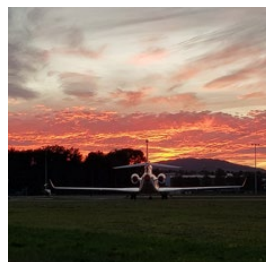




По словам спикеров, выступавших на выставке Air Charter Expo, спрос на чартерные рейсы частных самолетов несколько снизился после ажиотажа постковидных путешествий в 2022 году. Брокеры и операторы отметили, что небольшое снижение спроса можно только приветствовать, поскольку оно улучшает предложение самолетов и облегчает предоставление прибыльных и качественных услуг. Прочитайте еще раз это предложение. А ведь официальная статистика гласит, что темпы падения трафика в Старом Свете более похоже на устоявшийся тренд, со сложно прогнозируемой среднесрочной перспективой, без каких-либо «взлетов» в традиционные «высокие сезоны». Не было сильного «летнего спроса», не прогнозируется и скачок «новогоднего и рождественского трафика». Только в прошлом месяце в Европе активность упала в среднем на 9,4% в годовом исчислении и на 1,61% в месячном. Зато все, как один окунувшись в «зеленый вопрос», заспамили эфир своими псевдодостижениями в области SAF и «громкими бюрократическими заявлениями», которые, как показывает практика, не стоят и выведенного яйца.

И еще немного цифр. Согласно последнему отчету TraqPak от Argus International, в августе активность деловой авиации в Северной Америке упала на 3,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Эти цифры стали для аналитиков неприятным сюрпризом, так как прогноз на август подразумевал снижение на 0,1%. «До этого месяца мы ожидали, что активность покажет некоторые незначительные признаки улучшения, но этого не произошло».

На этой неделе Business Air News провел опрос среди пилотов и владельцев бизнес-джетов, а также подписчиков, чтобы определить ведущие FBO в регионе EMEA. Как отмечает издание, не для всех комплексов требуются огромные инвестиции в технологии или оборудование, некоторые апеллируют к аппетитам своих клиентов в предоставлении высококачественного обслуживания. Кто вошел в ТОП 10? Читайте в этом выпуске.



## Трафик в сентябре на 4% ниже прошлого года и на 19% выше 2019

WINGX: с 1 по 10 сентября трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов в мире упал на 4% по сравнению с сентябрем прошлого года, и всё ещё на 19% выше относительно 2019г.

стр. 24

## Чартерные авиакомпании сообщают о стабилизации спроса

На выставке Air Charter Expo (ACE) брокеры и операторы отметили, что небольшое снижение спроса можно только приветствовать, поскольку оно улучшает предложение самолетов и облегчает предоставление прибыльных и качественных услуг

стр. 27

## Leonardo могла бы предотвратить катастрофу вертолета футбольного клуба «Лестер Сити»

5 сентября Отдел по расследованию авиационных происшествий Великобритании (AAIB) опубликовал подробный отчет о крушении вертолета AW169 на стадионе футбольного клуба «Лестер Сити» в октябре 2018 года

стр. 29

## «Пчёлке» хочется летать, или зачем под Белгородом реконструируют Ан-14

После службы в вооружённых силах и многолетнего отдыха в статусе музейного экспоната лёгкий двухмоторный советский Ан-14 имеет все шансы снова встать на крыло. Стальная пташка прибыла на томаровский аэродром в конце июня из Риги, откуда транзитом через Смоленск её везли почти год

стр. 31

## Росавиация ограничила действие сертификата эксплуатанта «Алтай Авиа» до декабря

Росавиация приказом ведомства от 6 сентября ввела ограничение срока действия сертификата эксплуатанта авиакомпании «Алтай Авиа» до 4 декабря 2023 года, сообщило Федеральное агентство воздушного транспорта.

Сертификат эксплуатанта — это основной документ для перевозчика, без которого нельзя выполнять коммерческие воздушные перевозки.

«Приказом Росавиации от 06.09.2023 № 741-П в сертификат эксплуатанта ООО «Алтай Авиа» № 573 в соответствии с письмом Ространснадзора от 15.08.2023 введено ограничение срока действия СЭ (сертификат эксплуатанта. — Ред.) до 04.12.2023», — отмечается в сообщении.

При этом только в июне этого года решением руководителя Росавиации авиакомпании разрешили

эксплуатировать новый тип воздушного судна — Ми-8 АМТ, уточняется на сайте авиарегулятора.

В «АлтайАвиа» «Известиям» сообщили, что направят в Росавиацию информацию об устранении обнаруженных нарушений. После этого ограничения сертификата будут сняты, считает представитель перевозчика.

В парке «Алтай Авиа» есть как российская техника (вертолеты Ми-8АМТ, Ми-8МТВ и Ми-8Т), так и зарубежная: Eurocopter AS350 (четыре машины) и Robinson R66 (две машины).

27 июля в районе населенного пункта Тюнгура Республики Алтай произошло крушение Ми-8 авиакомпании «Алтай Авиа». На борту находились три члена экипажа и 13 пассажиров. В пресс-службе МЧС РФ сообщали, что четверо погибли, десять пострадали. Межгосударственный авиационный комитет сформировал комиссию по расследованию инцидента. Следователи возбудили уголовное дело по ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта»). По предварительным данным, причиной ЧП могла стать ошибка пилотов во время посадки. По данным, указанным на сайте Межгосударственного авиационного комитета (МАК), в катастрофе погибли пять человек.

По итогам проведенной после крушения проверки Ространснадзора было выявлено около 40 нарушений федеральных авиоправил, и почти все пилоты были отстранены от полетов.

*Источник: Известия*



### 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



## Argus: в августе рынок США преподнес неприятные сюрпризы

Согласно последнему отчету TraqPak от Argus International, в августе активность деловой авиации в Северной Америке упала на 3,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Эти цифры стали для аналитиков неприятным сюрпризом, так как прогноз на август подразумевал снижение на 0,1%. «До этого месяца мы ожидали, что активность покажет некоторые незначительные признаки улучшения, но этого не произошло», - отметили в Argus.



Активность в месячном исчислении действительно показала рост: долевой трафик вырос на 4,9%, Part 91 – на 2,7%, а Part 135 – на 0,4%.

На пике до пандемии в Северной Америке в месяц выполнялось в среднем 260 000 рейсов; на пике после Covid эта цифра подскочила до 306 000. Средний показатель за последние 12 месяцев составил 292 000 полетов. «Отрасль по-прежнему выглядит хорошо, но мы далеки от постковидных максимумов», - сообщает Argus. «В дальнейшем будет важно следить за операторами Part 135».

Долевые операторы, единственный сегмент с положительными показателями по сравнению с предыдущим годом, показали в августе рост на 7,9%. Объем операций Part 91 упал в среднем на 5,3%, а трафик турбовинтовых самолетов снизился на 2,4%; полеты легких бизнес-джетов потеряли 3,1%; среднеразмерные джеты опустились на 13%, а самолеты с большим салоном также снизили активность на 3,3%.

Что касается Part 135, то среднее падение составило 6,5%, при этом самолеты с большим салоном были единственной категорией в этом сегменте, где наблюдался рост по сравнению с прошлым годом – на 3%. Количество рейсов на легких бизнес-джетах по Part 135 сократилось на 14,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В Европе активность упала в среднем на 9,4% в годовом исчислении и на 1,61% в месячном.

[\*Global Business Aircraft Activity Report\*](#)

 A close-up, high-angle photograph of a polished aircraft engine nacelle, showing the circular intake and the surrounding structure. The surface is highly reflective, with bright highlights and a dark, almost black background.
 

**ПОЛИРОВКА**  
BRIGHTENING POLISHING

**+7(495) 646-05-42**

## Путин разрешил главе МВД пользоваться самолетами СЛО «Россия»

Министр внутренних дел РФ сможет пользоваться самолетами специального летного отряда «Россия», соответствующий указ подписал президент РФ Владимир Путин.

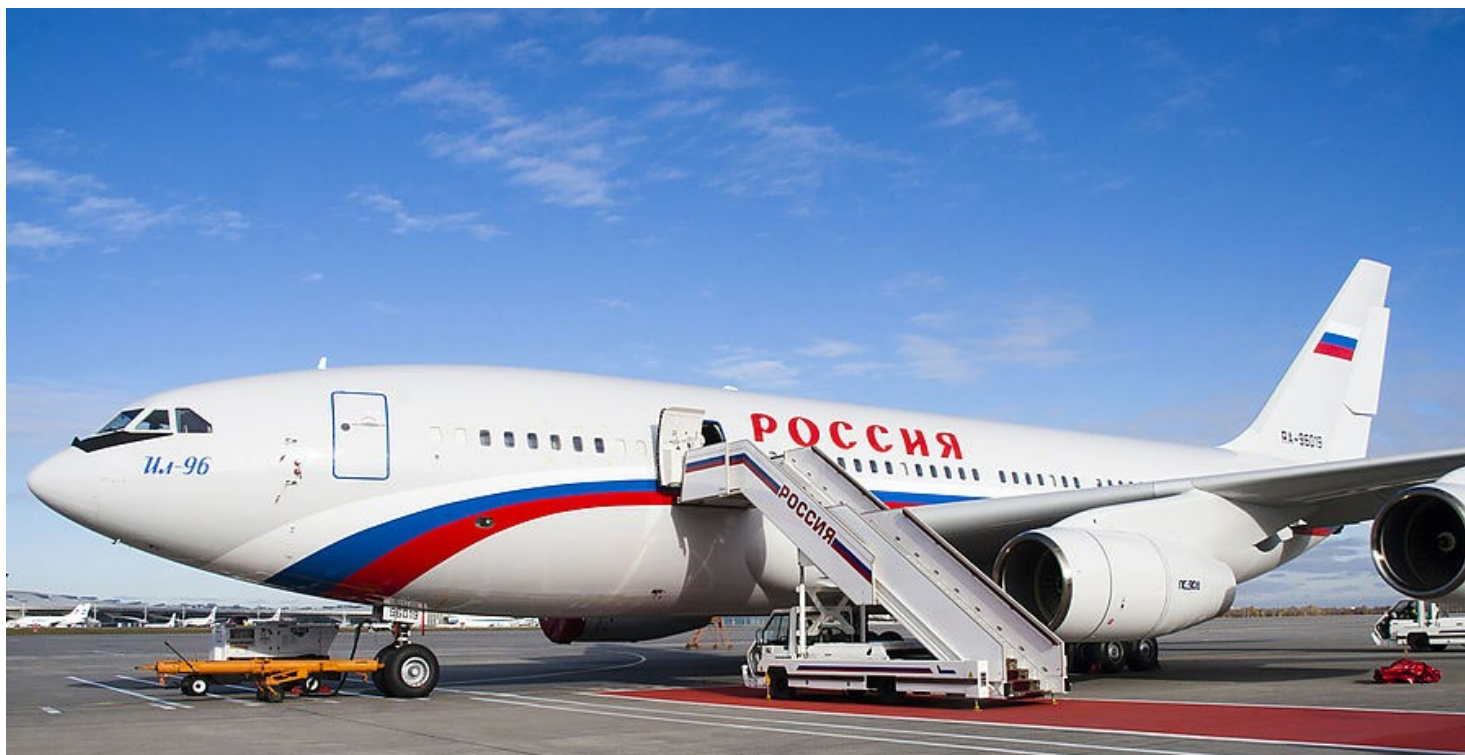
Документ опубликован интернет-портале правовой информации. Изменения вносятся в соответствующий президентский указ от 2009 года.

«Абзац четвертый пункта 1 после слов «руководителя администрации президента Российской Федерации» дополнить словами «министра внутренних дел Российской Федерации», — говорится в новом указе.

Таким образом, глава МВД включен в список лиц, авиaperевозки которых осуществляет СЛО «Россия», наряду с президентом РФ, премьер-министром, председателями обеих палат парламента, главами Конституционного и Верховного судов, генпрокурором, руководителем Следственного комитета, главой администрации президента и министром иностранных дел.

С мая 2012 года пост главы МВД России занимает Владимир Колокольцев.


*Источник: ПРАЙМ*




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



## Операторам советуют избегать полетов в воздушном пространстве над Арменией и Азербайджаном

Операторам самолетов советуют избегать полетов в воздушном пространстве над Арменией и Азербайджаном, поскольку растет обеспокоенность по поводу возможности повторного возникновения военного конфликта между странами, граничащими с Европой и Азией, пишет AIN.

На прошлой неделе государства бывшего Советского Союза обвинили друг друга в эскалации наращивания войск вдоль их общей границы, несмотря на попытки договориться о поставках гуманитарной помощи, которая будет отправлена армянам, проживающим в Азербайджане.

Консультант по авиационной безопасности Dyami Strategic Security Services предупредил своих клиентов избегать этого района, а основатель и генеральный директор Эрик Схоутен выразил обеспокоенность тем, что операторы, возможно, еще

недостаточно серьезно относятся к риску пролета. «Это действительно новая опасная горячая точка. Воздушное пространство над Арменией и Азербайджаном представляет собой небольшой коридор между двумя могущественными и нестабильными государствами, а именно Россией и Ираном. Соседняя Турция также была названа игроком в кавказском региональном конфликте в контексте очевидного намерения Азербайджана захватить территорию в Армении с христианским большинством, чтобы создать сухопутную связь со своим мусульманским союзником», - комментируют в Dyami Strategic Security Services.

Растущая напряженность вызвала опасения, что эксплуатанты могут не захотеть дополнительных трат на облет территорий, однако в Dyami Strategic Security Services рекомендуют искать новый маршрут исходя из безопасности полетов.



UTG PA

Центр деловой авиации  
UTG Private Aviation  
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

## Компания «ДримДжет» продолжает покорять Китай

Российская компания «ДримДжет» продолжает расширять географию полетов в Китай. В сентябре был выполнен рейс по маршруту Внуково – Санья – Шэньчжэнь (Баоань) – Внуково на бизнес-джете Bombardier Challenger 850. Оперативная проработка организации и обеспечение рейса была осуществлена совместно с эксплуатантом воздушного судна «Авиа Менеджмент Групп».

В крупнейших китайских аэропортах самолет обслуживал ведущий провайдер услуг бизнес-авиации Bravo Aviation. Помимо традиционного набора услуг на борту, пассажиры имели возможность воспользоваться инновационным решением «JetBed», которое превращает два кресла в комфортабельное спальное место. JetBed доступно на самолетах DreamJet по предварительному запросу.

Это не первый рейс российской компании в Поднебесную. В мае текущего года «ДримДжет» выполнила свой первый рейс в Китай на Legacy 600 по маршруту Москва – Шанхай.

В компании добавили, что с начала года растет интерес и количество запросов на перелеты в Поднебесную. Это связано с отменой многих ограничительных мер после приостановки воздушного сообщения более чем на три года из-за пандемии. Кроме этого, Китай готов к дальнейшему расширению экономических и торговых связей с Россией и продвижению сотрудничества, что делает его привлекательным для полетов бизнесменов из нашей страны.

Сейчас «ДримДжет» предлагает на рынке бизнес-джеты Embraer Legacy 600, два Bombardier Challenger 850 и Як-40Д в VIP конфигурации. С февраля текущего года DreamJet запустил продажи чартерных рейсов на 14-местных бизнес-джетах Bombardier Challenger 850 — самых просторных и комфортабельных самолетов в своем классе. Борты внесены в коммерческий сертификат российского эксплуатанта, что позволяет выполнять рейсы внутри РФ и многие «дружественные страны».



### Представляем Як-40Д VIP

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



Борис: +7 999 710 91 00

Дмитрий: +7 926 865 62 65

Владимир: +7 963 676 97 86

E-mail: [flight@mydreamjet.ru](mailto:flight@mydreamjet.ru)

Dream Jet



## Business Air News публикует рейтинг 10 наиболее популярных европейских FBO

Business Air News провел опрос среди пилотов и владельцев бизнес-джетов, а также подписчиков, чтобы определить ведущие FBO в регионе EMEA. Как отмечает издание, не для всех комплексов требуются огромные инвестиции в технологии или оборудование, некоторые апеллируют к аппетитам своих клиентов в предоставлении высококачественного обслуживания.

«Поскольку деловая авиация продолжает устойчиво расти, увеличивается и число пользователей аэропортов, что стимулирует рынок FBO. Прогнозы предсказывают значительный подъем в течение следующих нескольких лет, и эти провайдеры будут иметь возможность развиваться по мере оптимизации предложений по техническому обслуживанию, топливу, парковке, ангарам и наземному обслуживанию. Хотя некоторые беспокоятся, что увеличение количества авиаперевозок нанесет еще больший ущерб нашей планете, многие FBO расширяют, обновляют и модернизируют свои объ-

екты таким образом, чтобы смягчить эти опасения и способствовать движению «зеленой повестки». Эти шаги могут найти отражение в устойчивом обеспечении авиационным топливом, в наземных электрических транспортных средствах, в экологических методах строительства и безбумажных операциях», - комментируют в Business Air News.

Рейтинг 10 наиболее популярных FBO:

- Southend (London Southend): London Southend Jet Centre
- Stockholm (Bromma): Grafair Jet Center
- Copenhagen (Roskilde): Roskilde Executive Handling
- Palma de Mallorca: Mallorcair
- Amsterdam (Schiphol): Jet Aviation Amsterdam
- Paris (Le Bourget): Dassault Falcon Service
- Berlin (Brandenburg): ExecuJet Europe
- London (Luton): Harrods Aviation
- Olbia (Costa Smeralda): Eccelsa Aviation
- Zurich: Jet Aviation Zurich



### 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

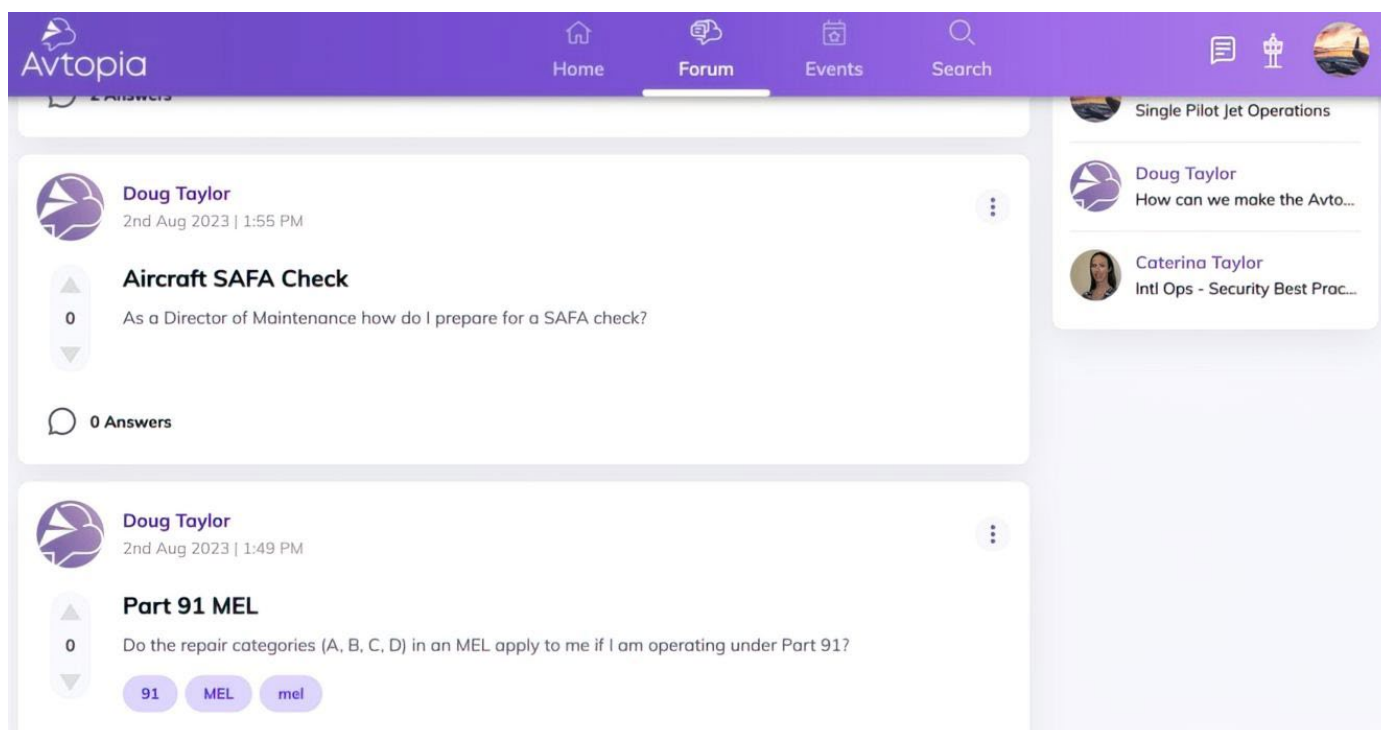
## Avtoria объединит профессионалов в области авиации и поможет решать проблемы AOG

Группа ветеранов бизнес-авиации запустила Avtopia, онлайн-платформу, которая позволяет профессионалам авиации общаться и сотрудничать. Виртуальное сообщество, для доступа к которому требуется вход в систему, не подразумевает абонентской платы.

«Доступная как в формате приложения, так и в веб-формате, Avtopia предоставляет функции, позволяющие всем в авиации собираться вместе, чтобы делиться идеями, продвигать и помогать друг другу, а также создавать сильное сообщество для будущего нашей отрасли», - заявили в группе. Приложение доступно в магазинах Apple и Google Play.

Сообщество включает бизнес-обзоры и общественные форумы, а также списки событий. Функция AOG, которая связывает эксплуатантов воздушных судов в ситуациях AOG с поставщиками услуг, будет доступна только через приложение и заработает в ближайшее время.

«Все, что летному экипажу приходится делать в ситуации AOG, обо всем этом позаботится Avtopia. Так Avtopia AOG предупреждает диспетчерские и обслуживающие группы операторов, а также подключает их к проверенным провайдерам для быстрого решения проблемы», - заявили в группе.



**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**



## Система Gogo AVANCE L5 с поддержкой 5G теперь доступна на бизнес-джетах Dassault

Система AVANCE L5 от Gogo Business Aviation с полной поддержкой Gogo 5G теперь доступна для установки на популярных моделях бизнес-джетов Falcon в сервисных центрах Dassault Falcon Jet. В настоящее время в эксплуатации находится более 2000 самолетов Falcon, из которых более 500 используют возможности AVANCE L5, что обеспечивает простой путь для обновления до новых технологий, таких как Gogo 5G.

«Gogo 5G был разработан для наших клиентов, чтобы обеспечить высокую пропускную способность с низкой задержкой, удовлетворяя растущий спрос на сервисы и приложения с большим объемом данных», - сказал Дэйв Сальвадор, вице-президент Gogo по продажам на вторичном рынке. «Инвестиции Dassault в обеспечение Gogo 5G и разработку STC являются важнейшим компонентом вывода на

рынок этой революционной сетевой технологии».

Клиенты, которые решат перейти на AVANCE L5 сейчас, ощутят немедленное повышение производительности и будут подготовлены для Gogo 5G после его запуска. Во время монтажа на самолете будет установлена система Gogo AVANCE L5 и две многодиапазонные антенны, установленные снизу фюзеляжа.

Система будет работать в сети Gogo Biz 4G до тех пор, пока в середине 2024 года не будет доступно для установки одноблочное устройство AVANCE LX5, полностью интегрированное с сетью Gogo 5G.

Dassault получит полные дополнительные сертификаты типа (STC) Gogo 5G и AVANCE LX5, как только услуга 5G станет доступной.



Jetport Interiors

Решения,  
создающие  
стиль

+

jetport-interiors.tech

## TAG Aviation открывает два новых офиса в Женеве

TAG Aviation Europe приняла решение переехать из своего нынешнего офиса в Женеве в два новых офиса. Один офис остается в аэропорту Женевы в новом месте, что жизненно важно для TAG, тогда как другой находится в центре города и будет представлять собой центр продаж для новой коммерческой команды.

«Этот переезд офиса означают дальнейшую приверженность нашему европейскому бизнесу, а также максимальное использование преимуществ наших команд в Женеве, чтобы иметь возможность эффективно взаимодействовать как с клиентами, так и с партнерами в авиации и бизнесе», — сказала генеральный директор Джоан Гудолл.

Офис TAG в центре города имеет роскошную об-

становку, в том числе ресторан, тренажерный зал, бар, кинотеатр и помещения для совместной работы. Однако его главным преимуществом является его расположение среди городских банков и офисов глобальных компаний, что позволяет членам коммерческой команды TAG быстро и эффективно встречаться с потенциальными клиентами.

Новый офис TAG в аэропорту представляет собой современное, светлое рабочее пространство премиум-класса с просторными переговорными комнатами и полностью оборудованной столовой для персонала. Офис предлагает идеальное расположение для легкого доступа к аэропорту и близлежащим провайдером бизнес-авиации. Помимо Женевы, TAG Aviation также имеет европейские офисы в Фарнборо, на Мальте и в Сан-Марино.





## Léman приобретает Alpes Hélicoptères

Léman Aviation приобретает контрольную долю в Alpes Hélicoptères и берет на себя ее управление. Базируясь в Анси (Верхняя Савойя) во Франции, компания Alpes эксплуатирует три газотурбинных вертолета — Robinson R66 и два Bell 407 — в регионе Лазурного берега.

Новый владелец планирует предлагать услуги управления воздушными судами, программы совместного владения и чартерные перелеты, а также трансферные, деловые и экскурсионные полеты в Альпы, Монако и Средиземноморье, в том числе в районы озера Анси, Арави и Монблан.

Владельцами компании Léman являются Никола Мирас и Винсент Полле. Ранее Мирас занимал высшие руководящие должности в Airbus, Sabena Technics и Bombardier. Полле начал свою карьеру в качестве инженера в Safran и Air France/KLM, а также был менеджером по управлению тендерами, вице-президентом по продажам и директором авиационных программ в Sabena Technics. Он также работал вице-президентом по продажам и маркетингу в HBG Hélicoptères.

«В рамках глобального проекта Léman Aviation с Alpes Hélicoptères предоставляет дополнительное решение для региональной воздушной мобильности, предлагая инновационные, высококачественные услуги нашим клиентам, и мы твердо верим в модель совместного владения», - заявили Мирас и Полле. «Alpes Hélicoptères добавляет новое измерение к услугам воздушной мобильности».

## Bristow покупает 80 eVTOL VoloCity для работы в США и Великобритании

Bristow Helicopters договорилась о покупке у Volocopter до 80 eVTOL VoloCity. В соответствии с соглашением, вертолетный оператор будет работать с Volocopter над развитием городской экосистемы воздушной мобильности для пассажиров и грузов в США и Великобритании.

Bristow разместила твердый заказ на два воздушных судна VoloCity с опционом еще на 78 eVTOL. Volocopter рассчитывает получить сертификацию двухместного VoloCity для коммерческого использования в Европе к июню 2024 года и намерена провести демонстрационные полеты на Олимпийских Играх 2024 года в Париже. FAA согласилось подтвердить сертификацию типа для Volocopter одновременно с EASA, и компания заявила, что намерена запустить услуги воздушного такси в круп-

ных городах США, таких как Лос-Анджелес и Нью-Йорк.

Тем временем Bristow и Volocopter будут работать вместе, чтобы обеспечить гладкий запуск услуг eVTOL в США и Великобритании, где Bristow намерен эксплуатировать VoloCity. Соглашение о совместной разработке включает обсуждение вопросов регулирования, инфраструктуры и услуг по техническому обслуживанию воздушных судов, а также операционной системы Volocopter VoloIQ.

Bristow уже управляет парком из более чем 240 вертолетов по всему миру. За последние два года компания активно подписывала соглашения о продаже с несколькими разработчиками eVTOL, готовясь к электрификации своего парка.



## Farnborough посоветуется с жителями

Администрация Farnborough Airport запускает процесс общественных консультаций, в ходе которого местные сообщества получают предложения о долгосрочном потенциале роста аэропорта и экономических выгодах, которые это принесет. Являясь одним из крупнейших мест трудоустройства в регионе, Farnborough Airport ежегодно вносит 200 миллионов фунтов стерлингов в местную экономику, поддерживая при этом тысячи прямых и связанных рабочих мест.

Обеспечение продолжения этой работы имеет жизненно важное значение для будущего как аэропорта, так и его региональной экономики. Прогнозируется, что благодаря сочетанию роста рынка и ограниченной пропускной способности аэропортов в других местах, рыночный спрос на рейсы из/в Farnborough Airport достигнет 70000 операций в год к 2040 году. Чтобы удовлетворить этот растущий спрос и защитить долгосрочное будущее, Farnborough Airport проведет процесс консультаций для получения отзывов по предложениям об изменении годового лимита полетов с 50000 до 70000 в год.

Эти предложения, наряду с другими операционными изменениями, позволят аэропорту и дальше оставаться катализатором долгосрочного экономического процветания в регионе, прямо и косвенно поддерживая 4100 местных рабочих мест и генерируя к 2040 году валовую добавленную стоимость в размере 470 миллионов фунтов стерлингов. Farnborough Airport также проведет консультации по ряду предложений по расширению и совершенствованию своей программы общественных фондов.

## Extinction Rebellion «атаковала» вертодром в Нью-Йорке

В среду активисты группы Extinction Rebellion прорвались на территорию нью-йоркского вертодрома JRA West 30th Street Heliport, прервав запланированные вылеты вертолетов.

Группа с детскими колясками и мягкими игрушками заблокировала главный вход с помощью замков и держала транспаранты с надписью «РОСКОШНЫЕ ВЫБРОСЫ РАЗРУШАЮТ БУДУЩЕЕ». Главный вход был заблокирован более чем на 90 минут, арестовано шесть человек. Как комментируют в Extinction Rebellion, эта и будущие акции являются ответом на отказ правительств «прекратить сжигание ископаемого топлива, которое ускоряет глобальную климатическую чрезвычайную ситуацию». «Все традиционные средства, включая голосование, подачу петиций, лоббирование и т.д. – потерпели неудачу и продолжают терпеть неудачу. Однако наука ясно показывает, что у нас есть лишь очень небольшой промежуток времени, чтобы положить конец использованию ископаемого топлива и остановить выбросы углекислого газа», - говорят активисты.

Недавно профессор сэр Боб Уотсон, видный британский ученый-климатолог и бывший глава климатической организации ООН, выразил убежденность в том, что цель по ограничению глобального потепления 1,5 градусами по Цельсию не будет достигнута. Несмотря на такие прогнозы, президент Джо Байден не смог выполнить климатические обещания, данные во время избирательной кампании 2020 года. Даже эти невыполненные обещания, в случае их реализации, будут считаться многими неэффективными и слабыми: такие меры, как электрификация транспорта или расширение

возобновляемых источников энергии, не смогут адекватно решить надвигающуюся катастрофу, комментируют в Extinction Rebellion.

Extinction Rebellion требует, чтобы «правительство сказало правду, объявив климатическую и экологическую чрезвычайную ситуацию, остановило потерю биоразнообразия и сократило выбросы парниковых газов до нуля к 2025 году».





## Delta влила в Wheels Up еще \$15 млн

Крупнейший американский перевозчик Delta Air Lines предоставила бизнес-оператору Wheels Up очередной кредитный транш в размере \$15 млн. Это второе вливание за последний месяц, в августе оператор получил \$60 млн. Необходимость получения дополнительных денежных средств от Delta связана с тем, что Wheels Up продолжает фиксировать большие ежемесячные операционные убытки.

15 августа Wheels Up объявила, что Delta и инвестиционные компании Certares и Knighthood получат 95% акций компании в обмен на кредит в размере \$400 млн плюс «линию ликвидности» в размере \$100 млн от Delta. В своем последнем финансовом отчете за второй квартал этого года Wheels Up сообщила об убытках в размере \$161 млн и выручке в \$335 млн, в то время как ее свободные денежные средства сократились с \$363 млн до \$152 млн, что близко к минимуму в \$125 млн, требуемому кредитными соглашениями.

За последнюю неделю акции Wheels Up выросли на 50%, в результате чего рыночная капитализация компании составила \$67 млн. За последний год акции Wheels Up потеряли 85% своей стоимости с учетом обратного дробления акций, принятого компанией в июне.

«Мы продолжаем взаимодействовать со стратегическими и финансовыми партнерами на пути вперед и с нетерпением ждем возможности поделиться в ближайшие дни дополнительной информацией», — сказал Тодд Смит, финансовый директор и временно исполняющий обязанности генерального директора.

## Flexjet объявит о новом значительном заказе в следующем месяце

Flexjet, скорее всего, разместит крупный заказ на частные самолеты в следующем месяце во время ежегодной конференции Национальной ассоциации деловой авиации в Лас-Вегасе.

Выступая на открытии новой штаб-квартиры и операционного центра Flexjet, председатель Кенн Риччи рассказал, что осенью у Flexjet будет заказ в NBAA, отказавшись раскрыть детали, отметив, что заказ будет касаться самолетов Embraer и Bombardier.

Сейчас Flexjet эксплуатирует самолеты Embraer Phenom 300, Praetor 500 и Praetor 600. В ее парк также входят Challenger 300/350/3500 и Global XRS от Bombardier. Согласно текущему плану, в этом году к авиапарку присоединятся шесть Phenom 300, всего их будет 55. Компания также добавля-

ет 12 самолетов Praetor 500, в результате чего парк среднеразмерных джетов увеличится до 56 самолетов. В этом году придут еще четыре Praetor 600, всего их будет 17, из которых 11 базируются в Европе. К началу следующего года у второго по величине долевого оператора будет 50 Challenger 350 в дополнение к 36 Challenger 300.

Парк Gulfstream G450 пополнится 28 самолетами этого типа, а пять новых G650 дадут Flexjet 19 сверхдальних самолетов к концу года. Говоря о G700, Риччи сказал: «Я думаю, что мы запустим его в 26–27 годах. Мы не знаем дату, пока они не укажут дату сертификации».

Всего к концу текущего года у компании будет 269 самолетов, а к концу 2024 года — более 300, исходя из текущих графиков поставок.



## Airbus Helicopters и PFI подписали контракт на 20 вертолетов H175 и восемь H160

Airbus Helicopters и PFI Group (PFI) подписали рамочное соглашение, которое включает обязательства по поставке 20 суперсредних вертолетов H175 и восьми H160 для обслуживания энергетического рынка по всему миру, в том числе в США. Эти 28 современных вертолетов позволят PFI лучше реагировать на ожидаемые растущие потребности энергетического рынка в офшорных перевозках.

Эти обязательства состоят из твердых заказов, а также опционов на покупку, которые PFI может реализовать в течение срока действия рамочного соглашения.

«PFI стремится стать лидером отрасли в эксплуатации самого безопасного и надежного парка вертолетов», - сказал Скотт Маккарти, генеральный директор PFI Group. «Это соглашение является компонентом нашей более широкой стратегии по внедрению новых технологий в отрасль, которая пережила сильный подъем после многих лет недостаточного инвестирования. Мы рассчитываем на продолжение нашего партнерства с Airbus, поскольку готовимся ввести эти вертолеты в эксплуатацию для наших клиентов по всему миру».

«Мы гордимся нашим постоянным партнерством с PFI, компанией, признанной в отрасли лидером в области инноваций и безопасности», - сказал Бруно Эвен, генеральный директор Airbus Helicopters. «Мы благодарим их за то, что они вновь проявили доверие к H160 и добавили H175 в свой растущий парк для выполнения дальних миссий. В то время, когда безопасность пассажиров, экономическая конкурентоспособность и энергоэффективность

являются ключом к завоеванию любого рынка, H160 и H175 являются надежными вариантами на долгие годы, и мы рассчитываем на поддержку их деятельности по всему миру».

PFI поддерживает энергетическую отрасль уже 74

года. Сегодня PFI управляет более чем 200 вертолетами по всему миру, обслуживающими ряд рынков, включая энергетику и авиационную медицину. Парк PFI Airbus состоит из вертолетов семейств H125, H135, H145, H160 и H175, новейшим пополнением является H175.





## ЕВАА поддерживает закон ЕС по SAF, но считает, что его недостаточно

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) приветствует официальное принятие Европейским парламентом первого в истории мандата на устойчивое авиационное топливо (SAF). Однако ассоциация отметила, что в соглашении Европейского парламента «явно отсутствует» мера «учета и бронирования» (book-and-claim). RefuelEU 2021/0205 призывает к расширению использования SAF в аэропортах ЕС, с достижением уровня 70% к 2050 г.

Отмечая свое обязательство добиться нулевых выбросов к 2050 году, ЕВАА решительно поддержала дорожную карту по увеличению внедрения SAF в ЕС. Однако ассоциация также подчеркнула, что настаивала на включении в мандат системы учета и бронирования. В рамках процедуры учета и бронирования операторы, не имеющие доступа к SAF в своем аэропорту, могут приобрести его, заплатив дополнительную плату, для использования опера-

торами в других местах. Оператор, уплачивающий премию за SAF, получит свидетельство о использовании такого топлива.

В ЕВАА заявили, что признание принципа «учета и бронирования» необходимо «чтобы обеспечить равные условия для пользователей авиационной отрасли и помочь преодолеть логистические и географические ограничения». Это особенно актуально, учитывая ограниченное развитие инфраструктуры SAF, добавили в ассоциации. Кроме того, система учета и бронирования может привлечь дополнительное финансирование в инфраструктуру SAF и поддержать спрос.

«К сожалению, окончательное соглашение не включает такую систему», - заявили в ЕВАА. Ассоциация также выразила обеспокоенность тем, что правило предусматривает порог в 800000 пассажиров в год для выполнения мандата. Учитывая ограниченную доступность SAF в небольших аэропортах, ЕВАА опасается, что это еще больше усложнит достижение целей декарбонизации.

«ЕВАА призывает европейских законодателей пересмотреть критическую важность гибкости механизма SAF при будущих пересмотрах законодательства и согласовать общий набор критериев, чтобы сделать такой механизм стандартом во всем Союзе», - заявила ассоциация и далее призвала к постепенному увеличению производства SAF.

Государства-члены все равно должны одобрить мандат, прежде чем он будет опубликован ЕС и вступит в силу, заявили в ЕВАА.



## NJASAP: NetJets наплевать на пилотов

Профсоюз NJASAP представляет профессиональные интересы более чем 3100 пилотов, выполняющих рейсы в компании NetJets Aviation, Inc., дочерней компании Berkshire Hathaway, и вновь обращается к руководству долевого оператора по поводу зарплат пилотов.

«Исторически сложилось так, что руководство авиакомпаний быстро отвергало опасения защитников пилотов, настаивая на том, что профсоюз поднимает много шума из ничего. NetJets в этом отношении ничем не отличается», - пояснил президент NJASAP капитан Педро Леру.

В ущерб себе NetJets «спрятала голову в песок», осознав реалии продолжительного кризиса на рынке труда пилотов. В результате загадочного поворота событий руководство свело к минимуму важную роль талантливых авиаторов в обеспечении безопасных полетов, за которое клиентура NetJets платит в разы больше.

«Учитывая сложный характер наших внеплановых операций и более 5000 аэропортов, в которые мы летаем, клиенты NetJets хотят и заслуживают опытных пилотов в кабине экипажа», - сказала вице-президент NJASAP капитан Полетт Гилберт.

«Талантливые авиаторы не останутся в NetJets, где за 30-летнюю карьеру они будут зарабатывать 60% того, что их коллеги зарабатывают в других местах», - пояснил Леру. «Компенсация пилотов в NetJets не только уступает зарплатам традиционных перевозчиков, но и у бюджетных авиакомпаний, таких как JetBlue и Spirit».

Президент Союза добавил, что контракт NetJets для пилотов продолжает терять позиции в плане заработной платы, льгот и условий труда, поскольку региональные и международные перевозчики ратифицируют измененные контракты или применяют положения о повышении заработной платы.

«Наблюдение за тем, как NetJets – когда-то роскошное место карьеры для профессиональных авиаторов – становится трамплином в отрасли, вызывает разочарование. Авиаторы с большим стажем уходят, и все больше и больше новых авиаторов приходят в NetJets, чтобы начать летать, а не строить карьеру», - заметил Гилберт, пояснив, что с начала года 62% пилотов, ушедших из NetJets, работали в компании не более трех лет. В последние недели NJASAP опубликовал в The Wall Street Journal серию рекламных объявлений, в которых делятся

наблюдениями уходящих пилотов об их опыте работы в NetJets и их мотивации двигаться дальше.

В начале февраля NJASAP и NetJets провели добровольные переговоры, чтобы договориться о том, что, по мнению NJASAP, будет конкурентным изменением текущего соглашения. «Наша последняя сессия переговоров длилась 32 минуты, разбив все оставшиеся надежды на то, что NetJets была привержена добросовестным переговорам», - сказал Гилберт, добавив, что руководство по-прежнему твердо убеждено в том, что группа пилотов довольствуется тем, что заработает примерно половину того, что их коллеги из международных и региональных операторов будут зарабатывать на протяжении всей карьеры. «Короче говоря, позиция руководства остается полностью неизменной».





## Amalfi Jets предлагает членство по акции

Клиенты, которые сделают два бронирования в сентябре у брокера Amalfi Jets, получают бесплатное шестимесячное членство. Amalfi Jets предоставляет всем, кто забронирует два или более рейсов в сентябре, шестимесячную бесплатную пробную версию карты Amalfi One Jet Card или членства Amalfi Reserve.

Бронирование может быть выполнено для любого типа самолета и любого маршрута. Рейсы не обязательно совершать в сентябре. После того, как два бронирования будут сделаны, клиенты смогут претендовать на шестимесячное членство. Колин Джонс, генеральный директор Amalfi Jets, отметил, поскольку сезон зимних отпусков еще не наступил, это предложение предоставляет клиентам невероятную возможность получить максимальную отдачу от своих путешествий в конце года.

Членство в программах компании включает вступительный взнос в размере \$2500 и ежемесячную плату в размере \$500, а для карточных программ требуется депозит в размере \$50000. Согласно сайту брокера, летные ставки составляют \$5800 для легких джетов, \$7800 для самолетов среднего размера, \$9800 для самолетов суперсреднего размера, \$10800 для самолетов с большой кабиной и \$13500 для сверхдальних джетов.

Amalfi One Jet Card включает фиксированные тарифы между и внутри Австралии, Австрии, Бахрейна, Бельгии, Канады, Дании, Франции, Германии, Ирландии, Израиля, Италии, Люксембурга, Мальты, Нидерландов, Новой Зеландии, Португалии, Катара, Южной Африки, Испании, Швейцарии, ОАЭ, Великобритании и США.

«Amalfi One Jet Card – единственная в своем роде карта, которой можно пользоваться в более чем 30 странах. Как владелец карты, вы можете летать и платить по часам, если вы путешествуете внутри или между странами, входящими в основную зону обслуживания компании. Независимо от того, куда приведет вас путешествие, вы можете быть уверены, что парк самолетов будет ждать вас в пункте назначения. Еще одним преимуществом держателя карты является то, что вы можете арендовать

самолет с уведомлением за 18 часов в пределах США или за 72 часа для остальных мест в пределах основной зоны обслуживания Amalfi. И последнее, но не менее важное: как владелец карты, вы получите бесплатное обслуживание на лимузине, индивидуальное питание на каждом рейсе, а также предпочитаемые вами алкоголь и напитки. Представитель Amalfi Jets будет встречать вас в каждом аэропорту вылета, чтобы убедиться, что вы получите самый высокий уровень обслуживания», - говорит Колин Джонс.



## SEA Prime обслужила 750 рейсов бизнес-авиации на Гран-При Формулы 1

Во время проведения Гран-При Италии Формулы 1 2023 года компания SEA Prime, которая под брендом Milano Prime является оператором аэропортов бизнес-авиации в Италии и одним из ведущих операторов в Европе, добилась весьма значительных результатов.

В период с 1 по 4 сентября компания обслужила в общей сложности около 750 рейсов бизнес-авиации в Linate и Malpensa Prime, с пиком в 300 рейсов в воскресенье, 3 сентября. Эти результаты отражают положительную тенденцию, зафиксированную одним из самых популярных спортивных событий в Италии, которое привлекло более 330 000 зрителей со всего мира, сообщает пресс-служба компании.

Во время уик-энда Гран-При компания SEA Prime при поддержке итальянской службы управления воздушным движением (ENAV) и управления гражданской авиации (ENAC) осуществляла вертолетные перевозки совместно с оператором Elilombarda по специальной процедуре, позволяющей зрителям легко добраться до места проведения гонок. Суммарно было выполнено 134 вертолетных рейса. Из аэропорта Linate также вылетели самолет Президента Итальянской Республики и культовая пилотажная группа «Frecce Tricolori» для традиционного показа перед стартом Гран-При.

«Важные результаты, достигнутые время Гран-При Италии в этом году, подтверждают фундаментальную роль Milano Prime как эффективных и эксклюзивных ворот на самые важные события, происходящие в районе Милана», - комментируют в компании.

В прошлом году силами компании было обслужено 32 600 рейсов деловой авиации, что на 20% больше, чем в 2021 году, и на 33% больше, чем в 2019 году. В компании отмечают, что рост был высоким, особенно на фоне европейского трафика, который увеличился лишь на 12,3% по сравнению с предыдущим годом.

«Тенденция роста после пандемии заключается в

консолидации структурных изменений в одном сегменте авиационной отрасли — бизнес-авиации, который обеспечивает путешествия в сложных условиях, подобных тем, с которыми мир столкнулся с начала пандемии. Гибкость стыковок, безопасность, минимизация времени в пути и все более экологичные и высокопроизводительные самолеты являются ключевыми факторами успеха отрасли», - комментируют в компании.





## «Дольщики» Flexjet смогут обменять летные часы на вертолетный трансфер

Владельцам долевых продуктов Flexjet теперь доступны новые предложения по обмену своих летных часов на вертолетные перелеты на Sikorsky S-76 дочерней компании Flexjet Helicopters. 8-местные вертолеты базируются в Нью-Йорке, Майами и Лондоне.

Тарифы на обмен различаются в Европе и США. Существует таблица конвертации для трансфера из аэропорта и других полетов на вертолете. Например, с владельцев Praetor 600 и Challenger 350/3500 будет взиматься плата в размере трех десятых часа за трансфер из аэропорта.

Весной текущего года долевой оператор Flexjet сообщил о создании европейской дочерней компании, которая будет специализироваться на вертолетных VIP-перевозках. Первым вертолетом в парке компании стал Sikorsky S-76, который уже внесен в сертификат эксплуатанта Flexjet Europe. Первоначально вертолетные операции будут осуществляться из Великобритании. Бизнес-модель нового оператора будет аналогична «материнской» компании в США. Flexjet предлагает в Европе как разовые бизнес-чартеры, так и комбинированные варианты, когда клиент прилетает на самолете и продолжает полет на вертолете. Flexjet назвала эту

услугу «уникальным решением для путешествий «от двери до двери», недоступной ни у одного другого провайдера в Европе», и заявила, что ожидает роста вертолетного подразделения в США и Европе в течение следующих пяти лет по мере роста мирового спроса на перевозки «от двери до двери».

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

Наряду с Sikorsky S-76, который будет предназначен для выполнения рейсов в интересах «карточных клиентов», Flexjet будет предлагать вертолетные чартеры по требованию на вертолетах Leonardo AW109 и AW169. Ранее вертолеты находились в управлении Halo Aviation, которая была приобретена материнской компанией Flexjet в 2021 году. Что же касается Sikorsky S-76, то компания планирует в будущем увеличить парк этих вертолетов, и расширить свое присутствие по всей Европе и на Ближнем Востоке.



## Отчет NБАА зафиксировал повышение зарплат пилотов

Последнее исследование зарплат летного состава, проведенное Национальной ассоциацией деловой авиации, показывает увеличение заработной платы пилотов в 2023 по сравнению с 2022 годом, при этом зарплаты растут примерно на 12% среди старших капитанов, капитанов и первых офицеров в отрасли деловой авиации.

«Это очень большая цифра», - говорит д-р Кристофер Бройхилл, эксперт по авиационным компенсациям и член комитета по управлению деловой авиацией NБАА, который участвовал в исследовании. «И это показывает то, о чем мы все задавались вопросом. Мы слышим много анекдотических историй о повышении заработной платы, в которые мы

не верили, но наш отчет показывает, что прогресс налицо». Кроме того, отметил Бройхилл, опрос показал, что средний капитан получает бонусы за выслугу в размере около \$27000 в год.

Исследование зарплат NБАА за 2023 год было основано на данных 455 членов NБАА, предоставивших данные о 3442 сотрудниках летного состава. Бройхилл добавил, что исследование этого года содержит гораздо больше деталей, чем предыдущие версии. «Впервые в опросе NБАА появился целый раздел, посвященный компенсациям за выслугу, в котором на самом деле указаны цифры не только о том, кто и что получает, но и о том, сколько, и какова сумма в долларах». Бройхилл сказал, что

единственными позициями, по которым зарплата не корректировалась – авиационные менеджеры и старшие бортпроводники. «Если исключить эти две позиции, то я уверен, что общий средний рост зарплат был бы намного выше 7,22%», - сказал он. «В целом мы наблюдаем тенденцию к росту. Мы находимся на восходящей тенденции в плане компенсаций. Когда у вас есть две отрицательные позиции, а общий средний тренд при этом составляет семь процентов, это большое событие».

Он также отметил, что оплата труда в регулярных авиакомпаниях помогает повысить зарплаты пилотов во всей авиации. «Мы видим результаты давления авиакомпаний на заработную плату в нашей отрасли, потому что приходится платить пилотам больше, чтобы они не уходили и не переходили в авиакомпании или к другим операторам», - сказал Бройхилл.

Джо Дамато, старший вице-президент NБАА по образованию, обучению и развитию персонала, отметила, что 455 участников опроса NБАА – это значительное увеличение по сравнению с прошлогодним опросом, в котором участвовали 382 компании. «Мы очень рады, что в этом году число участников опроса увеличилось», – заявляет она. «Это было особенно полезно, поскольку мы хотели начать измерять несколько новых вещей, связанных со стратегиями удержания летного состава. Все в авиации сосредоточено не только на привлечении новых талантов, но и на удержании профессионалов, уже работающих в нашей отрасли. Эти и другие идеи могут помочь работодателям научиться оставаться конкурентоспособными и избежать высоких расходов, связанных с заменой вакантных должностей».





## VIP Completions объявляет о проекте полной внутренней реконструкции Boeing Business Jet

Компания VIP Completions, провайдер услуг по доработке и ремонту самолетов, объявила о новом проекте – комплексной внутренней реконструкции самолета Boeing Business Jet (BBJ).

С момента основания компании почти десять лет назад команда VIP Completions провела капитальный ремонт шести самолетов BBJ, двух Boeing 757, Boeing 767 и Boeing 727, тем самым четко подтвер-

див свой опыт в проектах доработки корпоративных авиалайнеров Boeing.

BBJ — это высокопроизводительная модификация Boeing 737, способная пролетать без посадки более 6000 морских миль. Впервые BBJ представлен в 1998 году, и сегодня во всем мире эксплуатируется около 140 самолетов этой марки. Этот бизнес-лайнер предложит исключительный уровень комфор-

та, роскоши, индивидуального стиля и удобства технологий последнего поколения.

Детали плана этажа включают:

- Три основные зоны салона: главная гостиная в носовой части со встроенным кинопроектором и раскрывающимся экраном, гостиная в кормовой части и главная спальня с собственной ванной комнатой в кормовой части;
- Большой камбуз в средней каюте с баром и прилегающей кормовой гостиной;
- Три туалета: туалет экипажа в носовой части, большой туалет для пассажиров в средней каюте и туалет в кормовой спальне с полноценным душем.

Основные моменты обновления дизайна включают в себя:

- Роскошные кресла индивидуального дизайна по всему салону, обитые контрастной кожей Garrett премиум-класса и украшенные сложной ромбовидной вышивкой;
- Диваны обтянуты премиальными тканями Logo Piana;
- Полностью обновленная кабина с отделкой из матового белого дуба с открытой текстурой;
- Новые столешницы из натурального камня арабескато;
- Роскошное ковровое покрытие из 100% новозеландской шерсти от RedRock по всему салону.

Особенности новой системы управления салоном (CMS) и бортовых развлечений (IFE):

- Управление CMS через iPad с поддержкой приложения Crestron;
- Специальная аудиосистема ALTO, откалибро-



ванная для салона с помощью инструмента оптимизации MySound от ALTO для обеспечения идеального звука;

- Модернизированные мониторы высокого разрешения;
- Динамическое светодиодное освещение RGB;
- Несколько встроенных медиасерверов Plex, которые предоставляют практически безграничные возможности контента в многозонной настройке.

Полностью обновленный салон этого самолета по-

дарит уникальные впечатления от полета. Ткани, кожа и цветовые решения будут предоставлены ведущими дизайнерами и брендами. Для работы с камнем, деревом и плиткой использованы лучшие материалы. Все точки соприкосновения пассажиров – высокоскоростной Интернет, HD-аудио и светодиодное освещение полного спектра – будут самыми современными и будут контролироваться специальной CMS.

«Это большой проект», - говорит Бен Ширази, президент VIP Completions. «Помимо размеров самолета,

степень ремонта близка к полной. BBJ является золотым стандартом для корпоративных авиалайнеров VVIP. Тесно сотрудничая с нашим клиентом, мы создадим что-то уникальное, соответствующее стандартам качества. В этом самолете будут гармонично сочетаться персонализированные вкусы и предпочтения, лучшие дизайнеры, бренды и материалы, а также самые сложные технологии последнего поколения. Результатом станет беспрецедентный опыт полета. Как одна из немногих компаний, способных реализовать проект такого масштаба, это день гордости для всей команды VIP Completions».





## Двигатель для Gulfstream G700 и G800 получил сертификат FAA

Компания Gulfstream Aerospace объявила, что новый двигатель Rolls-Royce Pearl 700, который устанавливается на G700 и G800, получил сертификацию Федерального управления гражданской авиации (FAA), что делает программу создания новейших бизнес-джетов еще на шаг ближе к выходу на рынок и поставкам клиентам.

«Мы очень рады этому последнему достижению в области сертификации G700 и G800», - сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «G700 и G800 вводят новые стандарты эффективности и производительности в деловой авиации благодаря сочетанию аэродинамики Gulfstream и эффективности Pearl 700. Мы видим большой спрос на технологии, комфорт салона и возможности сверхдальнего полета, которые G700 и G800 предоставят нашим клиентам».

Бизнес-джеты G700 и G800 имеют высокоскоростное аэродинамически эффективное крыло Gulfstream, а также совершенно новые законцовки крыла. Вместе с двигателями Rolls-Royce Pearl 700 эти инновации помогают снизить расход топлива и выбросы.

G700 имеет самый просторный салон в отрасли и может пролететь 6650 морских миль/12316 км со скоростью 0,90 Маха или 7750 морских миль/14353 км со скоростью 0,85 Маха, а максимальная эксплуатационная скорость 0,935 Маха делает его самым быстрым самолетом в линейке Gulfstream. G800 может преодолевать расстояние 7000 морских миль (12964 км) со скоростью 0,90 Маха и 8000 морских миль (14816 км) со скоростью 0,85 Маха,

что является самым большим расстоянием в деловой авиации.

И G700, и G800 оснащены кабиной экипажа Gulfstream Symmetry с единственными в отрасли боковыми активными ручками управления с электронной связью, а также наиболее широко используемой технологией сенсорного экрана в деловой авиации и отмеченной наградами системой про-

гнозирования характеристик посадки компании Gulfstream.

В салоне G700 и G800 предусмотрена технология Gulfstream Cabin Experience: 100% свежий воздух, самая низкая в отрасли барометрическая высота в салоне, низкий уровень шума и хорошее естественное освещение через знаменитые панорамные овальные окна Gulfstream.



## Трафик в сентябре на 4% ниже прошлого года и на 19% выше 2019

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, с 1 по 10 сентября трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов в мире упал на 4% по сравнению с сентябрем прошлого года, и всё ещё на 19% выше относительно 2019г.

Регулярные авиаперевозки увеличились на 15% по сравнению с прошлым годом, но пока на 5% меньше, чем в 2019 году. Пять крупнейших коммерческих авиакомпаний (Southwest, American, Delta, Ryanair и United Airlines) летают на 7% больше, чем в прошлом году, и на 12% больше, чем в 2019 году. Грузовой трафик упал на 13% по сравнению с началом сентября прошлого года, и всего на 1% выше по сравнению с 2019г.

### Европа

На 36-й неделе, закончившейся 10 сентября, активность бизнес-джетов в Европе упала на 6% по сравнению с предыдущей неделей, и на 8% ниже, чем в тот же период 2022г. Трафик бизнес-джетов с начала месяца (1-10 сентября) на 6% отстаёт от прошлогоднего уровня, но по-прежнему на 12% выше, чем четыре года назад. Спрос на ведущих рынках неоднозначен. Франция – самый загруженный рынок в этом месяце, отстаёт от прошлого года на 2%. В Германии количество рейсов бизнес-джетов упало на 12% по сравнению с сентябрем 2022г., и на 9% меньше, чем в сентябре 2019г. Португалия находится на уровне прошлого года, Испания на 4% выше, а Великобритания отстаёт на 8%.

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	783,207	74%	15.1%	31.2%	95.9%	-5.4%
Business Aviation	143,627	14%	-3.9%	-2.7%	28.5%	19.2%
Other	99,916	9%	26.2%	57.7%	164.8%	69.2%
Cargo	26,093	2%	-12.7%	-21.6%	-17.5%	1.3%
Grand Total	1,052,843	100%	12.1%	25.1%	81.2%	1.9%

Глобальные полёты самолётов в сентябре 2023 г. (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолёты)

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
LFPB,LBG,Paris-Le Bourget,Paris (FR)	758	3.9%	0.9%	-10.6%	49.8%	15.9%
LFMN,NCE,Nice-Côte d'Azur,Nice	615	3.2%	-9.2%	-29.4%	30.6%	3.5%
EGLF,FAB,Farnborough,London (GB)	473	2.5%	3.7%	-16.7%	31.0%	1.7%
LSGG,GVA,Geneva Cointrin Intl.,Geneva (CH)	453	2.4%	-4.6%	-25.6%	7.3%	-4.4%
LIML,LIN,Milano Linate,Milan (IT)	446	2.3%	4.0%	8.3%	68.9%	
LSZH,ZRH,Zurich,Zurich	374	1.9%	-1.6%	-21.6%	17.6%	24.3%
EGGW,LTN,London Luton,London (GB)	369	1.9%	-9.3%	-3.9%	34.2%	0.8%
EGKB,BQH,London Biggin Hill,London (GB)	315	1.6%	-18.2%	-19.4%	32.9%	43.8%
LEPA,PMI,Palma De Mallorca,Mallorca	313	1.6%	8.7%	3.6%	104.6%	62.2%
LIEO,OLB,Olbia Costa Smeralda,Olbia (SS)	299	1.6%	-4.8%	-0.7%	-1.3%	25.1%
LEIB,IBZ,Ibiza,Ibiza	290	1.5%	2.1%	10.3%	128.3%	17.9%
LTBA,ISL,Ataturk Intl.,Istanbul	278	1.4%	-0.7%	15.8%	13.9%	73.8%
LGAV,ATH,Eleftherios Venizelos Intl.,Athens (GR)	266	1.4%	1.5%	-5.7%	37.1%	58.3%
EDDM,MUC,Munich,Munich	235	1.2%	20.5%	-5.2%	-4.1%	27.7%
LIRA,CIA,Ciampino-G. B. Pastine Intl.,Rome (IT)	232	1.2%	-6.5%	-8.7%	45.0%	31.1%
Grand Total	19,194	100.0%	-5.8%	-14.6%	18.6%	11.7%

Европейские аэропорты бизнес-авиации, сентябрь 2023 по сравнению с предыдущими годами

Ле-Бурже является самым загруженным аэропортом в этом месяце: количество вылетов на 1% больше, чем в сентябре 2022г., и на 16% больше, чем в 2019г. В Ницце трафик на 9% отстаёт от прошлого года, Лутон также на 9% ниже прошлогоднего уровня. Активность бизнес-авиации в Женеве упала на 4% по сравнению с сентябрем 2019г.

### Северная Америка

Активность бизнес-джетов в Северной Америке на 36-й неделе выросла на 13% по сравнению с предыдущей неделей, и на 3% выше по сравнению с тем же периодом 2022г. С начала месяца трафик упал на 4% по сравнению с сентябрем 2022г., и на 21% выше по сравнению с 2019г. В США и Канаде объём



полетов в сентябре ниже по сравнению с прошлым годом на 4% и 3% соответственно, в отличие от Мексики, которая на 8% опережает прошлогодний уровень.

Количество вылетов бизнес-джетов из Тетерборо, самого загруженного аэропорта в регионе, упало на 6% по сравнению с прошлым годом, и на 8% ниже относительно 2019г. Лас-Вегас Маккаран отстает на 12% от прошлогоднего показателя, Вашингтон Даллес – на 12%, Вестчестер – на 7% по сравнению с прошлым годом. Ван-Найс и Палм-Бич опережают прошлый год на 1% и 4% соответственно.

### Азия

В Азии активность бизнес-джетов на 16% выше по сравнению с сентябрем 2022г., и на 57% выше уровня 2019г. Индия, самый загруженный рынок в этом месяце, на 21% опережает прошлый год, и показывает трёхзначный рост по сравнению с 2019г. В Китае, занимающем второе место, активность сейчас выше, чем в 2019г. Почти 300 эксплуатируемых бизнес-джетов в этом месяце делают Bombardier самым популярным производителем в азиатском регионе с точки зрения активности и количества активных самолётов.

Активность парков Dassault и Boeing снизилась на двузначные цифры по сравнению с сентябрем 2022 года, а Cessna показывает трёхзначный рост по сравнению с 2019г.

### Ближний Восток

Активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке всего на 5% выше по сравнению с прошлым годом, но всё ещё на 49% опережает 2019г. Израиль и Кипр нарушают региональную тенденцию: количество рейсов сократилось на 6% и 15% соответственно. Саудовская Аравия и ОАЭ начали сентябрь значи-

Departure Country	Departures PTD <sup>1</sup>	% 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	2,903	15.1%	-1.5%	-15.9%	27.4%	9.5%
United Kingdom	2,623	13.7%	-8.1%	-3.2%	39.9%	11.0%
Italy	2,436	12.7%	-2.8%	-6.1%	28.8%	28.8%
Germany	1,946	10.1%	-12.0%	-23.4%	-10.4%	-9.0%
Spain	1,598	8.3%	4.4%	-7.3%	72.0%	24.6%
Switzerland	1,192	6.2%	-2.9%	-16.8%	18.8%	13.4%
Turkey	1,010	5.3%	7.2%	27.7%	21.5%	70.9%
Greece	774	4.0%	2.7%	-6.5%	51.8%	35.8%
Austria	454	2.4%	-18.5%	-31.0%	-9.7%	3.2%
Sweden	396	2.1%	-24.4%	31.1%	57.8%	84.2%
Netherlands	314	1.6%	-35.3%	-31.6%	12.9%	-1.9%
Belgium	311	1.6%	-15.0%	-9.1%	37.0%	7.6%
Russia	309	1.6%	-11.0%	-70.7%	-67.8%	-55.3%
Portugal	300	1.6%	0.0%	9.1%	21.0%	24.0%
Poland	274	1.4%	-0.7%	12.3%	38.4%	11.8%
Grand Total	19,194	100.0%	-5.8%	-14.6%	18.6%	11.7%

Активность бизнес-джетов в Европе по странам в сентябре 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Departure Country	Departures PTD <sup>1</sup>	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
United States	65,407	92.7%	-4.3%	-2.3%	36.0%	19.6%
Canada	2,220	3.1%	-2.9%	-0.2%	88.5%	24.9%
Mexico	1,939	2.7%	7.8%	2.3%	39.9%	93.9%
Bahamas	300	0.4%	-10.7%	25.0%	129.0%	13.2%
Dominican Republic	131	0.2%	0.8%	-13.2%	57.8%	18.0%
Puerto Rico	102	0.1%	-11.3%	-16.4%	9.7%	29.1%
U.S. Virgin Islands	59	0.1%	68.6%	34.1%	84.4%	37.2%
Turks and Caicos Islan...	57	0.1%	-1.7%	-3.4%	32.6%	90.0%
Bermuda	52	0.1%	30.0%	-8.8%	8.3%	-1.9%
Panama	39	0.1%	-11.4%	8.3%	254.5%	50.0%
Cayman Islands	37	0.1%	-17.8%	94.7%	236.4%	-14.0%
Costa Rica	36	0.1%	56.5%	44.0%	620.0%	111.8%
Guatemala	23	0.0%	21.1%	9.5%	109.1%	-14.8%
Cuba	22	0.0%	214.3%	340.0%	450.0%	69.2%
Jamaica	22	0.0%	-43.6%	-24.1%	-8.3%	0.0%
Grand Total	70,587	100.0%	-4.0%	-2.0%	37.6%	21.0%

Активность бизнес-джетов в Северной Америке в сентябре 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

тельно выше прошлого года, на 16% и на 5% соответственно, что означает двузначный рост по сравнению с 2019г.

В этом месяце тяжелые и сверхдальние бизнес-джеты выполнили более половины всех рейсов, что превышает сентябрь прошлого года. Бизнес-лайнеры выполнили на 9% меньше рейсов, чем в 2022г., и на 8% меньше, чем в сентябре 2019г. Трафик VLJ и лёгких джетов также отстаёт от прошлого года.

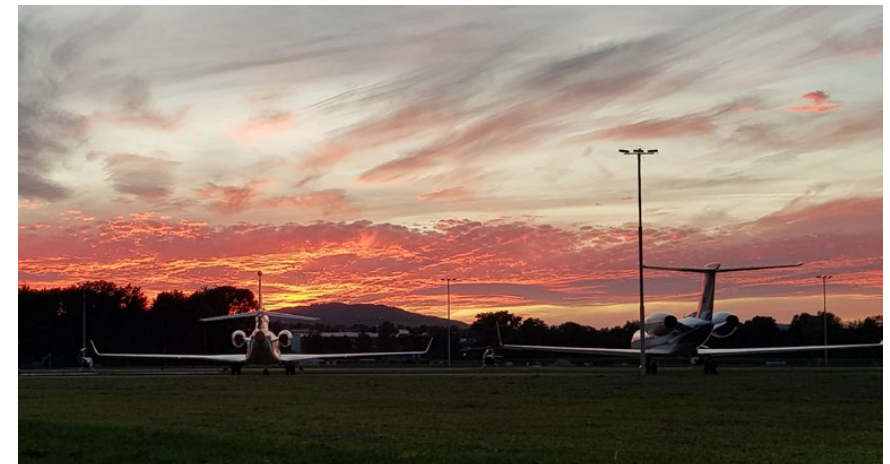
**Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует:** «Тенденция этой недели в годовом исчислении обусловлена датами Дня труда, поэтому лучшим ориентиром для ключевого рынка США является 4-недельное снижение на 4% по сравнению с прошлым годом. Европу праздничный ажиотаж не затронул: 36-я неделя демонстрирует растущий спад по сравнению с прошлым годом, а активность бизнес-джетов в Германии упала почти на 10% ниже уровня 2019 года».

Aircraft OEM	Departures PTD <sup>✓</sup>	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)	PTD vs 4 yrs ago (Depts)
Bombardier	810	297	19.1%	38.9%	54.0%	45.2%
Gulfstream	785	261	37.7%	43.0%	40.4%	23.0%
Cessna	433	97	24.8%	32.8%	61.0%	175.8%
Embraer	363	108	17.9%	50.0%	50.6%	85.2%
Dassault	254	102	-15.9%	10.9%	51.2%	45.1%
Boeing	184	73	-10.2%	-18.9%	12.9%	7.0%
HawkerBeechcraft	169	45	-6.1%	1.2%	9.0%	191.4%
Learjet	130	22	52.9%	145.3%	116.7%	188.9%
Airbus	117	48	2.6%	31.5%	108.9%	3.5%
Honda	50	8	-7.4%	51.5%	212.5%	1,150.0%
Pilatus	21	5	-30.0%	2,000.0%		
Israel Aerospace Industries	7	1			250.0%	40.0%
Mitsubishi Aircraft		0		-100.0%		
Grand Total	3,323	1,067	15.6%	32.9%	50.0%	56.7%

Трафик по производителям бизнес-джетов в Азии, сентябрь 2023 г.

Aircraft Segments	Departures PTD <sup>✓</sup>	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)	PTD vs 4 yrs ago (Depts)
Heavy Jet	739	221	8.7%	20.8%	26.1%	78.9%
Ultra Long Range Jet	527	226	16.1%	43.2%	85.6%	40.2%
Airliner/Bizliner(Jet)	250	96	-9.4%	-9.4%	21.4%	-8.4%
Super Midsize Jet	194	72	19.8%	44.8%	-2.5%	60.3%
Midsize Jet	187	48	7.5%	3.3%	-3.6%	114.9%
Super Light Jet	168	49	18.3%	18.3%	19.1%	110.0%
Light Jet	116	43	-40.5%	-25.2%	-4.9%	-6.5%
Very Light Jet	23	11	-11.5%	9.5%	-53.1%	475.0%
Entry Level Jet	3	3	0.0%	-40.0%	-66.7%	200.0%
Grand Total	2,207	769	4.5%	16.5%	23.3%	49.2%

Активность по сегментам самолётов на Ближнем Востоке в сентябре 2023 г.





## Чартерные авиакомпании сообщают о стабилизации спроса

По словам лидеров отрасли, выступавших на выставке Air Charter Expo (ACE), прошедшей 12 сентября в лондонском аэропорту Биггин-Хилл, спрос на чартерные рейсы частных самолетов несколько снизился после ажиотажа постковидных путешествий в 2022 году. Брокеры и операторы отметили, что небольшое снижение спроса можно только приветствовать, поскольку оно улучшает предложение самолетов и облегчает предоставление прибыльных и качественных услуг.

«В этом году рынок стал менее напряженным, и стало проще гарантировать наличие самолетов», - сказала Клаудия Уотт, старший менеджер по развитию бизнеса чартерного брокера Air Partner. «Теперь мы можем больше сосредоточиться на совершенствовании услуг после бронирования, чтобы сделать их максимально бесперебойными, а поскольку рынок несколько мягче, нашим отделам продаж приходится продвигать новый бизнес, чтобы достичь поставленных целей».

Приведя пример некоторых изменений в спросе, Уотт отметила, что некоторые компании финансового сектора менее склонны использовать только частные самолеты для инвестиционных роуд-шоу. И что некоторые богатые туристы сокращают использование чартеров для отдыха, добавила она.

В то же время Уотт отметила, что рынок США сильнее рынка Европы. «Он процветает и не замедляется, и на самом деле в целом корпоративные поездки становятся все более активными, будучи последним [аспектом спроса], который пришел в норму после Covid», - заключила она.

«Прошлый год был рынком продавца, и это повлияло на поставки самолетов», - прокомментировал Янник Монреаль, директор по продажам Jet Aviation в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке. «Спрос в этом году немного снизился, и теперь всё больше владельцев стремятся увеличить возможности, оформляя самолеты под сертификаты эксплуатанта».

Чартерные операторы и брокеры сейчас инвестируют в расширение возможностей своего бизнеса, включая усилия по набору новых квалифицированных сотрудников. Янник Монреаль призвал компании быть открытыми для привлечения новых талантов из-за пределов отрасли. «Набирать сотрудников за пределами отрасли частной авиации не сложно, и попытка нанять сотрудников со стороны имеет смысл, потому что самое главное — это найти людей с правильным отношением, а нам нужны новые лица», - сказал он.



Открывая мероприятие ACE, председатель Ассоциации воздушных чартеров (АСА) Кевин Даксбери поблагодарил делегатов за терпение в связи с усилением безопасности во время выставки. Он охарактеризовал эти усилия как необходимые для защиты от возможных нарушений со стороны экологов, которые все чаще нацеливаются на частную авиацию в кампаниях по борьбе с экологическим ущербом от выбросов углекислого газа.

Нэнси Бсалес, исполнительный директор груп-

пы устойчивого развития компании 4Air, заявила участникам конференции, что в отрасли нет места для самоуспокоенности. «Мы не можем дожидаться большего давления со стороны регулирующих органов и политиков», - сказала она. «Вы не можете управлять [выбросами углерода], которые вы не можете измерить, и теперь ясно, что 90% выбросов исходят из выхлопа самолетов. Сейчас мы достигли 1% в использовании экологически чистого авиационного топлива, но мы вскоре увидим огромный рост, и новые технологии, такие как винглеты, также будут важны вместе с компенсацией выбросов

углекислого газа, которые являются мостом в будущее».

По словам Морина Готье, менеджера по устойчивому развитию и будущим кадрам Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА), отрасль взяла на себя четкие обязательства по сокращению выбросов углекислого газа и полностью выполнила свои обязательства в соответствии с юридически обязывающими целями по нулевым чистым выбросам, которые должны быть достигнуты к 2050 году посредством таких инициатив, как углеродно-нейтральный рост с 2020 года и промежуточная цель по сокращению расхода топлива на 2%.

Нэнси Бсалес добавила, что в настоящее время с помощью программ учета и бронирования примерно каждая пятая операция деловой авиации поддерживает использование SAF, даже если они не имеют прямого доступа к топливу для своих собственных самолетов. Компания 4Air теперь запустила реестр для проверки достоверности программ учета и бронирования для SAF, чтобы каждый галлон заявлялся только одним клиентом во избежание двойного учета.

Признавая, что политическое и социальное давление не исчезнет, Бсалес заявила, что компании все чаще будут обязаны предоставлять подробный отчет о прогрессе в сокращении выбросов в рамках своих обязательств по финансовой отчетности. Морин Готье сообщил участникам конференции, что ЕВАА создает программу под названием STARS, которая предоставит операторам проверенные пути достижения лучших экологических и социальных практик.





## Leonardo могла бы предотвратить катастрофу вертолета футбольного клуба «Лестер Сити»

5 сентября Отдел по расследованию авиационных происшествий Великобритании (AAIB) опубликовал подробный отчет о крушении вертолета AW169 на стадионе футбольного клуба «Лестер Сити» в октябре 2018 года.

Катастрофа унесла жизни всех пятерых находившихся на борту: тогдашнего владельца и председателя «Лестер Сити» Вичая Шривадданапратхи, пилотов Эрика Сваффера и Изабеллы Розы Лехович, а также Кавепорна Пунпаре и Нусары Сукнамаи.

Подробный 209-страничный отчет вызывает серьезные опасения по поводу безопасности разбившегося вертолета и действий производителя, итальянской транснациональной компании Leonardo SpA. В отчете изложена трагическая последовательность сбоев и отказов. Эти сбои привели к отключению системы управления рулевым винтом вертолета, и он вышел из-под контроля.

Из отчета ясно, что пилот ничего не мог сделать, чтобы предотвратить катастрофу.

AAIB смог определить источник катастрофического отказа и крушения. Произошло заклинивание критически важного сдвоенного подшипника, который соединял вал управления, идущий по всей длине хвостового оперения, с лопастями несущего винта. Заклинивание подшипника произошло в результате усталости, растрескивания, точечной коррозии, сдвига, трения, деградации смазки и выделения тепла.

В отчете указаны явные недостатки Leonardo, в том числе перечисленные ниже бездействия, которые привели к заклиниванию подшипника и трагической катастрофе:

- Не предоставление критически важных результатов летных испытаний компании, изготовившей сдвоенный подшипник, чтобы подтвердить, что выбранный ими подшипник действительно пригоден для использования в рулевом винте. Если бы Leonardo поделилась результатами, этот подшипник, возможно, не был бы выбран.
- Нет требования регулярного осмотра критически важных деталей, выведенных из эксплуатации (например, сдвоенного подшипника), для подтверждения того, что они находятся в том состоянии, в котором ожидалось, исходя из их конструкции. Если бы Leonardo сделала это, она бы обнаружила, что подшипники повреждены сильнее, чем ожидалось, и должна была бы прийти к выводу, что необходимо изменить первоначальную конструкцию.
- Не в полной мере учтены возможные меры по снижению и смягчению рисков для сдвоенного подшипника, который Leonardo на этапе



проектирования определила как критический компонент. В докладе отмечается, что Leonardo признала, что выход из строя подшипника может привести к гибели нескольких пассажиров на борту. Если бы она включили одну из этих мер по смягчению последствий, просто изменив направление резьбы ключевого компонента, вполне вероятно, что тяжесть аварии была бы уменьшена, и все находящиеся на борту могли бы остаться живы.

Бывший владелец «Лестер Сити» Вичай Шривадданапрабха приобрел, по его мнению, современный вертолет. Невыполнение Leonardo ключевых мер, выявленных в отчете ААІВ, вызывает серьезные вопросы о безопасности вертолетов компании.

Семьи троих погибших в авиакатастрофе – Вичая Шривадданапрабхи, Эрика Сваффера и Изабелы Лехович – наняли компанию Stewarts, ведущего специалиста по судебным разбирательствам. Семья Вичая Шривадданапрабхи сейчас рассматривает возможность иска против Leonardo. В Италии уже начался судебный процесс от имени семей Эрика и Изабелы.

Эрик и Изабела были признаны и уважаемы во всей мировой авиационной отрасли за образцовое мастерство пилотирования. Оба также были квалифицированными инструкторами и экзаменаторами по ряду воздушных судов. Большую часть своей карьеры Эрик посвятил лоббированию и консультированию по вопросам безопасности в вертолетной отрасли.

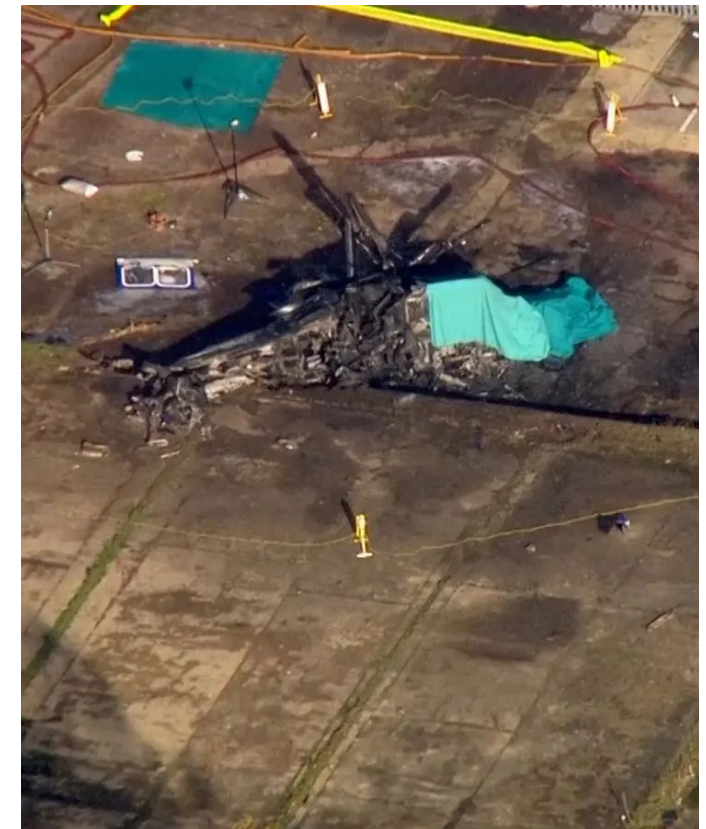
Отчет, вне всякого сомнения, подтверждает, что ни

Эрик, ни Изабела ничего не могли сделать, чтобы предотвратить эту катастрофу. В отчете ААІВ подчеркивается, что эффективное управление вертолетом было невозможно из-за потери рулевого винта. Для семей, которые всегда считали, что это так, для памяти Изабелы и особенно Эрика, который пилотировал вертолет, было важно, чтобы их имена были очищены от любой возможной причастности к аварии.

Питер Нинан, партнер авиационной команды Stewarts, прокомментировал: «Этот отчет – пугающая история об упущенных возможностях. Отчет подтверждает, что производитель вертолета Leonardo во время проектирования неточно смоделировал силы, воздействующие на вертолет, не предоставил правильную информацию производителю подшипников, затем не измерил силы, фактически воздействующие на вертолет, не задействовал производителя подшипников для проверки своих предположений, несмотря на отсутствие программного обеспечения, необходимого для моделирования сил, воздействующих на подшипники, не выполнил требования по регулярному осмотру этих подшипников для выявления и замены их из-за износа до возникновения риска заклинивания, а также не требовал проверять выведенные из эксплуатации подшипники, чтобы убедиться, что их проектные предположения верны».

«Все это было сделано в обстоятельствах, когда Leonardo осознавала, что сдвоенный подшипник является критически важным компонентом и что отказ этого компонента может иметь катастрофические последствия для вертолета и, вероятно, приведет к гибели находящихся на борту людей.

Тем не менее, несмотря на предупреждение, они также не приняли достаточных мер по смягчению последствий в рамках более широкой системы управления рулевым винтом, чтобы избежать катастрофической потери управления вертолетом из-за такого отказа. Некоторые из этих мер были бы такими же простыми, как изменение направления резьбы на компонентах – мера, которую они уже реализовали на более раннем варианте подобного вертолета, AW139. Это была катастрофа, которая ждала своего часа».





## «Пчёлке» хочется летать, или зачем под Белгородом реконструируют Ан-14

После службы в вооружённых силах и многолетнего отдыха в статусе музейного экспоната лёгкий двухмоторный советский Ан-14 имеет все шансы снова встать на крыло. Стальная пташка прибыла на томаровский аэродром в конце июня из Риги, откуда транзитом через Смоленск её везли почти год.

### *Самолёт с характером*

Лёгкий, надёжный, удобный, манёвренный и харизматичный. Таким вышел из-под пера конструкторов ОКБ Антонова самолёт, который должен был заменить Ан-2. К проектированию воздушного судна приступили в начале 1950-х, и весной 1958-

го первый опытный образец «Пчёлки» прошёл лётные испытания.

Ан-14 – настоящая находка для малой авиации и достойный конкурент вертолёту: для взлёта или посадки ему достаточно 100 метров грунтовки, он прост в управлении и многофункционален. Надёжность обеспечивают 2 двигателя, но борт может продолжать полёт и на одном. При этом в салоне с комфортом размещаются до 6 человек, а уровень шума сопоставим с современными реактивными лайнерами. Место у окошка тоже занимать не надо: объёмные иллюминаторы предусмотрены для каждого пассажира.

«Самолёт имеет полноценную систему пожаротушения и противообледенения. Обзор у пилота просто шикарный. То есть тут всё сделано по подобию большой авиации. Есть мощная система отопления, и зимой в салоне можно сидеть в одной рубашке. Размах крыльев – 22 метра, максимальная скорость – до 200 км/ч, до Воронежа мы можем долететь меньше чем за час. И внутри у него своя какая-то атмосфера: тут чувствуется запах советской эпохи. За все эти уникальные особенности его и называют самолётом с характером», – со знанием дела описывает «Пчёлку» президент Федерации самолётного спорта Белгородской области Влад Александров.

К серийному производству этих самолётов приступили в 1965-м, но в 1972-м его свернули. Попытка увеличить вместимость и мощность двигателей ни к чему не привела: лучшее, как известно, враг хорошего. В итоге за 7 лет построили 340 самолётов.



Речь о замене Ан-2 уже не шла: сами «Пчёлки» становились исчезающим видом.

Сейчас количество Ан-14 по всему миру можно пересчитать по пальцам: их осталось всего 15, а подняться в небо, и то в перспективе, смогут только 3.

### *Путь к мечте*

У одного из раритетных Ан-14 1969 года выпуска шанс встать на крыло всё-таки есть. Он появился благодаря детской мечте Влада Александрова.

Долгие годы президент белгородской Федерации самолётного спорта оставался ей верен и упорно искал свою «Пчёлку». Связаться с нужными людьми Владиславу помог довольно узкий круг авиаторов, и вот в 2015 году он впервые заговорил с владельцем самолёта о продаже и получил решительный отказ. Но Влад не отступал и попутно знакомился с «Пчёлкой» поближе.

«Конкретно этот самолёт использовался военными как штабной. В салоне у него стояли 4 кресла, а посередине – столики. Борт возил генералов к местам

дислокации частей. С 1990-х самолёт стал частью экспозиции музея в Риге. Налёт у него очень маленький – всего 150 часов. Для сравнения: у самолётов, которые были у меня раньше, был налёт по 4–5 тысяч часов. Так что этот Ан-14 практически новый и в очень хорошем состоянии, несмотря на то что ему 53 года», – рассказывает Влад Александров.

Прежний хозяин до последнего не хотел продавать «Пчёлку». Переговоры длились 7 лет. Но когда в Риге началась борьба с советским наследием, Виктор (так зовут прежнего владельца Ан-4) наконец принял решение. Транспортировка самолёта из столицы Латвии в Белгород заняла целый год.

«Мы успели перевезти его из Риги в Смоленск буквально за 3 месяца до начала спецоперации. Много времени самолёт провёл на складе временного хранения. Потом пришлось долго ждать разрешения на перевозку негабаритного груза (ширина самолёта без крыльев – 6,5 метра – прим. авт.) из-за того, что на части дорог были ремонты, где-то – узкие проезды. Так что, когда «Пчёлка» наконец приехала к нам, это был настоящий праздник!» – вспоминает Александров.

### *«Это просто космос!»*

Сейчас специалисты проводят дефектовку и оценивают объёмы необходимой реконструкции, закупают детали. На новую жизнь «Пчёлки» собирают, что называется, всем миром. Все, кто хочет оказать финансовую помощь, могут обратиться в Федерацию самолётного спорта Белгородской области.





«Нужная сумма, конечно, неподъёмная для нас, это около 10–12 млн рублей, по предварительным подсчётам. Вы поймите: ценность этого самолёта в том, что он практически полностью в аутентичной комплектации. Отсутствует только военное оборудование, но нам оно и не нужно. Мы хотим сделать

в нём двойное управление, и в таком исполнении он точно будет единственным в мире», – поясняет Влад.

То есть «Пчёлка» станет живой историей, которую можно будет не только потрогать, но и использо-

вать по прямому назначению. В целом самолёт пригоден и для доставки десанта в указанные точки, и для транспортировки раненых, и для сообщения с отдалёнными населёнными пунктами, и для туристических полётов. У белгородских парашютистов тоже есть на него свои планы.



«Мне, как парашютисту, этот самолёт интересен тем, что с него можно прыгать очень классно и безопасно. Посмотрите сами: у него вход только сзади, прыгать и отделяться отсюда – это же новые возможности! И так интересней: вы выпрыгиваете и видите, как отлетает от вас самолёт. Представляете?! Это просто космос!» – заместитель президента Федерации самолётного спорта Белгородской области Александр Спицын не скрывает восторга.

Озвучивать сроки реконструкции пока рано: всё будет зависеть от инвесторов. А вот о планах Влад Александров готов рассказать уже сейчас.

Первый подъём в небо, конечно, будет тестовым: пилот проведёт его наедине с самолётом. Официальный старт полётов возрождённой «Пчёлки» пригласят запечатлеть журналистов региона. Скорее всего, это будет обзорный полёт по области.

Президент федерации уже замахнулся и на новый рекорд – перелёт Санкт-Петербург – Байкал протяжённостью более 10 тысяч километров: «Я верю, что мы доведём «Пчёлку» до лётной годности. Ведь, как писал Пауло Коэльо, если ты чего-нибудь хочешь, вся Вселенная будет способствовать тому, чтобы желание твоё сбылось».

*Источник: БелПресса  
Фото: Павел Колядин*

## Самолет недели

Оператор/владелец: *Aviaservice*

Тип: *Bombardier Challenger 604*

Год выпуска: *2004 г.*

Место съемки: *август 2023 года, St. Petersburg Pulkovo - ULLI, Russia*



Фото: Дмитрий Петроченко