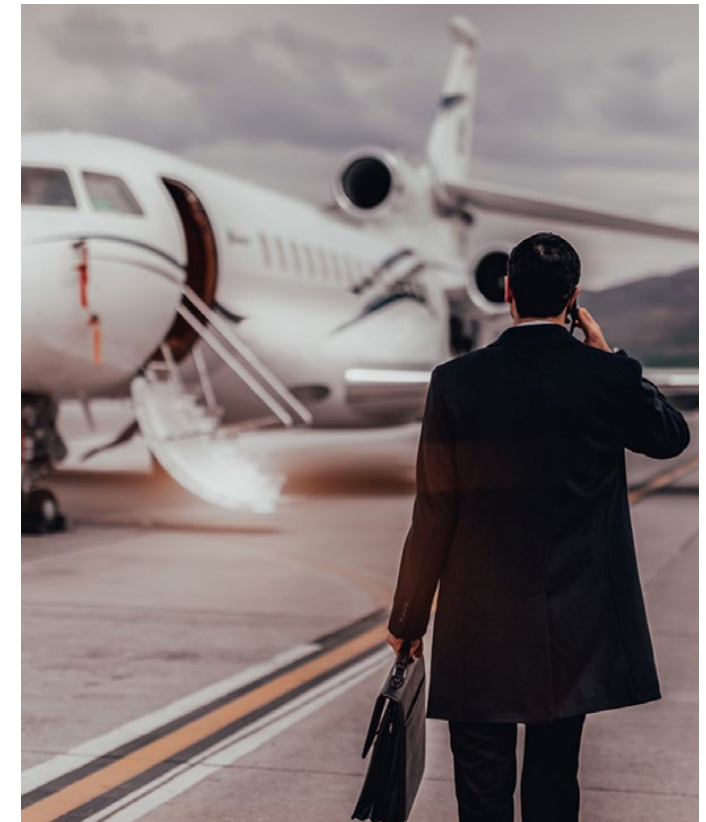
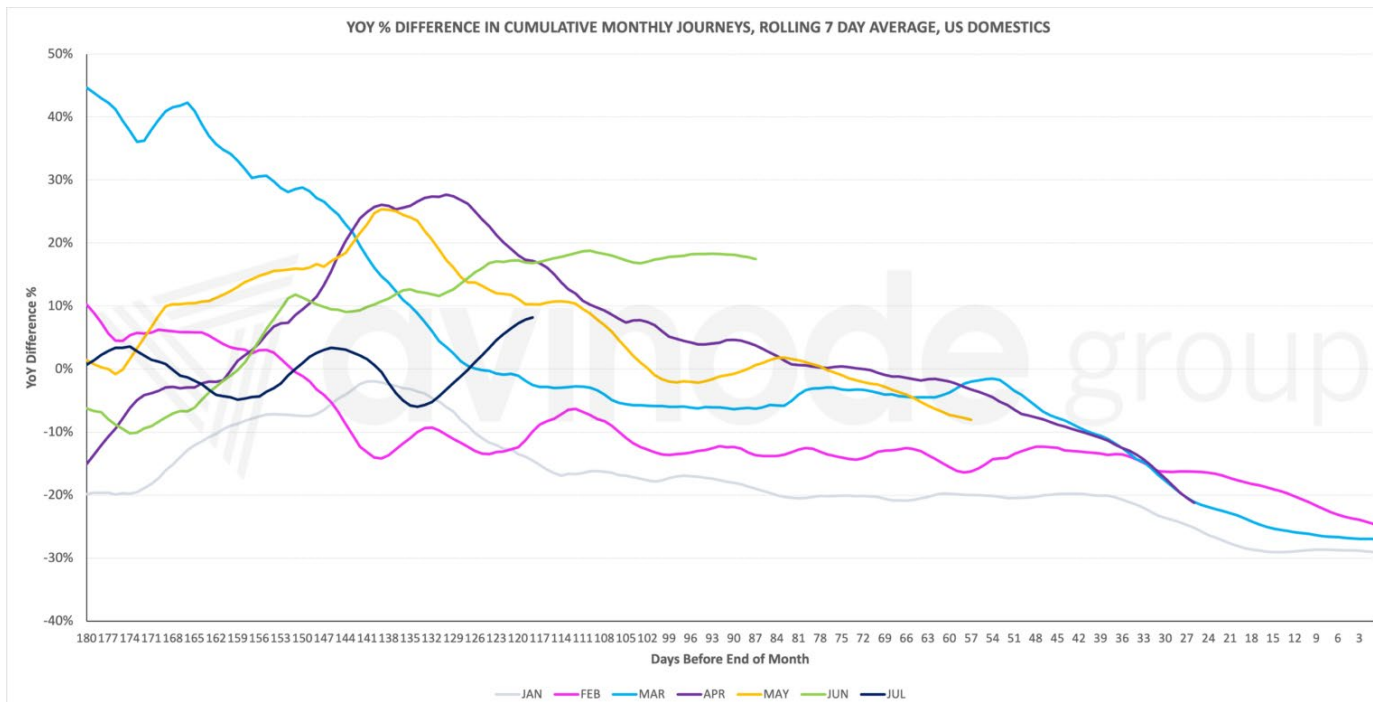
2022 году, а апрель и май демонстрируют аналогичные тенденции. Это обусловлено фактическим снижением спроса на чартерные рейсы по сравнению с очень высоким уровнем в 2022 году, а также увеличением предложения в Avinode в этом году.

Хотя делать прогнозы еще рано, летние месяцы выглядят иначе. Это обусловлено тем фактом, что к июню 2022 года проблемы с доступностью начали ослабевать, а спрос начал возвращаться к более нормальному уровню. Вот почему эксперты Avinode ожидают, что июнь и июль 2023 года продемонстрируют более скромное снижение по сравнению с 2022 годом.

Как читать линейные диаграммы:

Каждая цветная линия представляет месяц. Вертикальная ось — это процентная разница в годовом исчислении количества поездок в Avinode.

Горизонтальная ось — это дни до конца месяца, простирающиеся от 180 дней до 0. Следуя каждой строке, вы можете увидеть, как растет спрос в течение месяца. Это дает ранние указания на то, как будет проходить каждый месяц.



Самолет недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Cessna 177B Cardinal II**

Год выпуска: **1997 г.**

Место съемки: **март 2023 года, Moscow Myachkovo – UUBM, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко