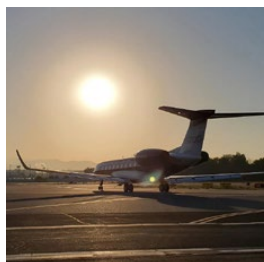




Если вы запланировали на следующей неделе увлекательную поездку с друзьями или просто хотите побыть в кругу семьи – ни в коем случае не меняйте планы. Поверьте, новостной поток будет весьма скромным. На минувшей неделе рынок был спокоен, компании только начали выходить из летней спячки, формируя свои медиапланы на «высокий» осенне-зимний сезон. А в октябре мы вновь окажемся на гребне волны информационного океана – две крупнейшие выставки (NBAA-2023 и Dubai Airshow) наверняка дадут нам повод для аналитики и массы интересных материалов.

На минувшей неделе мы подготовили весьма любопытный материал про неспособность властей на местах решать проблемы, связанные с протестами. Протесты против частных самолетов, аэропортов и выставок, таких как EBACE 2023, похоже, быстро растут – в основном в Европе. В Старом Свете это сопровождается очевидным растущим разочарованием по поводу уязвимости отрасли перед такими действиями. Смешно, что отраслевому органу приходится напоминать законодателям и правоохранителям, что лица, совершающие преступные действия, должны быть эффективно наказаны. Когда пилот хочет получить доступ к своему самолету, ему/ей приходится почти раздеваться в зоне «безопасности». В то время как те же самые аэропорты позволяют бандам экотеррористов пересекать взлетно-посадочную полосу и закрывать целый аэропорт, одновременно повреждая драгоценные самолеты. Куда движется это безумие?

Из интересного. Gulfstream G700 получит лучшие характеристики и больший комфорт в салоне, чем было объявлено первоначально. Дальность полета бизнес-джета увеличилась до 7750 морских миль/14353км при скорости 0,85 Маха и до 6650 морских миль/12316км при скорости 0,90 Маха, что на 250 морских миль/463км больше в обоих режимах по сравнению с первоначальными расчетами. Максимальная эксплуатационная скорость G700 также увеличилась с 0,925 Маха до 0,935 Маха, что делает его самым скоростным самолетом в линейке Gulfstream.



На 35-й неделе 2023 трафик был на 6% ниже по сравнению с прошлым годом

WINGX: Спрос на бизнес-джеты на 35-й неделе снизился, о чем свидетельствует приглушенная активность в День труда. Спрос во Флориде на 35-й неделе упал на 20%. В Германии трафик бизнес-джетов падает ниже уровня 2019 года

стр. 21

Gulfstream увеличил дальность и скорость G700

Gulfstream Aerospace объявил, что совершенно новый Gulfstream G700 получит лучшие характеристики и больший комфорт в салоне, чем было объявлено первоначально. Во время сертификационных полетов самолет продемонстрировал увеличение дальности и скорости, а также уменьшение барометрической высоты в салоне

стр. 24

AIN провел анализ случаев выкатывания за пределы ВПП в бизнес-авиации

Исследование поставило под сомнение теории о большей вероятности таких инцидентов с одним пилотом или для конкретных типов бизнес-джетов

стр. 25

Возвращение в небо Lear 23-003

Когда в 1964 году был поставлен первый из изящных и быстрых самолетов Lear 23, он сразу же получил признание как среди знаменитостей, так и среди лидеров отрасли и создал рынок частной реактивной авиации, подняв имя Lear Jet в общественном лексиконе как символ новых путешествий, свободы и привилегий

стр. 28

EASA предлагает правила для операций eVTOL, включая воздушные такси

Агентство авиационной безопасности Европейского Союза предложило проект правил безопасной эксплуатации eVTOL, в том числе воздушных такси, что открывает этим инновационным воздушным судам дорогу в небо над городами Европы.

Как отметил исполнительный директор EASA Патрик Ки, проект правил Еврокомиссии, является первым предложением по этой теме, выпущенным во всем мире. «Благодаря этому мы создадим гармонизированную нормативно-правовую базу для обеспечения безопасного, устойчивого и надежного внедрения операций eVTOL. Это последний нормативный акт, необходимый для запуска услуг eVTOL и воздушного такси для инновационной воздушной мобильности. Как только это станет законом, отдельные производители и операторы, конечно, должны будут получить все необходимые разрешения от различных органов, но рамочные правила для этих операций будут полными».

В проекте представлен всеобъемлющий набор эксплуатационных требований к пилотируемым eVTOL, охватывающий области эксплуатации, лицензирование летных экипажей, правила полетов и управление воздушным движением. Предлагаемые правила также устанавливают критерии и процессы сертификации и обслуживания воздушных судов.

После принятия, проект дополнит уже существующие правила ЕС и инструктивный материал по эксплуатации беспилотных летательных аппаратов, спецификации конструкции вертипортов, управление беспилотным движением, известное в Европе как U-space, и сертификацию воздушных судов eVTOL.

Первоначально предложения были опубликованы для общественного обсуждения в июне-сентябре 2022 года.



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

Honda Aircraft переходит на штучные поставки?

Honda Aircraft в первом полугодии текущего года передала клиентам лишь 10 самолетов на общую сумму в \$69,5 млн. При этом в первом квартале поставлен лишь один самолет. В прошлом году компания поставила за тот же период также 10 бизнес-джетов на \$57,5 млн (4 — в первом квартале и 6 — во втором).

В течение всего 2022 года производитель передал заказчикам лишь 17 бизнес-джетов HondaJet. Суммарная стоимость всех самолетов составила \$104,8 млн. Согласно данным GAMA, в 2021 году бизнес-джет HondaJet пятый год подряд был самым по-

ставляемым самолетом в своем классе. В 2021 году Honda Aircraft поставила клиентам по всему миру 37 самолетов. HondaJet получил два апгрейда, он был сертифицирован в 13 странах. Впрочем, до этих показателей сейчас компании далеко.

В июне крупнейший оператор самолетов HondaJet официально прекратил свою деятельность, объявив об этом своим клиентам. 12-й по величине оператор частных самолетов в США Jet It связывает свое решение с безопасностью эксплуатации самолетов на фоне нескольких крупных авиaproисшествий, которые случились с HondaJet за два месяца.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42


ExecuJet Australia готовится к вводу в эксплуатацию Falcon 6X

Австралийское подразделение ExecuJet MRO Services компании Dassault Aviation готовит свои мощности и персонал к вводу в эксплуатацию Falcon 6X, крупнейшего бизнес-джета французского производителя. Falcon 6X получил сертификаты FAA и EASA 22 августа, а первые самолеты заказчиков проходят доработку в рамках подготовки к поставке, которая произойдет в ближайшее время.

Чтобы подготовиться к прибытию 6X в Австралию и Новую Зеландию, ExecuJet отправила технических специалистов во Францию и США для обучения. Учебные организации, одобренные Pratt & Whitney Canada, также обучают специалистов ExecuJet работе с двигателями PW812D для модели 6X. В австралийском отделении ExecuJet работает более 80 человек, и планируется привлечь еще больше специалистов.

«Инвестиции в обучение и оснащение для обслуживания 6X укрепляют наши позиции как центра передового опыта для гражданских самолетов Dassault Aviation в регионе», - сказал Грант Ингалл, региональный вице-президент ExecuJet MRO в Австралии. «Оборудование, в которое мы инвестируем, включают в себя специальные инструменты для планера Falcon 6X и двигателей PW812D. Мы также подали заявку на сертификацию от соответствующих регулирующих органов гражданской авиации, таких как FAA, чтобы получить разрешение на оперативное техническое обслуживание этого нового типа самолетов».


Помимо Австралии, ExecuJet MRO Services также имеет предприятия в Азии, Африке, Европе и на Ближнем Востоке.

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

FlightSafety International расширяет возможности обучения на PC-24 в Европе

FlightSafety International в партнерстве с Pilatus Aircraft объявила о четвертом полнопилотажном тренажере (FFS) для суперуниверсального самолета Pilatus PC-24, чтобы удовлетворить растущий спрос на обучение в Европе.

Этот симулятор станет вторым для PC-24 в Учебном центре FlightSafety Paris Le Bourget. Новый тренажер планируется подготовить к обучению во втором квартале 2024 года. Два других тренажера для PC-24 расположены в Учебном центре FlightSafety Dallas-Fort Worth North.

«FlightSafety рада предложить расширенные возможности для удовлетворения спроса в Европе на растущий парк операторов PC-24», — сказал Нейт Спейзер, исполнительный вице-президент по про-

дажам и маркетингу FlightSafety. «С момента начала обучения на этом самолете в 2013 году компания FlightSafety подготовила более 1000 пилотов, и мы рады продолжать развивать наше партнерство с Pilatus в рамках этой программы».

«Постоянная работа Pilatus и тесное сотрудничество с FlightSafety International привели к консолидированному прочному партнерству и профессиональной подготовке пилотов PC-24», — прокомментировал Игнац Гретенер, вице-президент Pilatus по авиации общего назначения. «Мы рады приветствовать четвертый авиасимулятор в сообществе PC-24. Это прекрасная возможность удовлетворить будущие потребности в обучении, одновременно повышая доступность для всех наших нынешних клиентов и операторов».



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Eviation Aircraft получает новый крупный заказ на Alice

Eviation Aircraft, разработчик электрического самолета Alice, объявил о подписании письма о намерениях (LOI) с компанией Solyu, лизинговой компанией, базирующейся в Сеуле, Южная Корея, в отношении 25 самолетов Alice с возможностью дополнительного приобретения еще 25 самолетов в будущем. Solyu сосредоточена на поддержке устойчивой авиации, предоставляя решения по финансированию и лизингу Alice глобальной клиентской базе операторов.

Электрический самолет Alice, способный взять на борт до девяти пассажиров, разрабатывается совместными усилиями израильских и американ-

ских специалистов. Расчетная дальность полета Alice увеличена до 1046 км. Разработчики утверждают, что она достигнута с использованием аккумуляторов, выпускаемых по существующим технологиям. Бортовой аккумулятор емкостью 820 кВт·ч весит более чем половину взлетной массы самолета (3720 из 6669 кг).

В сентябре прошлого года Eviation сообщила о первом успешном полете Alice. Прототип самолета вылетел из международного аэропорта округа Грант в Мозес-Лейк, штат Вашингтон, и приземлился через восемь минут после двух кругов на высоте 3500 футов, сообщает производитель.



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

Два новых Robinson R66 в российском небе

Уральская вертолетная компания-URALHELICOM поставила клиентам два очередных вертолета R66 Turbine Robinson.

Как отметили в пресс-службе, вертолеты доставлены из-за рубежа, в отличном техническом состоянии, что подтверждено предпродажной инспекцией, проведенной инженерами компании. Вертолеты предназначены для частных полетов. Помимо стандартного оборудования на бортах установлены дополнительные приборы авионики Garmin.

«Наша компания поставила клиентам в России уже более 100 вертолетов моделей R44 и R66, у нас огромный опыт в обслуживании воздушных судов данного типа», - отметили в компании.

Уральская Вертолетная Компания – URALHELICOM – первая в России организация, сертифицировав-

шая авиационно-техническую базу по типу вертолета R44 Robinson, полностью соответствующую российскому законодательству. Кроме того, компания имеет сертифицированную авиационно-техническую базу по типам вертолетов R66 Turbine Robinson, H120/EC120B, H125/AS350B3, H130/EC130 B4/T2, H145/EC145 Airbus Helicopters (Eurocopter), AW119 Leonardo Helicopters, полностью соответствующие российскому законодательству. Также компания является сервисным центром по обслуживанию двигателей Rolls-Royce RR300.

Стаж работы большинства сотрудников компании в авиации более 30-ти лет, все обладают большим опытом работы с отечественной и зарубежной авиационной техникой и имеют сертификаты специалистов, выданные компаниями-производителями (Robinson Helicopter Company и Airbus Helicopters), а также органом Госавианадзора РФ.



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

Honeywell выпускает устройство DLNA тип J, которое ограничивает воздействие помех сотовой связи

Honeywell выпустила новый продукт, который может ограничить влияние сотовых помех на некоторые системы спутниковой связи (satcom) в авиации.

Устройство Honeywell Type J DLNA (Diplexer/Low Noise Amplifier), получившее одобрение технических стандартов для заказов, было специально разработано как модернизация для клиентов, работающих в сети Inmarsat L-диапазона. Устройство предотвращает помехи от сетей вспомогательных наземных компонентов, которые развертываются в континентальной части США, а также от некоторых глобальных сотовых сетей LTE и 5G, работающих в полосах частот, смежных с сетью L-диапазона Inmarsat.




«Во всем мире растет обеспокоенность тем, что определенные услуги 5G могут создавать помехи

некоторым системам спутниковой связи самолетов, а DLNA тип J может ограничить эти последствия», — сказал Стив Хадден, вице-президент и генеральный менеджер по услугам и связи Honeywell Aerospace.

DLNA тип J — это модернизация существующих систем спутниковой связи L-диапазона, работающих в сети L-диапазона Inmarsat, с возможностью замены. Это обеспечивает непрерывную эксплуатацию критически важных сетей спутниковой связи авиакомпании или оператора и позволяет клиентам заменять существующие сети DLNA, не требуя внесения изменений в проводку самолета, интерфейсы разъемов или условия монтажа, а также без замены существующих терминалов и антенн спутниковой связи.



WORLDJET

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

worldjet.ru
+ 7 (495) 968 50 47 +386 (0) 30 731 909
gbworldjet@gmail.com

Leonardo Helicopters: первое полугодие в цифрах

Согласно данным GAMA, итальянская Leonardo Helicopters в первом полугодии 2023 года поставила заказчикам 79 вертолетов на общую сумму \$ 597,3 млн. Лидером поставок стал AW119Kx (33 вертолета). По другим типам поставки распределены следующим образом: 4 AW109, 22 AW139, 16 AW169, 3 AW189 и один AW101. В первом квартале производитель поставил 28 машин, во втором — 51.

В течение первого полугодия прошлого года производитель поставил 43 вертолета на \$347,6 млн: 16 вертолетов в первом квартале и 27 — во втором.

Leonardo продолжает развивать свой суббренд Agusta и планирует в ближайшие годы предложить специализированные центры обслуживания вертолетов. По словам Мануэлы Барбаросса, главы

Leonardo по VIP/корпоративному сегменту, первый, скорее всего, будет в Европе. Компания запустила бренд Agusta в 2021 году после аналогичного шага со стороны конкурента Airbus в 2017 году, когда французский производитель объявил об Airbus Corporate Helicopters (ACH). Основанная в Италии в 1923 году Джованни Агуста, компания Agusta начала производство вертолетов по лицензии других производителей, в первую очередь Bell, начиная с 1952 года, а в конце 1960-х годов начала разработку собственного вертолета Agusta A109. Затем в 2000 году она объединилась с британской компанией Westland Helicopters и образовала AgustaWestland. В 2017 году компания была переименована в Leonardo Helicopters в честь итальянского изобретателя и художника Леонардо да Винчи.



Jetport Interiors

Решения, создающие стиль

→

jetport-interiors.tech

Jet Aviation открывает новый ангар в Монтане

Компания Jet Aviation объявила о завершении строительства нового ангара площадью 3700 кв.м. в своем FBO в Бозмане, штат Монтана, в результате чего общая вместимость ангаров составила более 27900 кв.м. Новый ангар полностью введен в эксплуатацию и способен вместить все типы бизнес-джетов с большим салоном.

Новый ангар заменяет бывший ангар площадью 930 кв.м., пристроенный к FBO, и имеет ворота шириной 30 футов, вмещающие большие бизнес-джеты, такие как Gulfstream G700. Он оснащен подогреваемым наземным покрытием возле дверей ангара и на всех проходах, что обеспечивает легкий приезд и отъезд в любую погоду. Компания также создала дополнительную парковку для клиентов и

облегчила доступ к асфальтированному покрытию на территории FBO.

«Бозман — ключевой пункт назначения в нашей сети в США, и открытие этого нового ангара — последний шаг в нашем стремлении предоставлять нашим клиентам удобство обслуживания в регионе и за его пределами», — сказал Дэвид Бест, старший вице-президент Jet Aviation по региональным операциям и генеральный менеджер по Америке. «Мы наблюдаем высокий спрос на ангары, особенно для размещения самых крупных бизнес-джетов, и, продолжая рост и инвестиции в нашу сеть, мы сосредоточены на предоставлении нашим клиентам необходимых им услуг и возможностей там, где они им нужны».



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Airbus Helicopters передал 1500-й H135 Поставки Citation Ascend начнутся в 2025 году

Airbus Helicopters передал заказчику юбилейный 1500-й вертолет H135. Оператором машины стала ADAC Luftrettung.

На церемонии передачи управляющий директор ADAC Luftrettung GmbH Фредерик Брудер сказал: «Благодаря инвестициям в последнюю версию H135, мы снова повышаем качество медицинского обслуживания и безопасность полетов, а также являемся пионерами в Германии, где инновационные решения по модернизации являются основой нашей миссии».

ADAC Luftrettung оснастила свои новые версии H135, две из которых уже используются, специально разработанной системой светодиодных фар LS400. Она состоит из двух раскладных посадочных фар и прожекторов, которые можно поворачивать по отдельности и имеют разные режимы освещения. Таким образом, пилот и член экипажа, сертифицированные для полетов в ночное время, смогут лучше адаптировать освещение к условиям и более безопасно взлетать или приземляться. Для использования беспроводного Интернета на скоростях 4G/LTE компания ADAC Luftrettung установила в кабине специальные Wi-Fi-маршрутизаторы Flightcell. Они могут иметь доступ к нескольким операторам сотовой связи одновременно и обеспечивать экипажу стабильным сигналом Wi-Fi. Таким образом, врач скорой помощи может координировать дальнейшее лечение на ранней стадии через Интернет-телефонию или заранее отправить в клинику важные данные о пациенте. Две камеры в задней части также обеспечивают лучший обзор, расширяя поле зрения экипажа.

Средний бизнес-джет Cessna Citation 560XL имеет 25-летнюю историю: первая модель была сертифицирована в апреле 1998 года. За это время было поставлено более 1000 самолетов 560XL, причем этот бизнес-джет пользовался особым успехом у долевых владельцев и чартерных операторов. 560XL — один из самых часто летающих самолетов Citation: каждые две минуты взлетает или приземляется один такой джет.

На выставке EBACE 2023 компания Textron Aviation представила макет последней эволюции этой линейки — Cessna Citation Ascend, и недавно объявила, что, учитывая уже «большой спрос», самолет, как ожидается, поступит в эксплуатацию в 2025 году.

Основанный на планере 560XL, Ascend объединяет многие функции Citation Latitude и Citation Longitude, включая общую кабину экипажа Garmin G5000. Textron утверждает, что это важно для тех, кто эксплуатирует смешанные парки бизнес-джетов Citation. Чтобы облегчить клиентам путь к своей линейке продуктов, Textron планирует внести изменения в сертификацию типа 560XL, чтобы пилоты могли перейти на Ascend, пройдя небольшой курс переобучения.

В октябре 2021 года было представлено последнее поколение 560XL — Citation XLS Gen2. Ascend включает в себя множество внутренних разработок Gen2, но с ключевыми отличиями, включая плоский пол, новый дизайн кресел и многое другое.



Аегосог публикует обновленный отчет о флоте Beechcraft Premier

Брокер деловых самолетов Аегосог опубликовал очередной обновленный отчет о парке Beechcraft Premier I/IA, который охватывает состояние программ авионики и двигателей, модели использования самолетов, заводские опции, соответствующие обновления и отзывы операторов.

В отчете использованы данные недавнего опроса, полученные от группы владельцев Premier I/IA, и он основан на первом отчете о парке двухдвигательного самолета с композитным фюзеляжем и алюминиевыми крыльями.

«Данные о парке самолетов являются краеугольным камнем как для покупателей, так и для продавцов в авиационной отрасли», — сказал соучредитель и президент Аегосог Гэвин Вудман. «Он обеспечивает надежную основу для принятия обоснованных решений, предоставляя операторам и участникам рынка информацию для оценки соответствующих обновлений и стоимости самолетов Premier».

По словам Вудмана, эта инициатива отражает постоянное стремление компании предоставлять владельцам Premier актуальную и своевременную информацию. «Основываясь на успехе [нашего] руководства для покупателей Premier, руководства для новых владельцев и обновлений рынка Premier, это обновление авиапарка является лишь частью нашей эксклюзивной библиотеки активов Premier, которая предоставляет бесценные данные сообществу Premier», — добавил он.

В отчете говорится, что в эксплуатации все еще находится 269 бизнес-джетов Premier (116 моде-

лей Premier I и 153 модели IA) из 297 изготовленных самолетов. Активный парк за последние два года сократился на четыре самолета в результате списания самолетов, добавили в компании. Одиннадцать самолетов Premier IA и девять самолетов Premier I (один из которых разбирается на запчасти) в настоящее время находятся на вторичном рынке, сообщил Аегосог.

Между тем, по данным Аегосог, доля самолетов в Северной Америке выросла на 4% по сравнению с прошлым годом, поскольку популярность Premier росла, а покупатели искали самолеты за границей. Согласно отчету, 77% таких бизнес-джетов находятся в Северной Америке, 4% — в Южной Америке (в основном в Бразилии), 14% — в Европе, 2% — в

Африке/Ближнем Востоке и 3% — в Азии.

Данные опроса показали, что владельцам нравится скорость, размер салона и доступность Premier, но они выразили разочарование ассортиментом и наличием запчастей у Textron Aviation, которая приобрела Beechcraft в 2014 году. Однако владельцы сообщили Аегосог, что они почти всегда могли найти альтернативные решения для удовлетворения потребностей в запчастях. «Некоторые владельцы прибегли к покупке двух самолетов Premier, чтобы они никогда не оставались в затруднительном положении из-за задержек с запчастями или чтобы они могли снимать детали со своих второстепенных самолетов по мере необходимости», — добавил Аегосог.



Vertical Aerospace назвала причины потери прототипа VX4

Vertical Aerospace заявила, что проблема с креплением винта стала основной причиной аварии во время летных испытаний в аэропорту Котсуолд в Великобритании 9 августа, в результате которой был серьезно поврежден прототип VX4 eVTOL.

Компания представила отчет в национальное управление по расследованию авиационных происшествий (AAIB) и готовится в начале следующего года начать полеты второго четырехместного прототипа полностью электрического воздушного судна.

До инцидента воздушный винт ранней разработки

был переработан. Проблема будет полностью решена перед следующим этапом тестирования, говорится в заявлении британского стартапа.

По данным Vertical, дефект, который привел к отрыву одного из винтов, проявился, когда другая электрическая силовая установка VX4 была намеренно отключена для проведения теста. Это привело к чрезмерной разбалансировке, которая и стала причиной нарушения работоспособности одной из несущих конструкций пилона.

Компания заявила, что опубликует более полную информацию об аварии, как только будет завер-

шено расследование AAIB. В его первоначальном заявлении указывалось, что неожиданный отказ привел к тому, что аппарат перешел на устойчивый спуск и был поврежден при столкновении с землей.

В июле британская компания успешно выполнила первый полет своего eVTOL VX4 в автономном режиме. Опытная модель воздушного такси VX4 во время испытаний смогла развить скорость около 70 км/ч. Транспортное средство оснащено системой вертикального взлета и посадки, а также электродвигателями, питающимися от батарей. Полет прошел на территории аэропорта Котсуолд на юго-западе Англии, управление летательным аппаратом осуществлялось дистанционно.

Как отмечал производитель, эти испытания «стали новым шагом» для фирмы: в ходе прошлых тестов, прошедших в сентябре 2022 года, модель VX4 совершала лишь управляемый взлет, оставаясь при этом прикрепленной к земле. Компания продолжит испытания, рассчитывая в будущем совершить полет с экипажем на борту.

Аэротакси Vertical Aerospace разрабатывается в сотрудничестве с британской двигателестроительной корпорацией Rolls-Royce. По информации компании, заявки на приобретение около 1 400 единиц таких летательных аппаратов уже оставил ряд авиаперевозчиков, в том числе Virgin Atlantic Airways и American Airlines Group. Над созданием аналогичных авиатакси работают и другие компании мира. В России компания Hover, разработавшая модель беспилотного аэротакси, в 2022 году приступила к сертификации своей разработки в качестве гражданского воздушного судна.



В Бразилии сертифицировали первого долевого оператора

ANAC, бразильское агентство гражданской авиации, предоставило компании Avantto свое первое разрешение по Part 91K, сообщил долевого оператор. Имея более чем десятилетний опыт работы в этом секторе, Avantto насчитывает более 450 активных пользователей, для которых ее самолеты и вертолеты совершают более 1400 полетов в месяц.

Это одобрение является важной вехой для ANAC и регламента Part 91K, а также для Avantto. Потребность в правовой структуре, которая позволила бы пользователям совместно использовать самолет без совместной ответственности, известна уже более десяти лет. Фактически, Avantto участвовала в публичных слушаниях в 2015 и 2019 годах, а также в «бесчисленных частных сессиях» с ANAC для разработки бразильской модели долевого участия, сообщила компания. Положение, уточняющее правила и условия размещения долей самолетов, было утверждено в феврале 2021 года. Среди основных пунктов постановления — ограничение количества долей на одно воздушное судно (16 для самолетов и 32 для вертолетов), определение юридической ответственности за эксплуатацию самолетов, а также ужесточение требований к подготовке пилотов, техническому обслуживанию самолетов и системам управления эксплуатационной безопасностью.

Part 91K ANAC отличается от аналога FAA. «Некоторые изменения были сделаны для кооперативной структуры бразильских операторов, которой нет в США», — рассказал генеральный директор Avantto Рожерио Андраде. «Требования к отчетности и т. д. не будут обременительными для оператора Part 135. По сути, это поднимает планку для

операторов Part 91K». Андраде описал получение сертификации как «долгий и утомительный процесс, который занял более полутора лет, включая четыре или пять аудитов систем и безопасности».

Он продолжил: «Адаптация будет обременительной для любого, кто хочет перейти с Part 91 на Part 91K. Но как старейшая и крупнейшая в Бразилии компания по долевым продуктам, мы уже выполнили требования». Андраде сказал, что Avantto «превосходит» других операторов в Бразилии, которые заявляют, что являются долевыми операторами. «Безопасность — номер один в нашем бизнесе, поскольку на кону стоят жизни людей. Мы только что завершили аудит продления сертификата IS-BAO II и до сих пор являемся единственной

фирмой в Южной Америке, имеющей этот сертификат», — сказал он.

Сертификация Part 91K завершилась менее чем за два месяца до того, как Avantto получит первый из 34 заказанных Epic 1000 GX. Компания планирует предложить доли в этих турбовинтовых самолетах быстро развивающемуся рынку агробизнеса. На вопрос, является ли этот момент совпадением, Андраде ответил: «Это так. Над разрешением 91K работаем уже полтора года, а на аграрный рынок смотрим только год. Мы выезжали на места, разговаривали с клиентами и прислушивались к их потребностям. Прошло всего шесть месяцев с тех пор, как мы выбрали Epic как наиболее подходящий. Все сошлось одновременно».



Evia Aero строит солнечную электростанцию для «зеленых» аэропортов

Базирующаяся в Бремене компания Evia Aero не является обычным авиационным оператором. Она хочет заниматься всем: от производства чистой энергии до ее хранения и управления фактически полетами.

Ни одна другая авиакомпания в Европе не обещает того, что хочет сделать Evia Aero – флот будущего, полностью состоящий из аккумуляторно-электрических и водородно-электрических самолетов. Компания уже взяла на себя обязательство закупить 25 электрических самолетов и 25 гибридных самолетов, которые будут эксплуатироваться как девятиместные воздушные суда с дальностью полета до 500 км (310 миль).

Эти «зеленые» самолеты поступят из США и Великобритании. Немецкий оператор купил их у американской компании Eviation и британской Cranfield Aerospace Solutions.

Evia Aero имеет долю в финском разработчике и операторе аэропортов Redstone Aero, который хочет реализовать инновационную концепцию, основанную на устойчивом развитии. Восточный аэродром Хельсинки, расположенный в 60 минутах к юго-востоку от Хельсинки, призван стать прототипом того, что Redstone называет «устойчивым цифровым аэропортом».

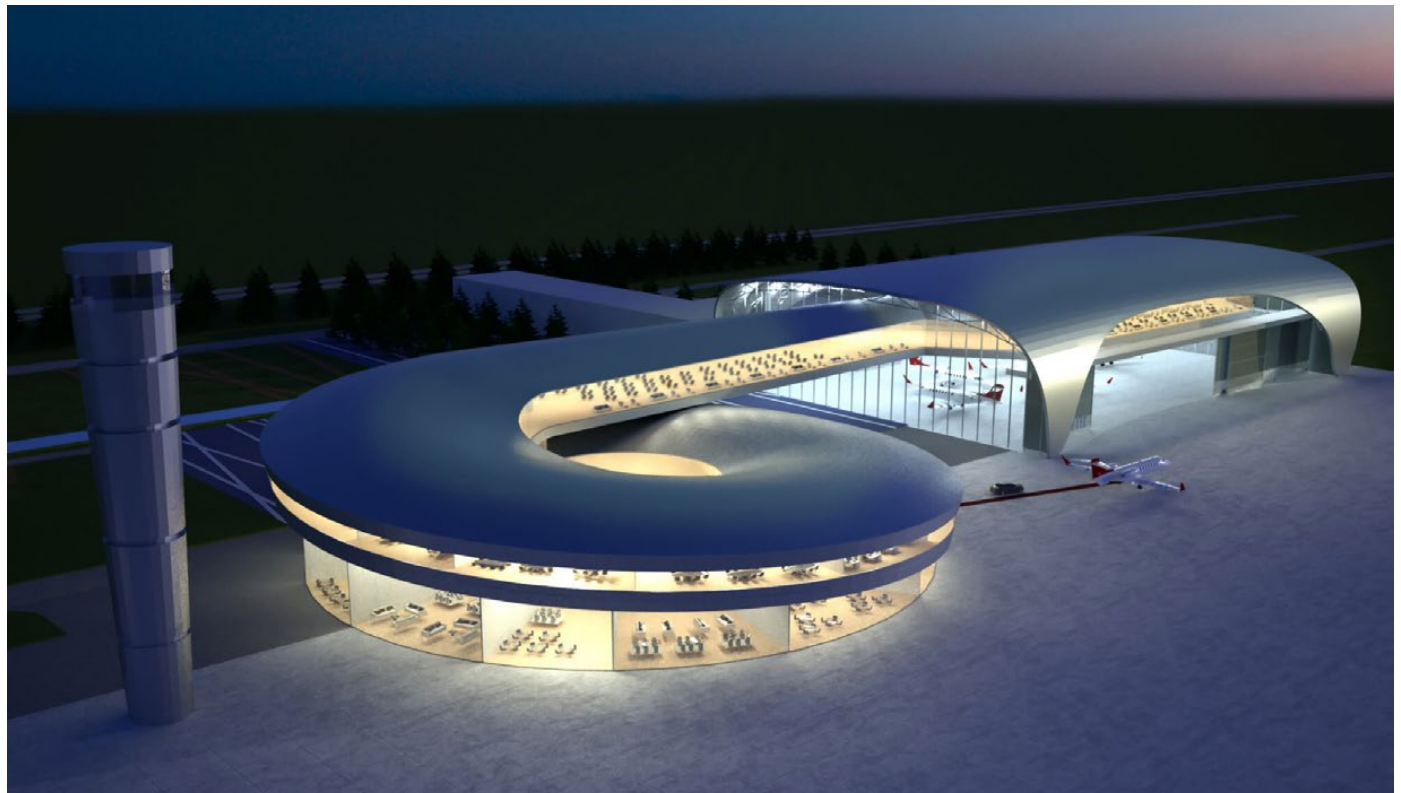
Эта новая концепция аэропорта объединит авиационные операции, основанные на экологически чистой энергии, с новейшими технологическими разработками. Конечная цель — создать несколько подобных аэропортов по всей Финляндии и Европе.

На данный момент Redstone и Evia сосредоточились на строительстве солнечной электростанции мощностью 50 МВт, которая будет использоваться в основном для зарядки парка электрических самолетов, а также для обеспечения всех операций аэропорта. Партнеры утверждают, что энергии будет достаточно даже для снабжения других промышленных предприятий региона.

Единственная плохая новость заключается в том, что только на завершение строительства новой

солнечной электростанции уйдет два года. Тем не менее, немецкая авиакомпания уверена, что будет готова начать коммерческую деятельность уже в 2026 году.

Самолет Alice, который будет летать на Восточном аэродроме Хельсинки, представляет собой девятиместный самолет американского производства, оснащенный электрической силовой установкой magniX мощностью 640 кВт. Максимальная скорость самолета составляет 461 км/ч, дальность полета — 814 км, полезная нагрузка — 1130 кг.



JetASAP публикует отчет о почасовой стоимости чартеров

По данным JetASAP, в августе 2023 года средние чартерные ставки в бизнес-авиации оставались практически неизменными от месяца к месяцу в течение всего лета.

Ставка в категории турбовинтовых самолетов снизилась в среднем на 2% по сравнению с июлем 2023 года, до \$4326 за оплачиваемый летный час чартерного оператора.

Стоимость часа легких джетов в августе упала на 3%, до \$7243, после роста на 3% в июле. Наибольшее снижение наблюдалось в категории средних бизнес-джетов – на 4%, до \$8131 за летный час.

В августе ставки суперсредних бизнес-джетов выросли на 8%, до \$11094 за час полета, после снижения на 8% в предыдущем месяце.

Категория тяжелых джетов показала увеличение стоимости летного часа на 1% по сравнению с июлем, в среднем до \$13978.

Почасовые ставки JetASAP основаны на прямых котировках сборов за полеты чартерных операторов, полученных через платформу JetASAP. Все почасовые ставки основаны на фактических часах полета пассажиров с момента взлета до посадки, являются «все включено» и включают федеральный акцизный налог (FET), топливные сборы, а также дневные минимумы, если применимо.



Категория	Минимальная	Максимальная	Средняя	Котировки на уровне или ниже среднего
Турбовинтовые	\$ 2 552	\$ 6 358	\$ 4 326	50%
Легкие джеты	\$ 4 628	\$ 10 764	\$ 7 243	54%
Средние джеты	\$ 5 907	\$ 10 898	\$ 8 131	50%
Суперсредние джеты	\$ 7 537	\$ 16 113	\$ 11 094	53%
Тяжелые джеты	\$ 9 531	\$ 19 919	\$ 13 978	50%

Протестный сезон открыт

Протесты против частных самолетов, аэропортов и выставок, таких как EBACE 2023, похоже, быстро растут – в основном в Европе. В Старом Свете это сопровождается очевидным растущим разочарованием по поводу уязвимости отрасли перед такими действиями.

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) сообщила о своей «растущей обеспокоенности» по поводу последствий разрушительных протестов в аэропортах для более широкой авиационной отрасли. «ЕВАА призывает отдельные государственные члены активно привлекать к ответственности тех лиц, которые сознательно нарушают и проникают в охраняемые зоны аэропортов», — сообщил представитель ассоциации. «Мы признаем и уважаем право общественности на протест, но активизм не должен ставить под угрозу безопасность пассажиров, экипажей и персонала аэропорта».

Сообщения в социальных сетях на эту тему в LinkedIn, опубликованные ЕВАА, Globe Air и CJI, вызвали сотни откликов. Вот небольшой комментарий: «Смешно, что отраслевому органу приходится напоминать законодателям и правоохранителям, что лица, совершающие преступные действия, должны быть эффективно наказаны», — написал Тим Барбер, отдел продаж самолетов Duncan Aviation в регионе ЕМЕА и Азии. «Преступное деяние является преступным деянием независимо от причины».

Франс Дешен, директор по операциям европейского чартерного оператора FlyingGroup, отметил: «Когда пилот хочет получить доступ к своему самолету, ему/ей приходится почти раздеваться в зоне

«безопасности». В то время как те же самые аэропорты позволяют бандам экотеррористов пересекают взлетно-посадочную полосу и закрывают целый аэропорт, одновременно повреждая драгоценные самолеты. Куда движется это безумие?»

Сообщение GlobeAir в LinkedIn, посвященное истории о безопасности в аэропортах, оказалось особенно популярным, собрав более 100 откликов. «GlobeAir стремится обеспечить безопасность наших пассажиров, экипажей и персонала аэропорта. Недавние события подчеркнули растущую обеспокоенность по поводу разрушительных протестов в аэропортах, влияющих на всю авиационную отрасль», — написало оператор в LinkedIn в прошлом месяце. «Хотя мы уважаем право общественности на протест, активизм не должен ставить под угрозу безопасность и функциональность аэропортов».

По данным MedAire, консалтинговой компании по вопросам безопасности, медицины и путешествий, именно активизм ведет к усилению защиты самолетов и аэропортов, которые их обслуживают. «Мы наблюдаем увеличение как частоты, так и интенсивности протестов, направленных против деловой авиации», — сказал Джереми Кнохель, менеджер по глобальной безопасности Aviation & Maritime, MedAire. «Активисты нанесли значительный ущерб частным самолетам, что повлекло за собой существенные финансовые потери».

Список аэропортов, подвергшихся протестам, постоянно растет, и не все из них находятся в Европе. В феврале этого года коалиция протестующих атаковала лондонский аэропорт Лутон, аэропорт Схипхол в Амстердаме и аэропорт Бромма в Стокгольме.

Это последовало за протестами против частных самолетов в Брюсселе, Севилье и Лос-Анджелесе. Громкие нападения также произошли на севере Германии, на выставке EBACE 2023 в Женеве и в июле на Embraer Phenom 300E на средиземноморском курортном острове Ибица.

По данным MedAire, это были не единичные инциденты, а свидетельства растущей волны протеста. «Мы ожидаем, что эти протесты могут стать более частыми, привести к нарушениям и нанесению ущерба авиационному сообществу», — сказал Кнохель.

Речь идет не только об усилении безопасности в аэропортах, обслуживающих частные самолеты, хотя это может стать ключевым шагом. «В Европе и Северной Америке в большинстве небольших аэропортов действуют надежные меры безопасности, но могут быть пробелы из-за менее строгих правил».



Власти ЕС выявили аферу с поддельными деталями для Boeing и Airbus

Европейские авиационные регуляторы установили, что лондонская компания AOG Technics Ltd поставляла поддельные запчасти для ремонта реактивных двигателей CFM56, которые приводят в действие многие самолеты Airbus SE A320 старшего поколения и Boeing 737. Об этом сообщает Bloomberg со ссылкой на заявления компаний, нормативные документы и письма операторам.

В расследовании предположительно поддельных сертификационных документов и неутвержденных деталей участвовали производители запчастей для самолетов General Electric Co. и Safran SA.

В Агентстве авиационной безопасности Европейского союза (EASA) подтвердили, что сертификаты выпуска запчастей, поставляемых AOG Technics, были подделаны. Организации, указанные в качестве производителя, в каждом случае подтверждали, «что они не выдавали сертификат и не были разработчиком детали».

CFM56 является самым продаваемым двигателем в мире. Пока не установлено, сколько самолетов могло пострадать из-за несертифицированных деталей. Проблема не затронет новые двигатели CFM International и преемника CFM56 — CFM Leap, который используется на новейших узкофюзеляжных самолетах A320neo и 737 Max.

В начале августа EASA рекомендовало операторам помещать на карантин детали с поддельной документацией. AOG Technics пока не смогла предоставить подробную информацию о фактическом происхождении сомнительных деталей, говорилось в сообщении регулятора 24 августа.

Управление гражданской авиации Великобритании сообщило в уведомлении о безопасности полетов от 4 августа, что оно зафиксировало «большое количество подозрительных неутвержденных деталей», поставляемых через AOG Technics. В документе говорится, что на двигателях, установленных на самолетах, зарегистрированных в Великобритании, были обнаружены некоторые компоненты с поддельными сертификатами летной годности.

По словам представителя производителя, CFM обнаружила 72 фальсифицированных сертификационных документа о летной годности, охватывающих 50 номеров деталей, предоставленных AOG Technics для CFM56. Он добавил, что также были обнаружены два поддельных документа на компоненты двигателя GE CF6, более ранней широкофюзеляжной силовой установки.

В AOG Technics не ответили на звонки и сообщения

Bloomberg. На сайте компании сказано, что она является «ведущим мировым поставщиком авиационной техники» и источником новых и «пригодных к эксплуатации» запчастей для различных двигателей, которыми оснащаются модели 737 и A320. Компания сообщила, что у нее есть складские помещения в Лондоне, Франкфурте, Майами и Сингапуре.

Согласно сайту Палаты компаний Великобритании, AOG Technics была зарегистрирована в 2015 году и контрольным пакетом акций владеет 35-летний Хосе Самора Ирала, чье гражданство указано как британское в одних анкетах и венесуэльское в других. Агентство не смогло связаться с ним.

В феврале 2022 года компания оценивала стоимость своих активов в £2,58 млн (\$3,27 млн), говорится в материале.

Источник РБК



Правительство Нидерландов может отказаться от запрета на полеты джетов в Schiphol Airport

Правительство Нидерландов смягчило планы резко сократить количество рейсов самолетов в амстердамском Schiphol Airport, сообщили голландские СМИ. Согласно новому плану, к ноябрю 2024 года трафик будет ограничен на уровне 452000 рейсов в год, а не 440000, как первоначально предполагалось.

Кроме того, ожидаемый запрет на полеты частных самолетов и ночные полеты может быть полностью отменен. Ожидается, что правительство проинформирует Европейскую Комиссию о своих пересмотренных планах на этой неделе. С прошлого лета правительство Нидерландов требует от Schiphol Airport сократить летную активность из-за «шумового загрязнения местных жителей». Schiphol Airport выбрал поэтапное сокращение: с максимально разрешенного количества рейсов в 500000 в год, как было согласовано предыдущим правительством, до 460000 рейсов, а затем до 440000 рейсов.

В апреле Royal Schiphol Group объявила о своих планах резко сократить количество рейсов в Schiphol Airport (ЕНАМ). Эти планы включали запрет на частные самолеты в рамках более широкой стратегии по внедрению системы, ориентированной на структурное снижение шума и выбросов углекислого газа (CO₂) в соответствии с Парижским климатическим соглашением, не позднее 2026 года. По словам оператора аэропорта, мажоритарным акционером которого является правительство Нидерландов, полеты бизнес-авиации вызывают «непропорционально высокий уровень шума и выбросов CO₂ на одного пассажира». Новая экологическая

стратегия аэропорта также включает запрет на ночные полеты и призывает отказаться от проекта строительства дополнительной взлетно-посадочной полосы.

Операторы всех сегментов критически отнеслись к решению сократить пропускную способность самого загруженного аэропорта страны и подали несколько исков против планов правительства.

Правительство США также выступает против запланированных сокращений. В письме, полученном голландской ежедневной газетой De Telegraaf, Министерство транспорта предупреждает, что сотрудничество между голландскими и американскими авиакомпаниями может прекратиться, если американские авиакомпании потеряют слоты. «Мы просим Министерство инфраструктуры и водного хозяйства как можно скорее отложить первый этап правила экспериментирования», - говорится в письме.

На прошлой неделе отраслевые группы, в том числе Европейская ассоциация деловой авиации, заявили, что планы по сокращению количества разрешенных рейсов в Schiphol Airport должны быть приостановлены до тех пор, пока новое правительство Нидерландов не вступит в должность после всеобщих выборов 22 ноября. В совместном заявлении, опубликованном IATA и при поддержке Ассоциации авиакомпаний европейских регионов, заявляется, что для нынешнего временного правительства недопустимо проводить сокращения, которые поддерживаются государством и владельцем аэропорта и все еще подлежат судебному иску.

25 июля KLM и другие ведущие авиакомпании подали апелляцию в Верховный суд Нидерландов с просьбой отменить решение Апелляционного суда Амстердама от 7 июля о том, что Schiphol Airport может продолжить реализацию своих планов по сокращению ежегодных рейсов. Снижение уровня шума было названо основной причиной сокращений, но споры разворачиваются на фоне все более громкого политического давления в Европе с целью ускорить сокращение выбросов углекислого газа от авиаперелетов. Нынешнее коалиционное правительство Нидерландов больше не пользуется поддержкой большинства в Палате представителей страны, но остается у власти до выборов. Тем не менее, министр инфраструктуры Марк Харберс ранее заявлял, что правительство намерено продолжить сокращение трафика. ЕВАА опасается, что это может отрицательно повлиять на операторов деловых самолетов, которые все чаще становятся объектами нападений со стороны групп экологического протеста в Европе.

«Через несколько месяцев это правительство не будет нести ответственность за серьезные последствия, которые могут последовать из-за решения Schiphol Airport, особенно в отношении взаимодействия с торговыми партнерами Нидерландов, а также потери рабочих мест». IATA и ее союзники призывают руководство аэропорта продолжать применять давний международный сбалансированный подход к управлению авиационным шумом. Однако решение Апелляционного суда поддержало утверждение правительства о том, что это не должно применяться к «Экспериментальному положению», согласно которому должно быть введено сокращение трафика.

Поломка самолета Бербок привела к дополнительным расходам в размере более €104 тыс.

Отмена поездки министра иностранных дел Германии Анналены Бербок по странам Индо-Тихоокеанского региона в середине августа из-за поломки правительственного самолета привела к дополнительным затратам в размере более €104 тыс. Об этом сообщил журнал *Der Spiegel* со ссылкой на ответ МИД ФРГ на соответствующий запрос депутата Бундестага от Левой партии Севим Дагделен.

По данным журнала, в связи с отмененной поездкой Бербок в Австралию, Новую Зеландию и Фиджи внешнеполитическое ведомство Германии на текущий момент понесло расходы в размере около €104 331. В эту сумму включены затраты на обратный путь, который пришлось совершить членам правительственной делегации и пяти специальным гостям регулярным рейсом из Объединенных Арабских Эмиратов. «Очень небольшая часть делегации» продолжила путешествие регулярными

рейсами в планируемые страны в Тихоокеанском регионе, например, для возврата артефактов в Австралию.

Сама Бербок вернулась обратно в Гамбург первым классом авиакомпании Emirates.

Дагделен резко раскритиковала главу МИД ФРГ, обвинив министра в нарушении предвыборных обещаний. «Если бы министр Бербок более активно использовала регулярные рейсы, как она сама однажды объявила, это было бы дешевле для налогоплательщиков и более благоприятно для климата», - утверждала депутат.

О поломке самолета Бербок

15 августа Бербок сообщила, что вынуждена полностью отменить поездку по странам Индо-Тихооке-

анского региона из-за поломки правительственного самолета. До этого министр дважды пыталась улететь в Австралию из столицы ОАЭ, однако возвращалась обратно из-за технических дефектов воздушного судна.

До этого агентство DPA передавало, что Бербок была вынуждена прервать полет в Австралию из-за поломки правительственного самолета и совершить промежуточную посадку в Абу-Даби. Там правительственный самолет дозаправился и взлетел в направлении Австралии, но уже спустя три минуты экипаж заметил неполадку. Командир воздушного судна сообщил, что имеются проблемы с посадочными щитками. В итоге было решено снова вернуться в Абу-Даби. Для безопасного приземления пришлось в воздухе избавиться от 80 тонн керосина, поскольку лайнер после дозаправки весил 271 тонну при разрешенных при посадке 190 тоннах.

Вторая попытка Бербок улететь из Абу-Даби также провалилась. Через 15 минут после взлета в 01:00 по местному времени (00:00 мск) Airbus A340 отклонился от курса и полетел обратно в Абу-Даби. Командир воздушного судна заметил, что ничего подобного «никогда не было». После инцидента Военно-воздушные силы Германии приняли решение вывести из эксплуатации два самолета данной модели, используемые правительством ФРГ.

Воздушный флот правительства Германии состоит из пяти самолетов Airbus A310, двух Airbus A340, Airbus A321, четырех Bombardier Global 5000 и трех вертолетов Cougar AS-532.

Источник: ТАСС



На 35-й неделе 2023 трафик был на 6% ниже по сравнению с прошлым годом

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, глобальная активность бизнес-джетов за 35-й неделе снизилась на 6% по сравнению с прошлым годом. С начала этого года (с 1 января по 3 сентября) глобальный трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов отстает на 3% от аналогичного периода прошлого года и на 15% опережает показатели 2019г. Если рассмотреть только бизнес-джеты, то глобальная активность с начала года на 5% ниже прошлогодних показателей, и на 19% выше по сравнению с 2019г.

Пять крупнейших коммерческих авиакомпаний (Southwest, American, Delta, Ryanair и United Airlines) летают на 13% больше, чем в прошлом году, и на 7% больше по сравнению с 2019г.

Европа

В течение 35-й недели, закончившейся 3 сентября, активность бизнес-джетов в Европе выросла на 6% по сравнению с 34-й неделей, и на 6% ниже аналогичных дат 2022г. За последние четыре недели трафик упал на 8% по сравнению с тем же периодом прошлого года. С начала года активность бизнес-джетов в Европе снизилась на 8% по сравнению с прошлым годом, и на 8% выше относительно 2019г. В Германии и Австрии наблюдается падение трафика относительно уровня 2019г., на 2% и 4% соответственно.

В этом году больше всех в Европе летает парк самолетов Cessna, хотя ко-

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)
Cessna	144,677	1,132	-12.0%	5.0%	34.4%	6.6%
Bombardier	66,375	1,606	-3.5%	19.3%	69.8%	10.3%
Embraer	58,500	502	-5.7%	23.4%	78.9%	35.0%
Dassault	39,747	1,079	-9.4%	12.0%	53.9%	-10.7%
Gulfstream	29,612	1,820	-1.5%	26.5%	68.0%	-4.6%
Learjet	20,503	199	-9.3%	13.3%	33.7%	-9.5%
HawkerBeechcraft	17,915	228	-20.6%	-18.0%	13.7%	-21.0%
Pilatus	15,818	108	13.2%	168.4%	508.4%	936.6%
Boeing	4,370	155	-9.2%	-5.3%	2.1%	-44.9%
Cirrus	2,491	50	33.8%	117.0%	289.8%	371.8%
Eclipse Aerospace	2,126	40	-24.0%	-12.7%	108.6%	78.1%
Airbus	2,004	84	-9.4%	-10.7%	18.4%	-40.5%
Honda	1,985	27	-37.6%	-4.9%	92.5%	21.7%
British Aerospace	1	1	-99.5%	-99.8%	-99.8%	-99.8%
Israel Aerospace Industries	1	1		-83.3%	-85.7%	
Grand Total	406,125	7,011	-8.4%	13.3%	52.8%	7.8%

Трафик в Европе по производителям с начала 2023г.

личество рейсов сократилось на 12% по сравнению с прошлым годом, но на 7% больше, чем в 2019г. Парки Bombardier и Embraer держатся лучше, количество вылетов сократилось на 4% и 6% по сравнению с прошлым годом. В этом году бизнес-джеты Gulfstream являются самым активными в Европе, хотя объем полетов отстает от прошлого года на 2% и на 5% – от 2019г.

Северная Америка

На 35-й неделе активность бизнес-джетов в Северной Америке упала на 4% по сравнению с предыдущей неделей, и на 8% ниже показателей прошлого года. За последние четыре недели активность на 5% ниже аналогичных дат прошлого года. С начала года во всем регионе было выполнено 1,8 млн рейсов бизнес-джетов, что на 6% меньше по сравнению с прошлым годом, и на 18% больше, чем четыре года назад.

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	17,589,312	73%	15.8%	46.9%	74.6%	-11.0%
Business Aviation	3,573,303	15%	-3.2%	13.2%	59.8%	15.3%
Other	2,095,176	9%	29.2%	68.6%	159.1%	52.1%
Cargo	707,089	3%	-6.2%	-7.9%	1.2%	0.2%
Grand Total	23,964,880	100%	12.8%	39.8%	73.4%	-4.0%

Глобальные полеты самолетов с 1 января по 3 сентября 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Трафик корпоративных летных отделов на 9% ниже по сравнению с прошлым годом, и немного ниже по сравнению с 2019г. Программы долевого владения и управления воздушными судами значительно опережают показатели 2019г., хотя операторы по управлению воздушными судами на 6% отстают от прошлого года.

В США общая активность снизилась на 6% по сравнению с прошлым годом, но на 16% выше относительно 2019г. Флорида — самый загруженный штат, хотя трафик здесь снизился на 9% по сравнению с прошлым годом. В Калифорнии и Колорадо наблюдается двузначное падение по сравнению с прошлым годом, а Техас, занявший второе место по трафику, показал снижение на 6%.

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)
Corporate Flight Department	444,902	24%	-8.7%	11.5%	50.2%	-0.3%
Aircraft Management	392,677	21%	-6.0%	15.6%	83.4%	32.3%
Fractional Ownership	343,435	19%	5.7%	18.6%	87.2%	39.4%
Branded Charter	280,125	15%	-17.3%	-9.9%	42.4%	7.6%
Private Flight Department	260,771	14%	1.0%	26.4%	101.3%	36.1%
Shuttle	36,517	2%	-12.1%	15.9%	71.1%	14.7%
Under Research	25,414	1%	37.2%	93.4%	103.9%	-27.1%
Ambulance / Medical	19,037	1%	-11.5%	8.4%	28.2%	16.1%
Government / Military	11,542	1%	5.0%	25.9%	132.1%	126.3%
Cargo / Logistics	8,243	0%	-16.3%	-2.0%	21.4%	-32.7%
OEM	6,412	0%	-22.9%	-15.1%	8.3%	-44.1%
Training	1,568	0%	-15.0%	-2.5%	16.3%	7.0%
Grand Total	1,830,643	100%	-5.6%	12.0%	68.3%	17.7%

Типы операторов бизнес-джетов в Северной Америке с 1 января по 3 сентября 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Азия

В Азии активность бизнес-джетов в этом году на 15% выше по сравнению с прошлым годом, и на 49% выше относительно 2019г. Индия остается ведущим рынком, здесь наблюдается двузначный рост по сравнению с прошлым годом и трехзначный – относительно 2019г. Трафик в Китае отстает на 2% от 2019г., хотя виден сильный рост, на 56%, по сравнению с прошлым годом. В Израиле и на Филиппинах снижение выражается двузначными числами по сравнению с прошлым годом, хотя оба рынка значительно опережают показатели 4-летней давности.

Сверхдальние бизнес-джеты являются в этом году самыми популярными с точки зрения трафика и активных самолетов: объем полетов на 38% больше, чем в прошлом году. Активность бизнес-лайнеров опережает показатели 4-летней давности, отставая от прошлого года на 3%, активность средних бизнес-джетов на 5% ниже прошлогодней, а по сравнению с 2019г. наблюдается трехзначный рост.

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	62,659	15.4%	-8.6%	18.8%	55.7%	3.3%
United Kingdom	52,419	12.9%	-10.3%	67.1%	73.2%	8.7%
Italy	45,698	11.3%	-1.7%	25.6%	107.4%	21.2%
Germany	44,498	11.0%	-10.9%	4.4%	22.3%	-1.9%
Spain	35,396	8.7%	-8.4%	11.9%	83.3%	16.4%
Switzerland	27,172	6.7%	-9.1%	22.4%	42.4%	9.2%
Turkey	19,198	4.7%	7.3%	25.4%	80.8%	45.3%
Greece	12,760	3.1%	-4.1%	-9.0%	85.0%	19.4%
Austria	10,990	2.7%	-13.7%	3.1%	29.4%	-3.7%
Sweden	10,459	2.6%	-0.7%	110.1%	131.5%	75.8%
Netherlands	8,342	2.1%	-14.1%	41.5%	73.7%	21.4%
Belgium	7,142	1.8%	-14.5%	17.9%	54.6%	17.5%
Portugal	6,820	1.7%	-3.8%	25.9%	90.3%	40.6%
Russia	6,497	1.6%	-37.1%	-69.9%	-54.4%	-62.2%
Poland	5,850	1.4%	-4.8%	28.2%	55.5%	26.7%
Grand Total	406,125	100.0%	-8.4%	13.3%	52.8%	7.8%

Активность бизнес-джетов в Европе с 1 января по 3 сентября 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Ближний Восток

Активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке на 4% выше по сравнению с прошлым годом, и на 47% выше аналогичного показателя 2019г. На ряде ключевых рынков наблюдается спад активности по сравнению с прошлым годом, а именно на Кипре, в Бахрейне, Ливане и Кувейте. С начала года в ОАЭ наблюдается удвоение трафика по сравнению с 2019 года, и рост на 5% относительно прошлого года, в Саудовской Аравии рост на 8% по сравнению с прошлым годом, и на 40% – по сравнению с 2019г.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Спрос на бизнес-джеты на 35-й неделе снизился, о чем свидетельствует приглушенная активность в День труда. Спрос во Флориде на 35-й неделе упал на 20%. В Германии трафик бизнес-джетов падает ниже уровня 2019 года. Тем не менее, текущая тенденция в мировой деловой авиации лишь незначительно отстает от пиков 2022 года».



Departure Country	Departures PTD [✓]	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
Turkey	19,198	38.1%	7.3%	25.4%	80.8%	45.3%
United Arab Emirates	9,350	18.6%	5.4%	15.1%	125.9%	100.4%
Saudi Arabia	8,014	15.9%	8.4%	53.7%	114.5%	40.3%
Israel	3,690	7.3%	-12.0%	6.5%	88.4%	18.1%
Cyprus	2,529	5.0%	-0.5%	-18.4%	55.7%	28.9%
Qatar	1,493	3.0%	7.5%	41.9%	99.6%	78.4%
Jordan	1,372	2.7%	17.6%	28.9%	127.2%	80.5%
Iraq	1,167	2.3%	11.1%	17.3%	75.5%	194.7%
Bahrain	984	2.0%	-20.7%	-40.0%	48.0%	26.5%
Lebanon	821	1.6%	-10.3%	-19.8%	-12.0%	-34.6%
Kuwait	800	1.6%	-14.2%	-19.2%	23.6%	-0.1%
Oman	669	1.3%	22.3%	41.4%	64.0%	50.0%
Iran	142	0.3%	15.4%	29.1%	118.5%	94.5%
Brunei	97	0.2%	73.2%	136.6%	115.6%	26.0%
Yemen	34	0.1%	-19.0%	183.3%	1,600.0%	1,600.0%
Grand Total	50,388	100.0%	4.1%	17.8%	86.1%	46.9%

Активность бизнес-джетов по странам Ближнего Востока с 1 января по 3 сентября 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Aircraft Segments	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)
Ultra Long Range Jet	27,682	1,626	37.5%	66.1%	123.6%	30.0%
Heavy Jet	23,394	818	9.3%	20.9%	83.1%	55.0%
Airliner/Bizliner(Jet)	7,848	244	-3.0%	14.4%	70.3%	3.0%
Midsize Jet	5,713	182	-5.0%	6.0%	76.2%	115.8%
Light Jet	5,656	202	0.5%	28.8%	83.0%	81.3%
Super Midsize Jet	5,390	317	11.6%	20.2%	77.5%	39.3%
Super Light Jet	3,890	123	18.7%	41.6%	222.6%	282.9%
Very Light Jet	2,329	50	42.0%	146.5%	107.0%	292.1%
Entry Level Jet	406	17	-8.8%	-25.2%	802.2%	2,155.6%
Grand Total	82,308	3,570	15.2%	34.1%	98.3%	48.9%

Трафик типов бизнес-джетов в Азии, 1 января – 3 сентября 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Gulfstream увеличил дальность и скорость G700

Gulfstream Aerospace объявил, что совершенно новый Gulfstream G700 получит лучшие характеристики и больший комфорт в салоне, чем было объявлено первоначально. Во время сертификационных полетов самолет продемонстрировал увеличение дальности и скорости, а также уменьшение барометрической высоты в салоне.

Дальность полета G700 увеличилась до 7750 морских миль/14353 км при скорости 0,85 Маха и до 6650 морских миль/12316 км при скорости 0,90 Маха, что на 250 морских миль/463 км больше в обоих режимах по сравнению с первоначальными расчетами. Максимальная эксплуатационная скорость G700 также увеличилась с 0,925 Маха до 0,935 Маха, что делает его самым скоростным самолетом в парке Gulfstream.

И так минимальная в бизнес-авиации барометрическая высота в салоне G700 была дополнительно снижена до 2840 футов/866 метров при полете на высоте 41000 футов/12497 м, что обеспечивает еще больший комфорт для пассажиров.

«Мы проводим одну из самых обширных программ летных испытаний, поскольку G700 является первым деловым самолетом, прошедшим сертификацию Федерального управления гражданской авиации после принятия Закона 2020 года о сертификации, безопасности и подотчетности воздушных судов», — сказал Марк Бернс, президент компании Gulfstream. «В результате мы представим чрезвычайно зрелый, тщательно протестированный самолет, который превзойдет все ожидания по скорости, дальности полета и комфорту в салоне.

Наши усилия по сертификации продолжаются, и мы с нетерпением ждем возможности поставлять G700 клиентам по всему миру».

В ходе программы летных испытаний два полностью оборудованных самолета G700 совершили турне по миру, проверяя интерьер и предоставляя клиентам возможность ощутить самый просторный салон в отрасли, который также отличается низким уровнем шума, 20 панорамными оваль-

ными окнами Gulfstream и 100% свежим воздухом. На сегодняшний день эти два самолета пролетели около 246000 морских миль (455592 км) и установили более 45 рекордов скорости в парах городов, демонстрируя зрелость программы G700.

Программа летных испытаний G700 близка к завершению: пять опытных самолетов налетали более 4100 часов в дополнение к двум полностью укомплектованным предсерийным самолетам.



AIN провел анализ случаев выкатывания за пределы ВПП в бизнес-авиации

Среди пилотов существует старая аксиома, согласно которой три самые бесполезные вещи в авиации — это топливо на земле, воздух наверху и взлетно-посадочная полоса позади.

В контексте «взлетной полосы позади» схожие темы пронизывают многие случаи выкатывания за пределы взлетно-посадочной полосы: нестабилизированный заход на посадку, попытка выполнить посадку вместо ухода на второй круг, слишком большая посадочная дистанция и слишком высокая посадочная скорость, неправильное использование систем торможения и других систем замедления, а также запоздалое или неправильное

решение, ведущее к невозможности остановить самолет до того, как он выйдет из-под контроля.

Эти сценарии были выявлены изданием AIN в ходе анализа 164 случаев выкатывания (33%) из 494 зарегистрированных происшествий и инцидентов с выбранной группой марок и моделей самолетов, начиная с года ввода этих ВС в эксплуатацию. (FAA определяет выкатывание за пределы ВПП как «съезд с поверхности ВПП или выезд за пределы ВПП».)

Анализ подтвердил результаты предыдущих исследований: выкатывание за пределы взлетно-по-

садочной полосы составляет около трети всех зарегистрированных происшествий/инцидентов. На чартерные перевозки приходится почти 20% таких происшествий бизнес-джетов во всем мире.

В исследовании издания участвовало 11 моделей самолетов, четыре из которых одобрены для полетов с одним пилотом. Это HondaJet, Embraer Phenom 100, Raytheon Premier, Cessna Citation 550 и Citation 560XL, Gulfstream (кроме модели G200), Dassault Falcon 900, Bombardier Challenger 300 и 600, Learjet 45 и 55. Помимо анализа данных моделей самолетов AIN провел отдельный поиск по отчетам NTSB, в ходе которого было зафиксировано 67 случаев выкатываний с 2008 по 2022 год, по которым расследование было завершено.

Помимо нестабилизированных заходов на посадку, приводящих к посадкам с перелетом и высокой скоростью, другие преобладающие и часто перекрывающиеся причинные факторы включают потерю управления направлением на земле (LOC-G), сбой в работе систем, ошибки при техническом обслуживании, загрязненные взлетно-посадочные полосы, незнание авиационных систем или процедур, неиспользование чек-листов и отсутствие системы управления ресурсами кабины (CRM).

Выкатывание обычно не заканчивается смертельным исходом, но есть исключения. Пять инцидентов со смертельным исходом при посадке и три при взлете унесли жизни 32 членов экипажа и пассажиров. Два из них произошли в полете Part 135, а два из трех смертельных рейсов за пределы США были чартерными.



Самый страшный полет со смертельным исходом с точки зрения человеческих жертв (погибло семь человек) произошел 31 мая 2014 г., когда самолет Gulfstream G-IV, Part 91, попытался взлететь с неснятым механизмом стопорения рулей. В этой аварии было так много проблем, что NTSB опубликовало специальный отчет о расследовании и выпустило более десятка рекомендаций.

Другая катастрофа произошла с G-IV 30 октября 1996 года, и последовательность событий началась, когда самолет начал разбег при боковом ветре скоростью 24 узла. Примерно через 1340 футов после начала разбега самолет свернул влево и выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы. Следы шин указывали на то, что тормозное действие не применялось. Один из пилотов сказал: «Назад», затем другой пилот сказал: «Нет, нет, нет, давай, давай, давай, давай, давай». Когда самолет пересек неглубокую канаву, идущую параллельно взлетно-посадочной полосе, он начал терять части и поднялся в воздух после того, как столкнулся с бордюром на вылетном конце взлетно-посадочной полосы. Самолет загорелся, и все четыре человека, находившиеся на борту, погибли.

Переключатель управления выбором рулевого управления носовым колесом находился в положении «Только штурвал», а не в положении «Нормальное». Капитан и второй пилот составляли смешанный экипаж в соответствии с соглашением об обмене между двумя компаниями, эксплуатирующими G-IV. В руководствах по эксплуатации компаний и соглашениях об обмене не рассматривались смешанные экипажи, процедурные различия или обучение различиям в самолетах.

Вероятная причина этого происшествия заключалась в неспособности командира воздушного судна (КВС) поддерживать курсовое управление самолетом при порывистом боковом ветре, в его неспособности прервать взлет и «неспособности второго пилота адекватно контролировать и/или принимать достаточные меры по исправлению положения, чтобы помочь избежать происшествия». Факторы, связанные с происшествием, включали порывистый боковой ветер, неадекватную предполетную подготовку летного экипажа, переключатель рулевого управления носовым колесом в положении «Только штурвал», а также отсутствие стандартизации руководств по эксплуатации двух компаний и соглашения об обмене.

Тревожные проблемы, связанные с летным экипажем и оператором, были также обнаружены в ходе расследования NTSB посадки Falcon 50 Part 135 27 сентября 2018 года, в результате которой погибло два человека. Другим фатальным рейсом по Part 135 стала авария 19 сентября 2008 года, когда

самолет Learjet 60 попытался взлететь «с известными проблемами в обслуживании», включая низкое давление в шинах, согласно окончательному отчету NTSB. В результате аварии погибло четверо из шести находившихся на борту.

Хотя загрязненные ВПП (вода, снег, лед) были причиной более чем 40 выкатываний (около 17% от общего числа), только одна из восьми катастроф произошла на загрязненной ВПП. 31 августа 2010г. Citation 550 во время сильного дождя выполнял чартерный рейс в Папуа-Новую Гвинею. При попутном ветре двухдвигательный самолет приземлился на слишком короткой мокрой взлетно-посадочной полосе. Пилот попытался прервать посадку и уйти на второй круг, но самолет не смог набрать скорость и приземлился за пределами взлетно-посадочной полосы. Из пяти человек на борту выжил только второй пилот.

Два пилота против одного пилота

Среди моделей самолетов из выборки не было выявлено явной корреляции отклонений по количеству пилотов в летном составе для моделей самолетов, допущенных к эксплуатации одним пилотом, за исключением Premier. В семи из 13 инцидентов с Premier полет выполнялся одним пилотом.

Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что два из 12 рейсов HondaJet управлялись одним пилотом. Однако, судя по имеющейся информации, примерно в половине рейсов HondaJet численность летного экипажа определить не удалось. Из 26 происшествий с Phenom 100 с известным количеством членов экипажа, в 10-ти был один пилот.

EIGHT FATAL EXCURSION ACCIDENTS

DATE	AIRPLANE	SEGMENT	OPERATION	REG.	LOCATION	FATALITIES
12/30/96	Gulfstream G-IV	Takeoff	Private	U.S.	U.S.	4
9/19/08	Bombardier Learjet 60	Takeoff	Charter	U.S.	U.S.	4
8/31/10	Cessna Citation 550	Landing	Charter	Papua New Guinea	Papua New Guinea	4
2/12/12	Gulfstream G-IV	Landing	Charter	U.S.	Congo	4
7/13/12	Gulfstream G-IV	Landing	Positioning	U.S.	France	3
9/29/13	Cessna Citation 525	Landing	Private	U.S.	U.S.	4*
5/31/14	Gulfstream G-IV	Takeoff	Private	U.S.	U.S.	7
9/27/18	Dassault Falcon 50	Landing	Charter	U.S.	U.S.	2
TOTAL						32

*Single pilot; All excursions from dry runways except for the Citation 550 accident.

Согласно данным NTSB из окончательных отчетах о происшествиях зарегистрированных в США, отдельно от выборки AIN, только в одном из восьми полетов со смертельным исходом участвовал экипаж из одного пилота. 29 сентября 2013 года самолет Citation 525, выполняющий полет по Part 91, вышел из-под контроля при приземлении, столкнулся с ангаром и загорелся, в результате чего погибли пилот и трое его пассажиров. В NTSB заявили, что пилот задержал применение как колесных тормозов, так и воздушных, но не смогли определить причину этого. Комиссия также не смогла однозначно прийти к выводу, что пилоту могли мешать несколько непристегнутых домашних животных, в том числе большая собака.

EXCURSIONS AS A PERCENTAGE OF TOTAL ACCIDENTS/INCIDENTS
(By greatest percentage)

AIRCRAFT MODEL	ENTERED SERVICE	ONE-PILOT EXCURSIONS	TOTAL ACCIDENTS/INCIDENTS	TOTAL EXCURSIONS	PERCENT OF TOTAL
Embraer Phenom 100	2008	10	34	31	91%
Raytheon Premier I/IA	2001	7	28	14	50%
Honda HondaJet	2012	1	27	12	46%
Bombardier Learjet 55	1981	--	25	9	36%
Cessna Citation 550	1978	5	115	39	34%
Bombardier Learjet 45	1998	--	28	9	33%
Dassault Falcon 900	1986	--	35	10	29%
Gulfstream large-cabin series	1967	--	65	14	25%
Cessna Citation 560XL	1989	--	54	13	24%
Bombardier Challenger 600	1996	--	69	11	16%
Bombardier Challenger 300	2003	--	14	2	14%
Total/Average%		23	494	165	33%

Выкатывание как процент от общего числа происшествий/инцидентов

Турбовинтовые самолеты деловой авиации также имеют свою долю таких происшествий. По данным NTSB, с 2008 по 2022 год с одно- и двухдвигательными турбовинтовыми самолетами, зарегистрированными в США, произошло 75 выкатываний за пределы ВПП без смертельных случаев, включая редкое событие по Part 91K (долевое владение) и три катастрофических случая по Part 91. Смертельных случаев в подобных инцидентах с турбовинтовыми самолетами Part 135 за эти годы не было.

В настоящее время расследуются несколько недавних посадок без смертей, в том числе: две аварии Phenom 100 с одним пилотом (17 февраля 2023 г. и 5 марта 2023 г.) и три происшествия с HondaJet, одно из которых произошло в соответствии с Part 135 под управлением двух пилотов (9 марта 2022 г.) и два частных полета: один с одним пилотом (18 мая 2023 г.) и в Канаде с двумя пилотами (7 марта 2022 г.). В зависимости от обстоятельств и

степени ущерба могут быть проведены расследования последних выкатываний: Citation 750 (28 мая 2023 г.), Citation 550 (5 июня 2023 г.) и Falcon 10 (7 июня 2023 г.).

Учитывая общую статистику, видно, что она опровергает некоторые предположения в сообществе бизнес-авиации. Например, выкатывания не обязательно являются преобладающими при полетах с одним пилотом. Данные показали, что такие инциденты с одним пилотом составляют лишь около трети всех происшествий четырех моделей самолетов, рассмотренных AIN, которые одобрены для полетов с одним пилотом. Кроме того, хотя статистика показывает, что легкие самолеты как группа могут иметь немного более высокий процент выкатываний по сравнению с тяжелыми самолетами, ни одна конкретная марка или модель бизнес-джета не имеет большинства в таких инцидентах.



Возвращение в небо Lear 23-003

Можно утверждать, что Learjet является прародителем сегодняшней многомиллиардной отрасли деловой авиации. Когда в 1964 году был поставлен первый из изящных и быстрых самолетов Lear 23, он сразу же получил признание как среди знаменитостей, так и среди лидеров отрасли и создал рынок частной реактивной авиации, подняв имя Lear Jet в общественном лексиконе как символ новых путешествий, свободы и привилегий.

Lear 23-003 — первый из поставленных самолетов этого типа — теперь вернулся на родину в Уичито, где началась амбициозная программа по возвращению его в летный статус. В то же время он еще находится в процессе приобретения Classic Learjet Foundation (CLF), некоммерческой организацией, основанной бывшими и нынешними сотрудниками отрасли с целью вернуть 003 в то состояние, в котором он был передан заказчику в 1964 году.



Ричард Кович, историк группы, следил за путешествием самолета, учитывая его архетипический статус. «Примерно в 2018 году меня уведомили, что он больше не зарегистрирован», — рассказал он изданию AIN. «Так что это пробудило во мне любопытство: узнать, где находится самолет и что с ним будет». Поиски Ковича закончились в феврале 2022 года, когда ему позвонил отец владельца самолета и спросил, знает ли он кого-нибудь, кто хотел бы купить самолет. В июле 2022 года он, в конечном итоге ставший в руководстве группы после ее официальной регистрации, отправился во Флориду, чтобы проверить состояние самолета, который более десяти лет хранился на открытом воздухе в аэропорту Бартоу-Экзекьютив в Тампе.

У самолета был поврежден руль в результате прошлогоднего урагана «Иэн», но в годы простоя он был наглухо зачехлен. Позже, когда накачали шины и его перекатали в ангар, Lear 23-003 включился и загорелось освещение кабины. «Самолет цел, приборная панель, часы — все есть», — сказал Кович. «Мы не пытались запускать двигатели, потому что они простояли на улице 10–12 лет. Но мы пришли к выводу, что самолет того стоил».

Краткий анализ записей показал, что последний раз он летал более двух десятилетий назад. «Последнее техническое обслуживание было в 1998 году. Была еще одна запись в бортовом журнале в 1999 году, и налет не изменился — на тот момент он составлял чуть меньше 5900 часов — поэтому мы считаем, что на нем летали до тех пор, пока не вышли из строя шасси и двигатели, а потом его припарковали», — сказал Билл Кинкейд, президент организации.

После длительных переговоров обе стороны договорились о цене покупки в \$90 000 по сравнению с первоначальной запрашиваемой владельцем ценой в \$250 000. «Мы имели дело с настоящим владельцем. Мы договорились с ним и сказали, что никто не собирается платить четверть миллиона долларов за этот самолет», — сказал Кинкейд, добавив, что владельцы знали о значении самолета и что кто-то в конечном итоге будет его искать. «У них был запас времени на самолет — они сэкономили его и хранили где-то около 25 лет — поэтому они заслуживали компенсации за свои усилия».

В конце концов владелец согласился с группой, что самолет следует сохранить. «Я думаю, нам удалось убедить его в том, что мы, пожалуй, лучший вариант в мире», — продолжил Кинкейд. «Мы все увлечены, мы все энтузиасты, у нас есть связи и технические знания, чтобы собрать деньги и снова поднять самолет в воздух, поэтому мы пришли к довольно хорошему соглашению, которое, я не думаю, он нашел бы с другим покупателем».

Действительно, учитывая родословную самолета и присущую ему историческую ценность, неко-

торые могут подумать, что он мог бы найти дом в Национальном музее авиации и космонавтики Смитсоновского института в Вашингтоне, округ Колумбия, но в этом учреждении уже выставлен единственный более старый самолет Learjet: 002, который использовался в программе летных испытаний и был приобретен непосредственно у производителя (001 был потерян в аварии на летных испытаниях еще в 1964 году).

Как только цена на 003 была установлена, фонд выплатил владельцу авансовый платеж, в результате чего можно было снять двигатели GE CJ610-1 и получить записи об их техническом обслуживании. Для ремонта их отправили непосредственно в компанию International Turbine Industries из Мичигана. Компания International Turbine переделает их в модификацию CJ610-4 в качестве пожертвования в натуральной форме.

Одним из сокровищ приобретения является полный набор бортовых журналов 23-003, начиная с момента его поставки, что делает их своего рода капсулой времени. «Лайман Янделл был главным инспектором Learjet в самые первые дни, и его имя есть в бортовом журнале», — сказал Кинкейд. «Это он объявил его годным к полетам еще в 1964 году».

Сам планер был разобран для транспортировки в Уичито, где он был построен почти шесть десятилетий назад и где базируется фонд, официально основанный в сентябре прошлого года.

Крылья сняли, а фюзеляж погрузили на специальный ложемент. Оба узла прибыли в Канзас на грузовике-платформе в конце февраля. Bombardier,



которая приобрела Learjet в 1990 году, выделила место для размещения самолета в здании 14 своего комплекса, том самом здании, откуда раньше осуществлялись поставки Learjet.

Хотя внешний вид и кабина 003 были осмотрены, у фонда пока еще не было возможности тщательно изучить конструкцию планера. «У нас есть договор купли-продажи с нынешним владельцем самолета, и когда мы заплатим ему полную сумму, мы сможем фактически начать процесс восстановления», — объяснил вице-президент фонда Джоэл Вебер. По словам Криса Маршалла, секретаря группы и руководителя отдела сбора средств, фонду все еще необходимо собрать около \$50 000. Хотя он подал заявку на гранты, которые могли бы помочь преодолеть этот разрыв, он все еще ищет финансовые жертвования.

Большая часть восстановительных работ будет выполнена добровольцами из отрасли, и фонд ожидает, что в них примут участие многие из нынешних и вышедших на пенсию авиационных работников города — некоторые из них даже работали на сборочной линии Lear 23 в первые дни — но сколько времени может занять завершение проекта, еще предстоит определить.

«Если бы мы имели дело с Lear 23, который был в эксплуатации и поступил в эксплуатацию, мы бы говорили о шести-восьми месяцах, но это не тот случай», — сказал Кинкейд. «Мы знаем, что крыло может быть в аварийном состоянии, и пока мы не сделаем его рентген, не заберем в него и не очистим, мы, честно говоря, не знаем». В зависимости

от того, насколько гладко пройдет этот процесс, предполагаемый срок завершения варьируется от трех до пяти лет. Поскольку производство Learjet было прекращено в 2021 году, компания Bombardier спасла и передала в дар главный сборочный стенд Learjet с ныне несуществующей сборочной линии, чтобы помочь решить любые проблемы в этой области. Сейчас агрегат находится на хранении, и он весит 15 тонн в собранном виде.

Что касается других деталей, которые могут потребоваться, то фонд обнаружил несколько планеров Lear 23 на двух известных площадках по утилизации самолетов. «Я просмотрел множество старых фюзеляжей и знаю, что есть много полезных деталей, которые мы, вероятно, получим», — сказал Вебер. «Оба владельца этих компаний уже дали мне устное согласие, что мы можем получить всё, что мы хотим».

Интерьер самолета заменялся как минимум один раз за время его эксплуатации, и группа намерена вернуть его к заводским стандартам. «Мы хотим вернуться к оригиналу», — сказал Кинкейд. «Еще одна вещь, которая у нас есть, — это доступ к большому количеству архивной информации как с технической точки зрения, так и с точки зрения маркетинга и продаж, поэтому у нас есть доступ к замечательной сокровищнице данных, которая поможет нам восстановить самолет».

Он также добавил, что местные сервисные провайдеры активизировались. «У нас были некоторые очень предварительные обязательства по жертвованиям в натуральной форме на услуги, которые

будут нам предоставлены», — сказал он. «Нам даже не приходилось спрашивать, как только они узнали, что это произойдет, они сказали: «Мы хотим заняться интерьером». Мы считаем, что это один из способов, благодаря которому реставрация может быть успешной и быстрой, потому что очень много людей заинтересованы в участии». Группа рассматривает аналогичные предложения по стеклам и внешней окраске самолета.

Несмотря на то, что кабина экипажа укомплектована, фонд признает, что необходимо внести некоторые изменения. «Я думаю, что желание фонда состоит в том, чтобы мы оставили ее как можно более оригинальной, но рассмотрение фактора безопасности и некоторых эксплуатационных ограничений, с которыми мы можем столкнуться, заставит нас сделать некоторые обновления», — сказал Вебер.

Аналогичным образом необходимо будет принять решение о том, приводить ли самолет в соответствие с действующими нормами по шуму. «У нас есть путь соблюдения требований, что означало бы наличие «комплекта снижения шума», а также у нас есть путь освобождения от налогов Федерального управления гражданской авиации через программы живой летающей истории», — объяснил Кинкейд. «На самом деле мы не можем начать оформление каких-либо документов об освобождении от уплаты налогов, пока самолет не будет зарегистрирован на имя фонда».

Одним из препятствий, которое уже было преодолено, было получение первоначального N-номера

для 003, N200Y. За время своего долгого существования самолет сменил регистрацию, и номер, который он носил при поставке, с тех пор перешел к самолету Cessna Sovereign, принадлежащему корпорации из Луизианы. «После нескольких месяцев приставаний и уговоров я добился их согласия передать нам этот N-номер, и это было в удобное время, потому что в этом году они все равно собираются перекрасить самолет», — сказал Вебер. В свою

очередь, фонду пришлось приложить все усилия, чтобы получить персональный сменный регистрационный номер, который удовлетворил владельца компании. На случай, если эта попытка потерпит неудачу, фонд также получил бортовой номер 003, который носил во время программы летных испытаний.

Забегая вперед, отметим, что фонд имеет в своем

составе двух пилотов с типовым рейтингом, один из которых был пилотом по маркетинговым операциям в Learjet, а другой работал летчиком-испытателем при производстве.

Поскольку других действующих самолетов Lear 23 не осталось, группа рассчитывает привезти 003 на авиашоу, такие как EAA AirVenture и Sun 'N Fun, «чтобы», по словам Маршалла, «люди могли увидеть, как выглядит и звучит впервые специально разработанный и построенный бизнес-джет, и как он летает».

С помощью самолета фонд хочет не только рассказать историю Билла Лира и людей, которые разработали самолет, ставший синонимом частных роскошных путешествий в 60-х и 70-х годах, но также ту роль, которую сыграли предпринимательство и техническое развитие. «Маркетинг и поддержка знаменитостей актуальны в сегодняшней экономике», — сказал Маршалл. «Мы хотим привнести элементы этой истории и использовать их в школах, чтобы обучать детей, вдохновляя их делать карьеру в области технологий и в авиации, начиная с начальной школы и заканчивая колледжем».

Фонд также считает 003 символом величественной авиационной истории Уичито. «Мы считаем, что этот самолет задал тон всем бизнес-джетам, поставляемым из Уичито», — заявил Вебер. «Мы не хотим говорить только о наследии Learjet, мы хотим убедиться, что мы предаем это гласности, и чтобы весь город владел этим, и весь мир бизнес-джетов владел этим».

Источник: AIN



Самолет недели

Оператор/владелец: *Tulpar*

Тип: *Yakovlev YAK 40*

Год выпуска: *1981 г.*

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



Фото: *Дмитрий Петроченко*