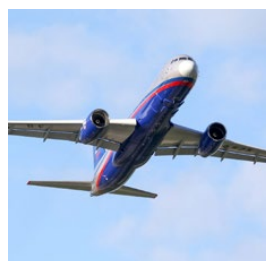
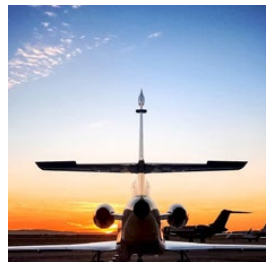




На минувшей неделе французский производитель Dassault отмечает очередную веху в своей истории. Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) и Федеральное авиационное управление США (FAA) выдали сертификат типа на бизнес-джет Dassault Falcon 6X. Получение сертификатов завершает более чем двухлетнюю тестовую кампанию, в которой выполнено более 580 полетов с налетом более 1500 часов. Заводские сервисные центры Dassault по всему миру уже оборудованы и укомплектованы персоналом и полностью готовы к приему нового самолета. Современный тренажер CAE работает в учебном центре CAE Burgess Hill, Великобритания, и вскоре должны начаться первые занятия по сертификации для клиентов. Также была сформирована специальная группа для управления и координации всех мероприятий по обучению и подготовке к вводу в эксплуатацию.

Согласно недавно опубликованному обзору Global Jet Capital (GJC), после двух лет очень сильного роста рынок бизнес-джетов сейчас находится в периоде стабильности. Во втором квартале объем заказов производителей вырос на 8,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до \$50,8 млрд. Хотя темпы заказов замедлились по сравнению с прошлогодними пиками, они по-прежнему находятся на исторических уровнях и объемах поставок. GJC отметила, что в первой половине 2023 года темп транзакций снизился, что объясняется более медленными, чем ожидалось, поставками новых самолетов из-за узких мест в цепочке поставок и сокращения сегмента подержанных самолетов, поскольку рынок адаптируется после перегретого кризиса 2021 и 2022 годов. Количество доступных самолетов в первом полугодии росло, продолжая тенденцию, начавшуюся в середине 2022 года. Эксперты пояснили, что в постковидных условиях многие самолеты были проданы еще до появления на вторичном рынке, а теперь владельцы снова публично выставляют свои самолеты.



Трафик снижается по сравнению с прошлым годом и растет относительно 2019

WINGX: Летние тенденции в мировой деловой авиации довольно хорошо держатся относительно лета прошлого года. На Ближнем Востоке эта тенденция по сравнению с периодом до пандемии на 30% выше, в Северной Америке — на 15%, а в Европе — на 8%

стр. 19

Авиакатастрофы с VIP-персонами в России

Основатель ЧВК «Вагнер» Евгений Пригожин разбился в бизнес-жете Embraer Legacy в Тверской области. О других катастрофах с VIP-персонами в России рассказал «Коммерсантъ»

стр. 22

Dassault Falcon 6X получил двойной сертификат

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) и Федеральное авиационное управление США (FAA) выдали сертификат типа на бизнес-джет Dassault Falcon 6X. Получение сертификатов завершает более чем двухлетнюю тестовую кампанию, в которой выполнено более 580 полетов с налетом более 1500 часов

стр. 24

«Ту» нашли VIP-заказчиков

«Роскосмос» и структура «Газпрома» заинтересовались восстановлением разукомплектованных самолетов Ту-204 для деловых перевозок. В «Роскосмосе» подтвердили интерес к покупке, отметив, что он нужен для перевозки персонала на космодромы

стр. 25

FAA обеспокоено инцидентами при буксировке джетов

Ссылаясь на несколько недавних происшествий, связанных с буксировкой бизнес-джетов, FAA впервые с 2009 года выпустило рекомендательный циркуляр по буксировке самолетов с помощью тягачей и роботов. В документе рассматриваются передовые методы безопасной эксплуатации этого оборудования.

По данным агентства, «специалисты управления воздушным движением (УВД) сообщили, что очень сложно идентифицировать технику, буксирующую самолет с выключенными двигателями, ночью, потому что буксируемый самолет не освещен должным образом никакими огнями». В результате было отмечено, что никто не должен парковать или перемещать самолет в зоне ночных полетов аэропорта или в опасной близости от нее, если самолет или зона не освещены четко.

В циркуляре говорится, что те, кто сертифицирован для выполнения операций по буксировке в аэропорту, должны представить документацию с изложением их операций по буксировке в отдел FAA по летным стандартам или в отдел управления сертификатами, а также в руководство соответствующего аэропорта для принятия/утверждения. В этом документе должны быть описаны как минимум инструкции организации по технике безопасности, эксплуатационные процедуры (включая различия между дневными и ночными операциями), начальная и периодическая подготовка, радиосвязь и контрольный список процедур буксировки.

Кроме того, циркуляр содержит несколько образцов контрольных списков, которые владельцы сертификатов могут адаптировать к своей деятельности.



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



В Airbus Corporate Jets кадровые изменения

Шади Сааде назначен исполняющим обязанности президента Airbus Corporate Jets. Сааде занял эту должность несколько месяцев назад, после ухода бывшего президента Бенуа Дефоржа. Ранее Сааде был вице-президентом по коммерческим вопросам Airbus Corporate Jets.

Комментируя свою новую роль, Сааде отметил, что это большая ответственность и большой вызов — взять на себя управление такой организацией. Но команда потрясающая. «Вы не представляете, какой командный дух у нас здесь. Итак, я знаю, что меня поддержит каждый, чтобы это сработало. Хотя сейчас сложные времена, я оптимистично настроен, и всё будет отлично».

В качестве вице-президента по коммерческим во-

просам Сааде руководил отделами продаж, контрактов и маркетинга АСJ. Инженер по образованию, Сааде начал свою коммерческую карьеру в Airbus в 2004 году в должности старшего рыночного аналитика. С марта 2006 г. по апрель 2008 г. он также работал в NetJets, занимая должность управляющего директора по продажам и маркетингу. На другой должности он работал директором по продажам Airbus в консалтинговой компании Capgemini, предоставляющей услуги в области ИТ-технологий, со штаб-квартирой в Париже.

Сааде получил степень магистра авиации в Университете Саутгемптона, а также степень менеджмента в IAE France и инженерную степень в ISAE-Supaero, расположенном в Тулузе.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42


EHang завершает испытания EH216

Китайская компания EHang завершила летные испытания eVTOL EH216-S, что открывает путь для сертификации типа китайскими регулирующими органами и для последующей коммерческой эксплуатации.

Компания со штаб-квартирой в Гуанчжоу заявляет, что завершила запланированные испытания и полеты «в последнем этапе демонстрации и проверки соответствия». Важная веха наступила более чем через два года после того, как Администрация гражданской авиации Китая (CAAC) приняла заявку на сертификацию типа. EHang подтверждает свою цель по завершению сертификации в ближайшее время, но не уточняет подробности.

Основатель, председатель и исполнительный директор EHang Хуажи Ху говорит: «Это достижение знаменует собой значительную беспрецедентную веху в развивающейся мировой отрасли eVTOL, подчеркивая нашу непоколебимую преданность делу и новаторские преимущества. Кроме того, это создает условия для того, чтобы мы в ближайшее время получили сертификат типа и продолжили наши усилия по началу коммерческой эксплуатации».


Компания приняла обязательства по поставке пассажирских EH216 от неназванных операторов из Азии, в том числе из Японии и Индонезии.

**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**

АЕА: в первом полугодии продажи авионики выросли на 19,2%

Согласно рыночному отчету Ассоциации авиационной электроники (АЕА) за второй квартал, продажи авионики для деловой авиации и авиации общего назначения за первые шесть месяцев 2023г. подскочили на 19,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до \$1,6 млрд. Во втором квартале продажи выросли на 16,2% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года, до \$823 млн, сообщила АЕА, отметив, что это самый высокий квартальный объем продаж в истории ее рыночного отчета.

Продажи для первичной комплектации способствовали этому росту, достигнув самого высокого квартального уровня в \$490 млн — всего в третий раз они превысили \$400 млн за трехмесячный период. В течение первого полугодия продажи для первичной комплектации выросли на 31,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, достигнув \$958 млн.

На рынок модернизации пришлось 40,2% продаж авионики в первом полугодии, что на 4,5% больше, чем в прошлом году. Продажи для рынка модернизации в первом полугодии составили \$643 млн по сравнению с \$616 млн за тот же период 2022 года. Во втором квартале продажи авионики для модернизации составили \$333 млн.

Доминирующим рынком оставалась Северная Америка, на долю которой пришлось 72,9% продаж авионики в первом полугодии.

«Этот квартальный отчет ясно показывает, что в последнее время в отрасли наблюдается всплеск продаж передовых технологий, которые превысили более \$400 млн в трех из последних четырех кварталов», - сказал президент и генеральный директор АЕА Майк Адамсон. «Рынок модернизации, похоже, демонстрирует более скромный рост».



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Global Jet Capital прогнозирует стабилизацию рынка

Согласно недавно опубликованному обзору Global Jet Capital (GJC), после двух лет очень сильного роста рынок бизнес-джетов сейчас находится в периоде стабильности.

Во втором квартале объем заказов производителей вырос на 8,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до \$50,8 млрд. Хотя темпы заказов замедлились по сравнению с прошлогодними пиками, они по-прежнему находятся на исторических уровнях и объемах поставок. GJC отметила, что в первой половине 2023 года темп транзакций снизился, что объясняется более медленными, чем ожидалось, поставками новых самолетов из-за узких мест в цепочке поставок и сокращения сегмента подержанных самолетов, поскольку рынок адаптируется после перегретого кризиса 2021 и 2022 годов.

Количество доступных самолетов в первом полугодии росло, продолжая тенденцию, начавшуюся в середине 2022 года. Эксперты пояснили, что в постковидных условиях многие самолеты были проданы еще до появления на вторичном рынке, а теперь владельцы снова публично выставляют свои самолеты.

Поскольку рынок продолжает стабилизироваться, GJC ожидает, что запасы бизнес-джетов на вторичном рынке будут расти: доля доступных свежих самолетов в настоящее время составляет 4,4% от эксплуатируемого парка по сравнению с 3,6% в конце первого квартала. Для самолетов возрастом 13 лет и старше запасы сейчас составляют 7%, поскольку многие из старых самолетов, приобретенных за последние два года, теперь снова появляются на рынке.



Представляем Як-40Д VIP

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

Dream Jet

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

E-mail: flight@mydreamjet.ru

BookaJet стал первым в Великобритании эксплуатантом HondaJet Elite

Британский оператор BookaJet стал первым в Великобритании эксплуатантом бизнес-джета HondaJet Elite. Шестиместный самолет будет доступен для чартерных рейсов из лондонского аэропорта Фарнборо. Осенью компания ждет второй HondaJet Elite.

Как отметил управляющий директор BookaJet Джонатан Клементс, по сравнению с предшественником самолет получил увеличенную дальность полета на 17% (+396 км) и оснащен недавно разработанным шумопоглощающим воздухозаборником, который позволяет значительно снизить шум

двигателей, улучшая шумоизоляцию в салоне. Кроме того, усовершенствованная система авионики нового самолета включает в себя дополнительные функции управления рабочими характеристиками для оптимального планирования полетов, а также функции автоматической стабилизации и защиты для повышения безопасности полета.

BookaJet планирует тесно сотрудничать с европейским дистрибьютором HondaJet и авторизованным сервисным центром RAS (Rheinland Air Service).



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

Diamond DA50 RG совершит турне по США

Компания Diamond Aircraft анонсирует большой рекламный тур по США своего поршневого однодвигательного турбодизельного самолета DA50 RG стоимостью \$1,15 млн. Самолет посетит около 30 городов на обоих побережьях.

В компании подчеркивают большой интерес к самолету со стороны американских клиентов на фоне недавнего получения сертификата типа FAA. Впрочем, поставки уже начались. Давний дилер Diamond, компания Premier Aircraft Sales из Форт-

Лодердейла, Флорида, передала самолет Джордану Краму. Это один из четырех DA50, которые Premier планирует поставить клиентам в этом году.

DA50 RG имеет убирающееся шасси и оснащен двигателем Continental Aerospace Technology CD-300, который работает на реактивном топливе и обеспечивает расход топлива девять галлонов в час при крейсерской скорости 181 узел и высоте 16 000 футов. Пятиместный самолет имеет дальность полета 750 морских миль.



 The top half of the advertisement features the WorldJet logo, which consists of a stylized globe with a white 'W' and 'J' inside, set against a dark blue background. Below the logo, the word 'WORLDJET' is written in a bold, white, sans-serif font. The background of this section is a photograph of the interior of a private jet cabin, showing the entrance stairs and the side of the fuselage with several oval windows.

 Below the main image, there are three orange icons arranged horizontally: an airplane, a globe, and a person with a gear. Under each icon is a line of text in Russian:

- ПРОДАЖА / ПОКУПКА БИЗНЕС-ДЖЕТОВ
- ПЕРЕЛЁТЫ НА БИЗНЕС-ДЖЕТАХ ПО ВСЕМУ МИРУ
- МЕНЕДЖМЕНТ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

 At the bottom of the advertisement, the website 'worldjet.ru' is listed, followed by two phone numbers: '+ 7 (495) 968 50 47' and '+386 (0) 30 731 909'. The email address 'gbworldjet@gmail.com' is provided at the very bottom.

Thrive Aviation начинает эксплуатацию нового типа бизнес-джета

Базирующийся в Лас-Вегасе оператор Thrive Aviation начинает эксплуатацию нового типа бизнес-джета – Phenom 300E. Самолет будет выполнять чартерные рейсы в рамках совместного управленческого партнерства с владельцем самолета Кристофером Б. Мандеем (Munday Aviation LLC). Самолет прибыл в распоряжение партнеров с завода Embraer.

«Этот Phenom 300E — не просто еще один самолет в нашем управляемом парке, это воплощение стремления Thrive создавать новые впечатления, превосходящие ожидания наших клиентов. Добавление Phenom 300E г-на Мандея к управляемому парку Thrive открывает нашу инновационную и

прозрачную систему управления воздушными судами — архитектуру, которая построена на известной репутации Thrive Aviation в области безопасности, производительности, оптимизации и качества обслуживания клиентов», - комментирует Рики Освальд, старший вице-президент по управлению флотом компании Thrive.

Компания, эксплуатирующая парк из 18 самолетов, от Gulfstream G600 до Cessna Citation M2, недавно получила еще один самолет Citation Longitude. Двухдвигательный суперсредний бизнес-джет может выполнять беспосадочные перелеты по всей Северной Америке, а также в Центральную и большую часть Южной Америки.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

Vienna Aircraft Handling становится Vienna Airport FBO

С августа 2023 года услуги по обслуживанию авиации общего назначения в аэропорту Вены (Flughafen Wien AG) будут представлены под новым фирменным наименованием и логотипом Vienna Airport FBO.



В то время как предыдущее название было полностью ориентировано на обслуживание воздушных судов, новое название еще лучше подчеркивает широкий спектр услуг FBO аэропорта Вены, комментируют в пресс-службе.

«Наши клиенты получают все услуги FBO из одних рук и ценят особенно высокое качество и простоту обработки», - подчеркивают два управляющих директора Майкл Зак и Кристоф Шмидт. «Мы предлагаем все: от качественного обслуживания пассажиров в VIP терминале до аренды офисов и

ангаров, и заправки самолетов. И при этом вместе с нашими партнерами мы также рады предложить экологически чистое авиационное топливо, которое помогает уменьшить углеродный след в бизнес-авиации».

«Являясь дочерним предприятием Flughafen Wien AG, мы с начала 2023 года также осуществляем все наши операции с нулевым выбросом CO². И наше преобразование в парк современных и удобных электромобилей, которые мы можем заряжать солнечной энергией от крупнейшей фотоэлектрической станции аэропорта в Австрии, идет полным ходом», - говорит Кристоф Шмидт.

Новое название компании сопровождается изменением логотипа, который теперь четко соответствует внешнему виду Flughafen Wien Group. «Таким образом, мы ставим нашу принадлежность к материнской компании и наш обширный опыт в центре нашего бренда», — резюмируют два управляющих директора.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Hill Helicopters планирует запустить первый двигатель к концу года, а первый полет НХ50 возможен к середине 2024

Hill Helicopters надеется провести первый наземный запуск своего турбовального двигателя GT50 осенью, но первый полет легкого однодвигательного вертолета НХ50, на котором он будет установлен, состоится не ранее второго квартала 2024 года.

Раскрывая ход разработки в онлайн-обновлении программы от 16 августа, доктор Джейсон Хилл, основатель, председатель правления и главный конструктор компании, сказал, что компоненты первого тестового двигателя уже запущены в производство. Поставки НХ50 заказчикам должны начаться в 2025 году.

Перед сборкой силовой установки компания проведет отдельные испытания стартер-генератора и кольцевой камеры сгорания, причем последнюю

– на специально разработанном испытательном стенде. Доктор Хилл говорит, что компания планирует «первый запуск системы сгорания в октябре», за которым «вскоре последует весь газогенератор».

Сроки первого полета НХ50 во время мероприятия не разглашались, но Hill Helicopters заявляет, что планирует «начать наземную обкатку первых прототипов ко второму кварталу следующего года, а вскоре после этого должны состояться летные испытания».

Hill Helicopters намерена провести летно-испытательную кампанию с парком из трех прототипов в пока нераскрытом месте. Компания не будет получать одобрение типа для НХ50, но вертолет будет соответствовать действующим стандартам сертификации.

Производство вертолета НХ50 для первоначального заказчика планируется начать в начале 2025 года, что приведет к первой поставке позднее в том же году. Полностью сертифицированная версия под названием НС50 поступит к концу 2026 года.

Несмотря на относительно короткий период, выделенный на летные испытания, Hill Helicopters настаивает, что это не будет проблемой: «Будет достаточно времени для проведения всех необходимых летных испытаний на трех опытных вертолетах», – говорится в сообщении.

В прошлом году стартап планировал начать поставки вертолета в конце 2024 года, после первого полета в конце 2023 или начале 2024 года.

Компания намерена продемонстрировать готовый НХ50 и двигатель GT50 на мероприятии для клиентов, которое состоится в Великобритании в декабре 2023г.

Продажи НХ50, который из-за правил будет доступен только частным заказчикам, и НС50 были очень хорошими: в настоящее время Hill Helicopters приняла заказы в общей сложности на 902 вертолета, 733 НХ50 и 169 НС50.

И хотя НХ50 еще только предстоит выполнить первый полет, доктор Хилл уже рассматривает более крупный двухдвигательный вариант, который он предварительно называет НС80. Вертолет будет оснащаться системой IFR, иметь восемь посадочных мест и максимальную взлетную массу 1,375 т. График разработки НС80 не разглашается.



В ОДК создали гибридную силовую установку, оптимальную для аэротакси и транспортных БПЛА

Разработанная АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» (ОДК, входит в Ростех) гибридная силовая установка (ГСУ), сочетающая в себе газотурбинный двигатель и электрический мотор, оптимальна для использования в аэротакси при полетах на расстояния более 600 км и транспортных беспилотниках. Об этом рассказал ТАСС замдиректора перспективных программ «ОДК-Климов» Михаил Шемет.

«ГСУ оптимальна для БПЛА вертикального взлета и посадки большой дальности в области логистики и аэромобильности. Я считаю, что сейчас зарождается тренд больших беспилотников. Тренд по созданию тяжелых БПЛА и развитие ГСУ может дать синергетический эффект», - сказал Шемет.

Он пояснил, что для коротких перелетов по городу достаточно и электрической силовой установки, однако, если речь идет об альтернативе автотранспорту, необходимо, чтобы летательный аппарат мог пролетать до 600 км и вмещать не менее четырех человек. Для таких задач оптимально подходит гибридная установка, которая позволит осуществлять вертикальный взлет и вертикальную посадку, а также повысить безопасность аппарата.

Шемет добавил, что компания ведет переговоры с несколькими компаниями-разработчиками для создания летательных аппаратов с гибридной силовой установкой.

«Мы стараемся вместе с разработчиками летательных аппаратов идти от рынка, то есть понимать, что нужно заказчику, но я не исключаю, что рынок надо создавать», - сказал Шемет.

По его оценкам, опытный образец нового летательного аппарата с установленной на него ГСУ может появиться на рынке в течение пяти лет.

Гибридные силовые установки - одно из ключевых направлений в рамках научно-технической стратегии ОДК, работа по которому ведется с 2020 года. В конце прошлого года предприятие успеш-

но испытало демонстратор мощностью 100 кВт, что позволило нам подойти к целевому рубежу в 500 кВт. В будущем одной из сфер применения данной ГСУ может стать летательный аппарат вертикального взлета с неподвижным крылом. Для подъема аппарата массой около 3 тонн потребуются 2 ГСУ мощностью 500 кВт, что позволит перевозить грузы весом до 500 кг.



Piper показал сильный рост во втором квартале 2023 года

Поставки новых самолетов Piper продолжают оставаться высокими, в то время как доступность моделей на вторичном рынке находится на рекордно низком уровне.

Результаты поставок самолетов и выручки Piper Aircraft во втором квартале 2023 года показывают, что на фоне продолжающейся стабилизации рынка авиации общего назначения квартальные показатели превысили уровень 2022 года. По сравнению с поставками самолетов и выручкой за тот же период прошлого года поставки увеличились

почти на 14%, а выручка выросла более чем на 19%.

Поставки Piper во втором квартале 2023 года увеличились на семь самолетов, а выручка увеличилась более чем на \$9 млн. Этот успех обусловлен высоким спросом как на М-класс, так и на учебно-тренировочные самолеты. Слоты на поставку новых самолетов растянулись до конца 2025 и 2026 годов, в зависимости от модели. Такое большое количество заказов является свидетельством доверия, которое клиенты оказывают к продуктам и услугам Piper, а также способности компании по-

следовательно поставлять полную линейку самолетов гражданской авиации, несмотря на сложную ситуацию в цепочке поставок.

«Спрос на наше семейство М-класса, включающее турбовинтовые М600/SLS и М500, а также поршневой М350, очевиден при нашем устойчивом росте. Несмотря на то, что во втором квартале 2023 года поставки новых моделей продолжают оставаться высокими, доступность на вторичном рынке остается на рекордно низком уровне — около 2%», — говорит президент и генеральный директор Джон Кальканьо. «В то же время продажи Seminole, Archer и Pilot 100i выросли на 20% по сравнению со вторым кварталом 2022 года».

Ранее на выставке EAA AirVenture компания заявила, что в этом году рассчитывает поставить 270 самолетов по сравнению с 236 в 2022 году. Вице-президент компании по продажам, маркетингу и поддержке клиентов Рон Гандерсон охарактеризовал рынок как «лучший, который многие из нас когда-либо видели», с дилерскими запасами новых самолетов М-класса, а также Seminoles и Archer.

Гундерсон отметил, что Piper решает проблему возросшего спроса, модернизируя заводы и оборудование за счет инвестиций, которые составляют \$30 млн, в том числе с помощью внедрения роботизированных сварочных аппаратов и 3D-принтеров. Эти возможности составляют основу промышленного производственного подразделения Piper, которое будет обслуживать производство Piper и, используя избыточные мощности внешних заказчиков.



S7 Group разрабатывает самолет для первоначального обучения

О планах создать новый учебно-тренировочный борт для первоначальной подготовки авиационных кадров в стране рассказал акционер S7 Group Владислав Филев.

О том, что российская S7 Group строит свой учебно-тренировочный самолет, стало известно 12 июля. Владислав Филев тогда говорил об осенней премьере новинки. Но ждать начала осени не обязательно — в авиационных Telegram-каналах опубликовано изображение самолета и несколько фото из цехов и лабораторий.

Новая модель называется Tango. Планер делается полностью из композиционных материалов, в самолете будет российская авионика и двигатель (поршневой шестицилиндровый). Винт на начальных этапах будет использоваться импортный. Вместимость машины — четыре человека, дальность — 1 100 км, максимальная взлетная масса — 1 150 кг.

Проект стартовал в октябре 2022 года. За это время в Подмосковье (в Торбеево) успели развернуть производство полного цикла в двух ангарах и собрать первый демонстрационный борт. Разработка самолета ведется полностью на средства S7 Group.

Первый образец мотора для статических испытаний будет готов в течение двух ближайших месяцев. А прототип воздушного судна в натуральную величину компания планирует продемонстрировать осенью. Самолет можно будет использовать также для полетов в частных целях.



MJets Thailand назначен новым авторизованным гарантийным центром Gulfstream

Ведущий тайский поставщик услуг по техническому обслуживанию самолетов и авиационных решений MJets Thailand объявил о своем назначении официальным гарантийным центром для самолетов, произведенных компанией Gulfstream.

Согласно релизу компании, эта стратегическая веха отражает постоянное стремление компании к совершенству в области технического обслужива-

ния самолетов и ее позицию надежного партнера в авиационной отрасли. Имея более чем десятилетний опыт работы в секторе частной авиации, MJets укрепила свою репутацию в сфере предоставления услуг по техническому обслуживанию по самым высоким стандартам, первоклассных технических знаний и клиентоориентированных решений. В качестве официального гарантийного центра MJets будет обеспечивать комплексную гарантийную

поддержку для широкого спектра моделей самолетов Gulfstream, включая самолеты G280, G550, G650, G650ER, G500 и G600, гарантируя клиентам высочайший уровень ухода и обслуживания.

Новый статус является свидетельством приверженности MJets поддержанию самых высоких стандартов качества, безопасности и надежности. Команда сертифицированных инженеров MJets обладает глубоким знанием конструкции каждой модели самолета, что позволяет им предлагать эффективные решения.

Наттапатр Сибунруанг, генеральный директор MJets, выразил энтузиазм по поводу этого престижного признания и сказал: «Мы очень рады и гордимся тем, что компания Gulfstream, один из самых уважаемых производителей частных самолетов в отрасли, назначила нас официальным гарантийным центром. Это достижение подчеркивает нашу приверженность предоставлению исключительных услуг по техническому обслуживанию и укрепляет нашу репутацию надежного авиационного партнера. Наша цель — стремиться к совершенству и продолжать поднимать планку стандартов обслуживания самолетов во всем регионе».

Дерек Циммерман, президент службы поддержки клиентов компании Gulfstream, сказал: «Оказание образцовой поддержки клиентов по всему миру является отличительной Gulfstream, и мы рады сотрудничать с MJets для расширения нашей авторизованной сервисной сети в Азиатско-Тихоокеанском регионе».



Международный трафик бизнес-авиации в Шанхае Хунцяо приостановлен на шесть месяцев

Операторы международных деловых самолетов еще от 4 до 6 месяцев не смогут выполнять полеты из международного аэропорта Шанхай Хунцяо (ZSSS), из-за модернизации таможенных, иммиграционных и карантинных объектов. Пока работы не будут завершены, международные рейсы должны будут использовать главные ворота города — международный аэропорт Пудун (ZSPD).

Орган экономического планирования Китая, На-

циональная комиссия по развитию и реформам, дала добро на шаги по улучшению доступа бизнес-авиации в Хунцяо в рамках более широкой государственной политики по поддержке торговли, привлечению инвестиций и интеграции видов транспорта. В рамках недавно обновленной инициативы Международного открытого хаба Хунцяо власти готовятся улучшить качество услуг деловой авиации в этом аэропорте, а также работают с администрацией Пудуна над удовлетворением по-

требностей, связанных с дальними международными маршрутами в дельте реки Янцзы.

С 1 августа услуги FBO для международных деловых перевозок в Хунцяо временно приостановлены. Во время работ все международные деловые и частные рейсы будут перенаправлены в Пудун. Тем временем Хунцяо продолжит принимать внутренние деловые и частные рейсы, используя VIP-зал № 17.

В последние месяцы аэропорты Хунцяо и Пудун стремились сократить время посадки и высадки, буксировки и оборот самолетов, уделяя особое внимание удовлетворению потребностей пассажиров, прибывающих утренними и вечерними рейсами. По данным Управления гражданской авиации Китая, последние усилия привели к освобождению парковочных мест на территории Хунцяо для размещения легких бизнес-джетов.

По данным Global Sky Media, количество зарегистрированных частных самолетов в Китае сократилось с 345 в конце 2020 года до 301 в прошлом году. Несмотря на это, отраслевой трекер данных WingX Advance утверждает, что в стране наблюдается трехзначный рост активности деловой авиации по сравнению с прошлым годом, и на 32% больше по сравнению с 2019 годом.

До пандемии в Шанхайском аэропорту Хунцяо проходила ежегодная конференция и выставка азиатской деловой авиации, организованная NВАА, Азиатской ассоциацией деловой авиации и Управлением аэропорта Шанхая. Дата возобновления шоу пока не назначена.



Volato рассказал о рынке и сегментах, в которых работает

Готовясь к слиянию со SPAC, стартап Volato подал финансовые и деловые данные в Комиссию по ценным бумагам и биржам. Документ на 1735 страниц описывает частную авиацию как «статическую отрасль с небольшим количеством инноваций», которая «открывает возможности».

Основная цель компании — клиенты, выполняющие полеты на расстояние менее 1000 миль с четырьмя пассажирами или менее.

Компания позиционирует HondaJet как более эффективный самолет по сравнению с Phenom 300 для обслуживания этого рынка, противопоставляя его таким операторам, как NetJets, Flexjet, Nicholas Air, Airshare и GrandView Aviation, которые предлагают долевые или членские программы для самых продаваемых самолетов.

Выходя на биржу, Volato следует за Wheels Up, Blade и Jet.AI, которые выходят на IPO SPAC и Surf Air, которая недавно завершила прямой листинг.

Отсутствие инноваций в отрасли привело к низкому использованию активов, плохим операционным и коммерческим технологиям, высокой сложности операций и устаревшим коммерческим методам, которые подавляют эффективность и масштабируемость. Это приводит к отсутствию понижающего давления на цены. Благодаря уникальной бизнес-модели Volato, оператор считает, что существуют значительные возможности для использования преимуществ роста рынка и отсутствия инноваций, низкой удовлетворенности клиентов и недостаточного использования. Volato разделяет свой бизнес на три основных компонента: разные подходы к

долевому владению (вы можете летать столько, сколько хотите), управление воздушными судами и доход от чартерных рейсов, который включает в себя полеты владельцев, карточные продукты и услуги по запросу.

Программа владения самолетами представляет собой «модель облегченных активов», согласно которой Volato продает каждый самолет из парка компании с ограниченной ответственностью (LLC). LLC, принадлежащая сторонним владельцам, сдает самолет в аренду Volato для управления и чартерной эксплуатации от имени LLC в соответствии с Part 135.

Каждый участник программы отдельно заключает с Volato договор на аренду самолетов HondaJet на

предпочтительных условиях, как правило, включая установленную ежемесячную плату за управление и предпочтительные чартерные ставки.

Компания Robb Report включила Volato в список лучших из лучших в 2023 году за Stretch Jet Card, которая предоставляет кредиты на полеты, когда пассажиры готовы разместить Volato, изменив время вылета и даже аэропорты. В прошлом году компания представила вторую зональную карточную программу под брендом Insider.

Общий доход Volato в 2022 году увеличился до \$96,71 млн с \$1,06 млн в 2021 году, из которых \$69,7 млн пришлось на долевые продажи, \$16,9 млн на чартерные продажи и \$12,9 млн на управление воздушными судами.



ОДК назвала переход авиации на синтетическое топливо наиболее рациональным сценарием

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) считает, что переход на синтетическое топливо является наиболее вероятным и рациональным сценарием для авиации в перспективе ближайших 25-30 лет. В рамках деловой программы на X Международном форуме «Технопром-2023» состоялась дискуссия, в ходе которой обсуждались также возможности применения такого горючего в промышленных газотурбинных двигателях с целью производства «зеленой» электрической энергии.

На организованной ОДК панельной дискуссии специалисты рассмотрели вопросы организации серийного производства синтетического топлива (Sustainable aviation fuel, SAF) и возможность применения такого топлива на гражданских самолетах. Начальник отделения камер сгорания «ОДК-Авиадвигатель», доктор технических наук Алексей Сипатов в рамках панельной дискуссии «Синтетическое топливо» выступил с докладом «Применение SAF в камерах сгорания авиационных ГТД».

«Борьба с глобальными изменениями климата, вызванными антропогенными факторами, в том числе и авиационным транспортом, использующим ископаемые виды топлива, приводит к тому, что международные организации, такие как ИКАО, ИАТА начинают уделять пристальное внимание снижению углеродного следа, оставляемого авиацией. «ОДК-Авиадвигатель» как разработчик газотурбинных двигателей участвует в актуальной повестке», - сказал Алексей Сипатов.

На сегодняшний день конструкторы ОДК рассматривают вопрос использования экологичного

топлива в авиационных двигателях как научно-прикладную задачу дальней перспективы. Пока самолеты производят всего лишь 2,5% выбросов CO₂ в атмосферу. Но быстрый рост авиационного трафика, по некоторым прогнозам, может привести к значительному увеличению доли авиации в этом процессе. Для снижения углеродного следа авиатранспорта многие авиакомпании, авиастроители и отраслевые ассоциации взяли на себя обязательства совместными усилиями обеспечить достижение нулевого уровня эмиссии CO₂ к 2050 году.

«Мы считаем, что в ближайшие 25-30 лет SAF, по свойствам максимально близкое к традиционному керосину, и смеси керосина и SAF станут наиболее вероятным и рациональным типом топлива для гражданской авиации, позволят существенно снизить выбросы CO₂ авиа-транспортом», - заявил управляющий директор-генеральный конструктор «ОДК-Авиадвигатель» Александр Иноземцев.

Также в ходе дискуссии обсудили технологии создания энергетических установок на топливных элементах, обладающих высоким уровнем КПД и низким уровнем выбросов углекислого газа.

В настоящее время в нашей стране создан полный научно-технический задел, необходимый для создания энергетических установок на топливных элементах.

«Сейчас наша задача - организовать кооперацию предприятий, имеющих научно-технический задел в области технологий топливных элементов и энергетических установок. Такое взаимодействие

позволит довести требуемые технологии до уровня, позволяющего создать энергетическую установку, которая будет востребована рынком», - отметил руководитель направления «Водородная энергетика и применение альтернативного топлива» АО «ОДК» Алексей Падучев.



Трафик снижается по сравнению с прошлым годом и растет относительно 2019

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, за 20 дней августа 2023г. мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов упал на 3% по сравнению с прошлым годом, но все еще на 14% выше относительно 2019г.

В то же время активность регулярных авиакомпаний на 16% выше по сравнению с прошлым годом, и на 5% ниже относительно августа 2019г. Пять крупнейших коммерческих авиакомпаний (Southwest, American, Delta, Ryanair и United Airlines) выполнили на 12% меньше рейсов, чем в августе 2022 года, и на 8% меньше по сравнению с августом 2019г. Мировые грузовые авиаперевозки снизились на 7% по сравнению с прошлым годом и выросли на 2% по сравнению с 2019г.

Если сосредоточить внимание только на бизнес-джетах, то мировой трафик на 4% отстает от августа прошлого года, хотя на 18% выше по сравнению с 2019г. Чуть менее четверти рейсов бизнес-джетов во всем мире являются международными, такие полеты снизились на 5% по сравнению с прошлым годом, опережая на 13% уровень 2019г. Внутренние рейсы увеличились на 19% по сравнению с августом 2019г, и на 3% – относительно прошлого года.

Европа

На 33-й неделе 2023г. (завершившейся 20 августа) активность бизнес-джетов в Европе была на уровне 32-й недели, и на 10% ниже аналогичных дат прошлого года. Эти тенденции немного отстают от

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)
Aircraft Management	13,341	37%	-11.0%	-19.7%	10.5%	9.4%
Branded Charter	10,220	28%	-9.8%	-19.2%	-9.7%	-2.9%
Fractional Ownership	4,624	13%	6.5%	9.1%	40.2%	50.1%
Corporate Flight Department	2,693	7%	-17.6%	-21.1%	10.3%	-5.8%
Private Flight Department	1,859	5%	4.6%	7.5%	35.9%	17.7%
Ambulance / Medical	1,385	4%	-3.8%	49.7%	71.4%	25.8%
Shuttle	702	2%	-12.3%	21.5%	25.6%	5.6%
Government / Military	594	2%	-21.9%	-7.9%	-24.8%	-28.9%
Under Research	573	2%	27.9%	153.5%	297.9%	227.4%
Cargo / Logistics	42	0%	-65.3%	-59.6%	-57.1%	-50.6%
OEM	19	0%	171.4%	-32.1%	-71.2%	-52.5%
Training			-100.0%	-100.0%	-100.0%	-100.0%
Grand Total	36,052	100%	-8.6%	-12.8%	8.6%	8.0%

Типы европейских операторов бизнес-джетов в августе 2023г. по сравнению с предыдущими годами

активности за последние 4 недели, на 9% уступая сопоставимому периоду 2022г. В этом месяце трафик на 9% отстает от прошлого года, хотя на 8% опережает показатели 2019г. С начала года (1 января – 20 августа) активность европейских бизнес-джетов снизилась на 9% относительно прошлого года, и на 8% выше по сравнению с 2019г.

Франция является самым загруженным рынком, за ней следует Великобритания: с начала года оба рынка упали на 9% и 11%, соответственно, по сравнению с 2022г. Активность в Германии и Австрии с начала года на 2% и 4% ниже уровня 2019г. соответственно.

Трафик операторов разных типов в Европе в этом месяце неоднозначен. Программы управления воздушными судами выполняют больше всего рейсов, но количество вылетов на 11% ниже по сравнению с прошлым годом, и на 9% больше, чем в 2019г. Чартерный трафик упал на 10% относительно прошлого года и на 3% ниже 2019г. Частные авиапарки летают больше, чем в прошлом году, а в корпоративных летных отделах наблюдается двузначное снижение по сравнению с августом прошлого 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	1,629,550	74%	16.4%	40.1%	91.3%	-5.2%
Business Aviation	293,723	13%	-2.8%	-1.2%	35.3%	14.4%
Other	206,178	9%	28.7%	71.0%	171.0%	65.1%
Cargo	58,424	3%	-6.5%	-10.2%	-1.4%	2.2%
Grand Total	2,187,875	100%	13.6%	32.9%	81.7%	1.4%

Глобальные полеты самолетов в августе 2023г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Северная Америка

На 33-й неделе активность бизнес-джетов в Северной Америке была на уровне предыдущей недели и на 3% ниже показателей 33-й недели 2022г. С 1 января по 20 августа трафик бизнес-джетов в Северной Америке на 6% ниже по сравнению с прошлым годом, и на 18% выше относительно 2019г. С начала года в США было выполнено почти 1,6 млн рейсов, что на 6% меньше, чем в прошлом году, и на 17% больше, чем в 2019г.

С начала года в Мексике и Канаде наблюдается двузначный рост трафика по сравнению с 2019г., и на 3% – относительно 2022г. В августе количество вылетов бизнес-джетов в Северной Америке на 4% меньше, чем в августе 2022г., и на 16% больше по сравнению с 2019г. 92% рейсов в регионе являются внутренними и таких рейсов на 4% меньше по сравнению с августом 2022 года, но на 16% больше, чем в 2019 году. Международный трафик бизнес-джетов упал на 2% по сравнению с прошлым годом, на 14% опережая 2019г.

Азия

В этом месяце активность бизнес-джетов в Азии на 13% выше по сравнению с прошлым годом, и на 49% выше относительно 2019г. Индия остается ведущим рынком, количество рейсов в стране выросло на 8% по сравнению с прошлым годом, и показало трехзначный рост по сравнению с 2019г. Второе место занимает Китай с трехзначным ростом относительно августа прошлого года, и двузначным – по сравнению с 2019г. В этом месяце в регионе больше всего летают самолеты Gulfstream, активность которых на 38% выше по сравнению с 2022 и 2019 годами. Парки Dassault, Boeing и Hawker Beechcraft показали падение трафика по сравнению с прошлым годом, а флот Airbus летает меньше чем в 2019г.

Operator / Airline	Departures PTD [~]	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
NetJets	210,269	555	3.9%	13.8%	84.3%	27.8%
Flexjet	76,235	249	10.9%	15.9%	68.0%	100.2%
Executive Jet Management	25,753	304	2.0%	35.2%	95.1%	20.6%
Jet Edge	18,631	139	79.9%	101.3%	191.5%	211.4%
flyExclusive	17,895	86	-16.5%	1.6%	75.0%	97.5%
Mountain Aviation	17,020	89	28.5%	43.3%	114.2%	177.7%
Solairus Aviation	15,362	251	-7.3%	21.9%	124.2%	76.7%
Jet Linx Aviation	14,512	159	-10.3%	-25.2%	18.3%	1.3%
Wheels Up Private Jets	14,318	86	-15.2%	-15.4%	41.7%	-16.2%
Contour Aviation	12,843	33	39.3%	55.2%	74.1%	66.3%
Airsprint Inc	11,069	33	19.2%	90.7%	212.6%	100.5%
JetSuiteX	10,928	28	-25.1%	29.1%	54.4%	-3.1%
Executive AirShare	9,617	63	-7.3%	13.2%	89.7%	23.5%
Aerolineas Ejecutivas SA	9,008	36	6.8%	26.7%	153.5%	62.8%
Nicholas Air	8,945	22	-0.1%	899.4%	223,525...	
Grand Total	1,730,825	18,609	-5.6%	12.7%	70.1%	17.9%

Ведущие операторы бизнес-джетов в Северной Америке, 1 января – 20 августа 2023 г.

Aircraft OEM	Departures PTD [~]	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
Gulfstream	1,597	357	37.7%	63.5%	62.1%	37.7%
Bombardier	1,413	380	9.3%	27.3%	57.3%	31.7%
Cessna	682	111	5.7%	27.2%	64.7%	121.4%
Embraer	610	126	9.7%	29.2%	50.6%	47.3%
Dassault	451	124	-7.6%	38.3%	69.5%	25.3%
Boeing	338	74	-20.1%	-3.7%	16.2%	8.3%
HawkerBeechcraft	336	56	-4.8%	-10.6%	37.7%	257.4%
Learjet	267	35	57.1%	94.9%	100.8%	147.2%
Airbus	189	42	1.6%	30.3%	46.5%	-8.3%
Honda	117	12	108.9%	431.8%	160.0%	1,070.0%
Pilatus	39	7	85.7%	3,800.0%		
Israel Aerospace Industries	7	1		600.0%		-66.7%
Eclipse Aerospace	1	1		-50.0%		
Grand Total	6,047	1,326	13.0%	35.7%	58.7%	48.7%

Трафик по производителям в Азии, август 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Ближний Восток

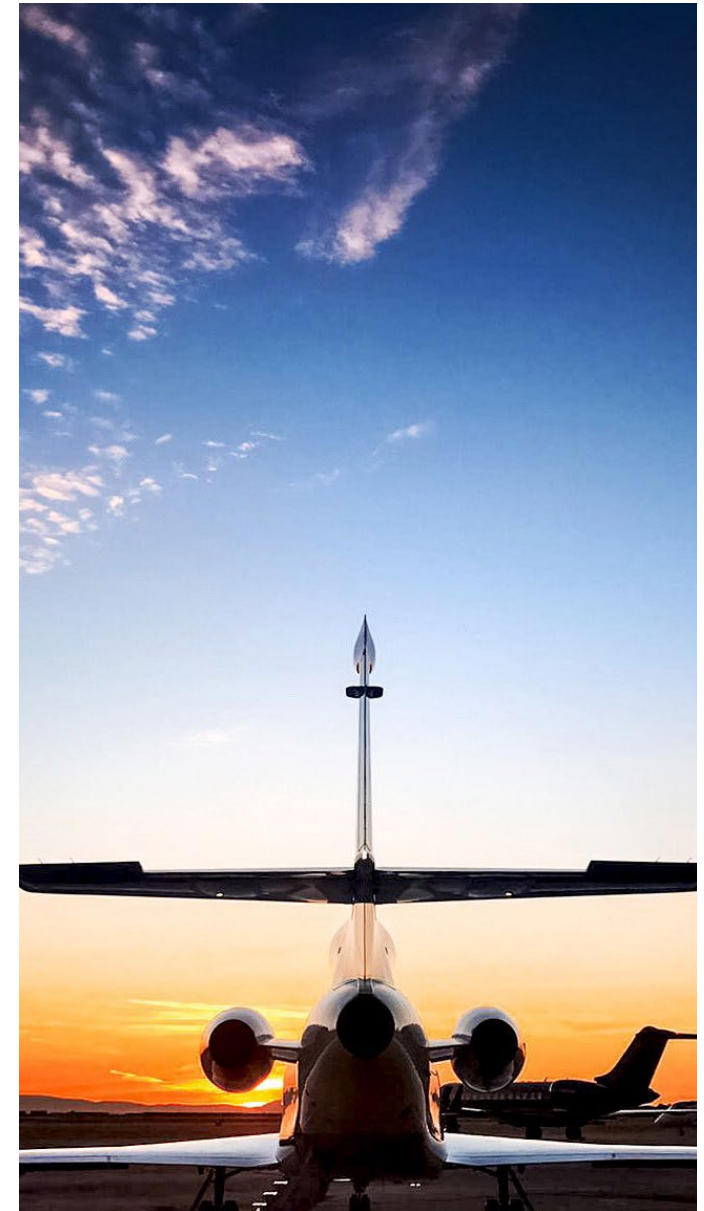
Активность бизнес-авиации на Ближнем Востоке упала на 3% по сравнению с августом прошлого года, хотя все еще на 30% выше, чем в 2019г. В этом месяце Турция является самым загруженным рынком в регионе, активность на 6% выше по сравнению с прошлым годом, и показала двузначный рост по сравнению с 2019г. В Турции было выполнено 1000 внутренних рейсов на бизнес-джетах, что на 8% больше, чем в августе прошлого года. Турция-Греция является самым загруженным международным маршрутом в регионе: количе-

ство рейсов выросло на 15% по сравнению с прошлым годом, и на 56% больше, чем в 2019г.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Летние тенденции в мировой деловой авиации довольно хорошо держатся относительно лета прошлого года. На Ближнем Востоке эта тенденция по сравнению с периодом до пандемии на 30% выше, в Северной Америке — на 15%, а в Европе — на 8%. Долевые операторы сохранили самый сильный рост со времен пандемии, при этом в США по-прежнему широко распространены отделы частных полетов».

Country Flows (to - from)	PTD Flights	% of total	PTD vs 1 yr ago	PTD vs 2 yrs ago	PTD vs 3 yrs ago	PTD vs 4 yrs ago (Depts)
Turkey - Turkey	1,087	25.7%	7.5%	11.3%	21.3%	31.8%
Turkey - Greece	246	5.8%	15.0%	59.7%	228.0%	55.7%
Saudi Arabia - Saudi Arabia	238	5.6%	-18.5%	-8.8%	-11.9%	-0.8%
Turkey - Russia	124	2.9%	-9.5%	-4.6%	-22.5%	34.8%
Turkey - Italy	123	2.9%	6.0%	173.3%	459.1%	89.2%
Turkey - France	106	2.5%	24.7%	107.8%	404.8%	49.3%
Israel - Israel	82	1.9%	17.1%	2.5%	82.2%	100.0%
Israel - Greece	80	1.9%	0.0%	11.1%	207.7%	42.9%
United Arab Emirates - United Arab Emirates	75	1.8%	-34.8%	-10.7%	-33.6%	33.9%
Cyprus - Greece	50	1.2%	6.4%	-10.7%	0.0%	38.9%
Turkey - Israel	50	1.2%	22.0%	354.5%	11.1%	138.1%
Turkey - United Kingdom	47	1.1%	56.7%	840.0%	23.7%	74.1%
Israel - Turkey	45	1.1%	7.1%	400.0%	4.7%	125.0%
Saudi Arabia - United Arab Emirates	43	1.0%	16.2%	290.9%	30.3%	13.2%
Turkey - Kazakhstan	43	1.0%	34.4%	43.3%	0.0%	126.3%
Grand Total	4,230	100.0%	-2.8%	8.0%	19.1%	29.8%

Маршруты стран Ближнего Востока в августе 2023 г. по сравнению с предыдущими годами



Авиакатастрофы с ВИП-персонами в России

Основатель ЧВК «Вагнер» Евгений Пригожин разбился в бизнес-джете Embraer Legacy в Тверской области. О других катастрофах с ВИП-персонами в России — в справке «Ъ».

9 марта 2000 года в аэропорту Шереметьево-1 при падении самолета Як-40 погибли глава ИД

«Совершенно секретно» Артем Боровик и президент компании «Группа Альянс» Зия Бажаев. Причина катастрофы — технические неполадки и ошибка экипажа.

2 июня 2000 года в Москве на вертолете Gazelle SA-341G разбился известный офтальмолог, ру-

ководитель МНТК «Микрохирургия глаза» Святослав Федоров. Причиной падения вертолета названы технические неполадки.

28 апреля 2002 года при падении вертолета Ми-8 в Красноярском крае погибли глава региона Александр Лебедь и находящиеся на борту восемь человек. Вертолет упал из-за нарушения экипажем правил безопасности движения.

13 июля 2003 года в Хакасии на вертолете Robinson R-44 разбились гендиректор Западно-Сибирского металлургического комбината, член совета директоров «Евразхолдинга» Анатолий Смолянинов и его супруга Ольга. Причиной катастрофы стала ошибка пилота.

20 августа 2003 года при падении Ми-8 погибли губернатор Сахалинской области Игорь Фархутдинов, 13 руководителей области, трое коммерсантов и трое членов экипажа. Причиной катастрофы стало отклонение от курса и снижение с безопасного эшелона.

9 июля 2006 года при крушении лайнера А-310 авиакомпании «Сибирь» в аэропорту Иркутска погибли гендиректор московского хоккейного клуба «Спартак» Вадим Мельков, начальник УФСБ по Иркутской области генерал-майор Сергей Коряков и заместитель главы администрации УОБАО Наталья Суборова. Вина за крушение была возложена на пилотов.

13 сентября 2006 года в Кемеровской области



на вертолете MD-600 разбились гендиректор и совладелец угольной компании «Южжубассуголь» Владимир Лаврик, два его телохранителя и пилот. Причиной аварии стал отказ двигателя.

9 января 2009 года в Горном Алтае в результате столкновения Ми-171 с горой погибли полпред президента в Госдуме Александр Косопкин и еще шесть человек. МАК пришел к выводу, что погибшие пилоты нарушили «правила безопасности и эксплуатации» воздушного судна.

10 мая 2009 года в Иркутской области разбился вертолет Bell 407, на котором губернатор региона Игорь Есиповский возвращался с охоты на медведя. Причиной катастрофы стала «неподготовленность» пилота, дело закрыли в связи с его смертью.

10 апреля 2010 года в авиакатастрофе под Смоленском погиб президент Польши Лех Качиньский и другие государственные и общественные деятели Польши. При заходе на посадку в аэропорту Смоленск-Северный в тумане самолет, не долетев до полосы, столкнулся с деревьями и развалился в воздухе. Все находившиеся на борту 96 человек погибли.

7 сентября 2011 года Як-42 с хоккейной командой «Локомотив» на борту разбился при взлете в ярославском аэропорту Туношна. Не набрав нужной высоты, лайнер столкнулся с радиомаяком, врезался в землю и взорвался. Выжил только бортинженер Александр Сизов, остальные 44

человека погибли. Как позже установили эксперты, второй пилот неосознанно нажимал на тормозные педали при разбеге.

14 сентября 2013 года в Тверской области разбился вертолет Agusta 119, погибли пилот и начальник организационно-административного управления Рослесхоза Сергей Медведев. МАК назвал причиной крушения плохие погодные условия.

21 октября 2014 года в аэропорту Внуково при разбеге самолет Dassault Falcon 50 EX столкнулся с аэродромной снегоуборочной машиной, в результате чего произошло его разрушение и возгорание. Погибли четыре человека, в том числе глава французской компании Total Кристоф де Маржери.

15 августа 2015 года в Охотском море в результате катастрофы вертолета Ми-8 авиакомпании «Восток» погибли пять человек, в том числе заместитель гендиректора АО «ВТБ-лизинг» Александр Кузьменко и его подчиненные. Причиной авиакатастрофы стали действия экипажа, который в условиях непогоды не выдержал безопасной высоты и скорости полета.

25 декабря 2016 года в Черном море потерпел крушение самолет Ту-154 Минобороны, на борту находились 92 человека — 84 пассажира и восемь членов экипажа. Среди пассажиров была правозащитник, общественный деятель, основатель фонда «Справедливая помощь» Елизавета Глинка — она везла в Сирию груз медикаментов.

На борту также находился ансамбль Александра Дрова.

3 октября 2018 года в катастрофе вертолета AS 350 В3 в Костромской области погиб заместитель генпрокурора РФ Саак Карапетян. Сообщалось, что находившийся в отпуске господин Карапетян вместе с товарищами направлялся на охоту. В условиях плохой видимости пилот вертолета не справился с управлением, и машина упала на землю.

7 февраля 2020 года при крушении вертолета Bell 407 в окрестностях Казани погиб зампред комитета Госдумы по аграрным вопросам Айрат Хайруллин. В Следственном комитете РФ основными версиями крушения назвали ошибку пилотирования, техническую неисправность и неблагоприятные метеоусловия.

Источник: Коммерсантъ



Dassault Falcon 6X получил двойной сертификат типа

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) и Федеральное авиационное управление США (FAA) выдали сертификат типа на бизнес-джет Dassault Falcon 6X. Получение сертификатов завершает более чем двухлетнюю тестовую кампанию, в которой выполнено более 580 полетов с налетом более 1500 часов.

Заводские сервисные центры Dassault по всему миру уже оборудованы и укомплектованы персоналом и полностью готовы к приему нового самолета. Современный тренажер CAE работает в учебном центре CAE Burgess Hill, Великобритания, и вскоре должны начаться первые занятия по сертификации для клиентов. Также была сформирована специальная группа для управления и координа-

ции всех мероприятий по обучению и подготовке к вводу в эксплуатацию.

С салоном высотой 78 дюймов (1,98 м) и шириной 102 дюйма (2,6 м), Falcon 6X имеет самые большие размеры в поперечном сечении среди специально построенных бизнес-джетов. В салоне могут разместиться до 16 пассажиров в трех лаунж-зонах. По сравнению с более ранними Falcon, проход между креслами в 6X стал шире на пять дюймов. Багаж размещается в отсеке объемом 155 куб. футов в герметичном контуре, и еще есть одно негерметичное отделение объемом 76 куб. футов.

Максимальная дальность полета 6X, перевозящего восемь пассажиров и трех членов экипажа, при

крейсерской скорости 0,80 Маха составляет 5500 морских миль, а при 0,85 Маха – 5100 морских миль. Максимальная скорость составляет 0,90 Маха, а максимальная высота – 51 000 футов.

Новая особенность конструкции 6X, облегчающая работу на коротких ВПП, – в электродистанционной системе управления полетом используются закрылки и флапероны с электроприводом. Это позволяет флаперонам работать как закрылки (увеличивая подъемную силу) и как элероны (управление креном), что впервые реализовано на бизнес-джете. Благодаря тому, что рулевые поверхности работают в тандеме, увеличение аэродинамического качества самолета улучшает обзорность, управляемость и комфорт при заходе на посадку на крутых глиссадах, а также обеспечивает низкую скорость захода на посадку, составляющую 109 узлов при типичной посадочной массе. Взлетная дистанция на уровне моря и максимальной взлетной массе составляет 5480 футов.

Кабина экипажа оснащена последней версией авионики EASy III на базе Honeywell Epic с четырьмя 14,1-дюймовыми дисплеями, радаром Honeywell IntuVue RDR-4000 и проекционным дисплеем FalconEye с системой комбинированного обзора (наложенное изображение систем синтетического и улучшенного зрения). FalconEye входит в стандартную комплектацию 6X и был разработан совместно с Elbit Systems.

Между тем, на линии окончательной сборки находится 19-й Falcon 6X, а три самолета заказчика проходят кастомизацию на заводе Dassault в Литл-Роке, штат Арканзас.



«Ту» нашли VIP-заказчиков

Как стало известно “Ъ”, «Роскосмос» и структура «Газпрома» могут приобрести два самолета Ту-204. Самолеты принадлежат ИФК — лизинговой компании, входящей в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК, входит в «Ростех»), — и находятся вне летной годности. По словам собеседников “Ъ”, речь идет о восстановлении лайнеров в VIP-версии для перевозки топ-менеджеров.

По версии двух источников “Ъ” в отрасли, возможны два варианта: прямая продажа либо предоставление операторских услуг со стороны Red Wings

(входит в ИФК), в последнем случае самолет, скорее всего, останется в собственности ИФК.

ИФК продает эти самолеты с 2021 года. До санкций участники рынка сомневались в возможности найти им покупателя, но с 2022 года ситуация изменилась, поскольку обслуживать иностранные бизнес-джеты стало гораздо сложнее. Сейчас у ИФК остаются два Ту-204-300 выпуска 2004–2005 годов, которые эксплуатировала «Владивосток Авиа», еще один лайнер в ноябре 2022 года был передан Red Wings.



Стоимость восстановления самолетов один собственник “Ъ” оценивают в 2 млрд руб., трое других — в 3,5–4 млрд руб., в том числе 1 млрд руб. — на VIP-салон.

Работы пройдут на площадке «УЗГА-Инжиниринг» в Ульяновске и должны быть завершены в 2024 году. Также у ИФК есть два Ту-204-100 и три Ту-214. На их восстановление с двумя Ил-96 в 2022 году из бюджета выделили 15,3 млрд руб.

В пресс-службе «Роскосмоса» подтвердили, что в госкорпорации прорабатывают вопрос приобретения «бывшего в эксплуатации Ту-204 или Ту-214». Переговоры еще продолжаются, а также потребуется время для восстановления летной годности воздушного судна, поэтому о сроках поставки говорить преждевременно. «Роскосмос» не планирует передавать самолеты в управление коммерческих перевозчиков, так как в его состав входит Центр подготовки космонавтов имени Ю. А. Гагарина (ЦПК), «который обладает всеми компетенциями, необходимыми для летной и технической эксплуатации судов типа Ту-204/214».

В парке ЦПК с 2019 года состоят два 15-летних Ту-204-300. ЦПК заказал их еще в 2014 году за 3,3 млрд руб. и получил весной 2019 года. Их компоновка адаптирована для перевозки экипажей космических кораблей к месту старта и эвакуации с места посадки. «Этой вместимости (около 50 посадочных мест) недостаточно для перевозки членов госкомиссий, оперативных групп, пусковых расчетов, сотрудников предприятий госкорпорации для обеспечения работы на космодромах Байконур и Восточный, — пояснили в «Роскосмосе». — Поэтому

предварительные переговоры велись о воздушном судне вместимостью не менее 140 посадочных мест в стандартной двухклассной компоновке».

В «Ростехе» сообщили, «что обсуждать сделки можно будет, когда они состоятся». Источник “Ъ” в авиастроительной отрасли рассказал, что «обсуждения действительно идут, но конкретных договоренностей пока нет». В «Газпром авиа», которая

эксплуатирует авиапарк «Газпрома», сообщили, что такой проект не рассматривался, в «Газпром нефти» указали, что подобных планов нет.

В Red Wing “Ъ” подтвердили, что ведут переговоры «со многими будущими собственниками данных ВС об их эксплуатации под флагом авиакомпании», но раскрывать названий не стали. Там также отметили, что перевозчик специализируется

на корпоративных VIP-перевозках на базе Ту-204, у компании «есть экипажи и все необходимые компетенции по техобслуживанию». В Red Wings объявили об отказе от самолетов семейства «Ту» в 2018 году, объясняя это низкой топливной эффективностью. Сейчас в парке один Ту-204-300 (18 лет, поступил в ноябре 2022 года) и один Ту-204-100 (29 лет, поступил в 2020 году), оба они активно летают, в том числе за рубеж.

Как утверждают собеседники “Ъ” на рынке деловой авиации, сейчас в пределах 3,5–4 млрд руб. можно приобрести Bombardier Global 6000 (Канада) в возрасте пяти-десяти лет в зависимости от налета, состояния и оснащения салона.

«Поставить самолет через посредников сложно, но реалистично»,— говорит один из источников “Ъ”. По словам руководителя проекта BizavNews Дмитрия Петровича, за сумму до 4 млрд руб. можно найти десятилетние Boeing Business Jet (BBJ1) или ACJ 320 (корпоративная версия Airbus). Но поставить их в РФ, по его мнению, почти невозможно: «Это крайне ликвидные лайнеры, которые сложно найти на вторичном рынке и ввезти в РФ».

Собеседники “Ъ” совпадают во мнении, что Ту-204 коммерчески менее эффективен по сравнению с иностранными аналогами, «требует трехчленного экипажа, топливозатратный и специфичный в требованиях к полосе». При этом ряд источников также отмечает, что по мере ослабления рубля интерес к покупке оставшихся поддержанных российских самолетов может возрасти.

Источник: Коммерсантъ



Самолет недели

Оператор/владелец: **Premier Avia**

Тип: **Embraer Legacy 650**

Год выпуска: **2012 г.**

Место съемки: **август 2023 года, Kazan - UWKD, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко