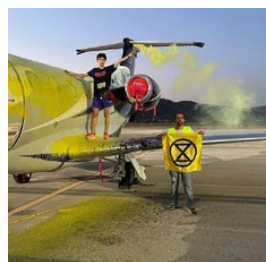
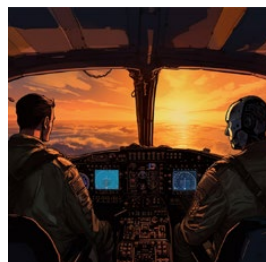
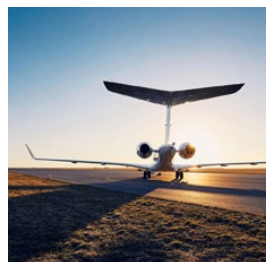




Ну что же. «Зеленые» похоже берут верх над «продвинутыми» европейскими чиновниками. Амстердамский аэропорт Схипхол подтвердил, что в следующем году частные самолеты примут на себя основную тяжесть мер по сокращению трафика, и что он будет добиваться запрета для более шумных самолетов. В заявлении, опубликованном в пятницу, аэропорт заявил, что с 31 марта 2024 года в течение 12-месячного периода будет разрешено всего 12000 рейсов деловой авиации. Это представляет собой сокращение на 42% от текущего лимита в 17000 операций, при этом 7200 из нового лимита будут выделены на летний период эксплуатации. Для тех, кто хотя бы один раз был в Схипхолье не понятно, с чем связана столь бредовая идея, ведь аэропорт находится на весьма приличном расстоянии от города и населенных пунктов. А вот как проходит борьба с экопротестами вы сможете прочитать в нашем материале «Экопротесты ставят европейскую бизнес-авиацию в затруднительное положение». Понятно лишь одно - количество публичных пощечин авиационным бюрократам будет только расти. Запасаемся попкорном.

Летний пик вскоре забудется, но наблюдаемые тенденции спроса по-прежнему остаются горячей темой. Пока мы готовимся к осени, Гарри Кларк, руководитель отдела анализа и аналитики Avinode, делится интересными моделями спроса и тенденциями, связанными с предстоящими событиями в США, Европе и остальном мире.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, сентябрь завершился снижением глобального трафика бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов всего на 2% по сравнению с сентябрем 2022 года, но пока наблюдается рост на 18% относительно 2019г. Снижение активности бизнес-джетов в сентябре в основном было связано с более слабыми рынками Великобритании, Германии, Австрии и Нидерландов. В Германии рейсов бизнес-джетов было на 5% меньше, чем в сентябре 2019 года. Самое большое снижение наблюдается в России: трафик бизнес-джетов сократился почти на 60% по сравнению с 2019г.



## Глобальный трафик показывает редкий всплеск относительно 2022 года

WINGX: Подъем глобальной активности на этой неделе стал первым с января текущего года и может ознаменовать годовщину переломного момента в прошлогоднем всплеске трафика бизнес-джетов

стр. 22

## Второй пилот с искусственным интеллектом повысит точность действий человека

Разработанная Массачусетским технологическим институтом система Air-Guardian сочетает в себе человеческую интуицию и машинную точность, создавая более симбиотические отношения между пилотом и самолетом

стр. 24

## Avinode: готовьтесь к осеннему сезону

Летний пик вскоре забудется, но наблюдаемые тенденции спроса по-прежнему остаются горячей темой. Пока мы готовимся к осени, Гарри Кларк, руководитель отдела анализа и аналитики компании Avinode, делится интересными моделями спроса и тенденциями, связанными с предстоящими событиями в США, Европе и остальном мире

стр. 26

## Экопротесты ставят европейскую бизнес-авиацию в затруднительное положение

Два случая на средиземноморском острове Ибица, расскажут вам все, что вам нужно знать об уязвимости бизнес-авиации перед прямыми протестами со стороны экологических групп

стр. 29

## Red Wings приступает к коммерческим продажам воздушного судна SSJ-95B в VIP конфигурации

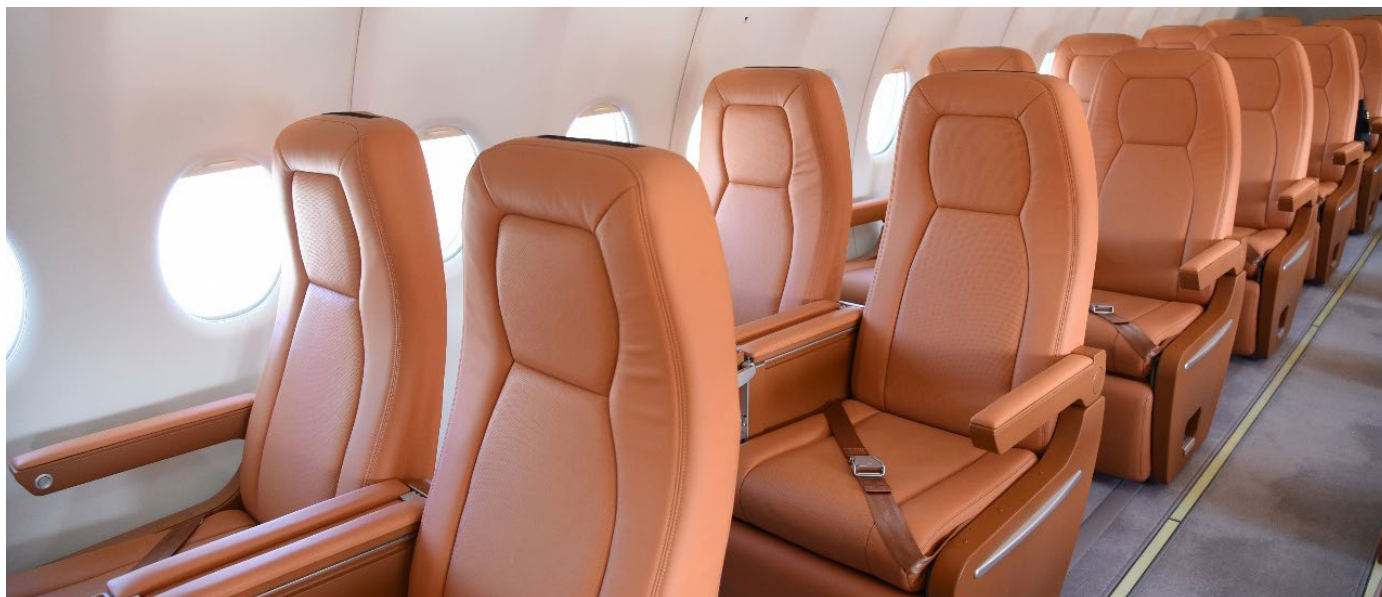
Компания Red Wings приступает к коммерческим продажам воздушного судна SSJ-95B в VIP конфигурации. Самолет был выпущен в 2012 году, в текущем году лайнер получил обновление салона.

Самолет вмещает 52 пассажира, которые размещены в моно бизнес-классе. SSJ-95B сможет выполнять полеты в любые страны за исключением Африки. Аэропорт базировки: Жуковский. Самолет также получил новую специальную ливрею.

Новый Superjet займет новую нишу на российском рынке, спрос в которой остается высоким, особенно после введения новых санкций и других международных ограничений западными странами против России. Сейчас в России есть самолеты, представленные в эконом-, эконом/бизнес-, а также VIP-конфигурациях, но самолетов именно с полной

компоновкой под бизнес-класс в стране еще не выпускали. Эксперты отмечают, что такой вариант наиболее востребован российскими футбольными клубами, музыкальными коллективами, а также заказчиками из крупного корпоративного сегмента.

Red Wings входит в десятку крупнейших российских авиакомпаний, специализируется на регулярных и чартерных пассажирских перевозках. Базовые аэропорты авиакомпании – «Домодедово», «Жуковский», «Кольцово» (Екатеринбург), «Баландино» (Челябинск) и аэропорт Махачкалы. Основу флота Red Wings составляют современные российские лайнеры SSJ100. В данный момент авиакомпания эксплуатирует около 20 SSJ100 и является вторым крупнейшим оператором данного типа воздушных судов.



### 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

## В аэропорту Берлин-Бранденбург открылся обновленный GAT

Терминал авиации общего назначения (GAT) в аэропорту Берлин-Бранденбург (EDDB) вновь открылся после пятимесячного процесса реконструкции здания, которое сохранилось после закрытия бывшего аэропорта Шенефельд. Он включен в аэропорт Берлин-Бранденбург, открывшейся в 2020 году.

В структуру GAT входят два поставщика услуг: глобальный провайдер ExecuJet, который также управляет FBO в международном аэропорту Мюнхена, и Berlin Aviation Services. Работы по реконструкции проводились New GAT Berlin — совместным предприятием этих двух компаний — и включали обновление и модернизацию залов ожидания, офисов и помещений для экипажа, а также строительство улучшенной зоны безопасности в соответствии с текущими стандартами ЕС.

«Мы очень рады обновленному дизайну GAT, в частности секторов таможни и безопасности, который позволяет нам предлагать улучшенные, удобные для клиентов услуги и отвечать новым европейским стандартам безопасности», - сказал Йоахим Крюгер, вице-президент по Северной Европе компании Luxaviation, материнской компании ExecuJet. «Более того, Берлин имеет ключевое значение для ExecuJet, поскольку экономика столицы постоянно растет, а Бранденбург считается одним из самых динамичных экономических регионов Германии».

EDDB, который также заменил аэропорты Темпельхоф и Тегель, обслуживает территорию, которая является лучшим местом проведения конференций в стране, где проводится 600 торговых ярмарок и конгрессов и ежегодно посещается более 1,8 миллиона человек.



**ПОЛИРОВКА**  
BRIGHTENING POLISHING

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

## Weltall-Avia Airlines расширяет географию полетов

Авиакомпания «Вельталь-авиа», расширив географию полетов, выполнила в сентябре первый рейс в султанат Оман по маршруту Минеральные Воды - Маскат - Минеральные Воды на бизнес-джете Hawker 800XP.

Оперативная организация и обеспечение рейса были осуществлены совместно с партнером – компанией Авиарт. Особенностью выполнения рейса в Маскат является прежде всего-то, что маршрут проходит через воздушное пространство нескольких государств – Россия, Азербайджан, Иран, ОАЭ и Оман. У каждого государства есть свои региональные требования к планированию и выполнению полетов, в большинстве этих государств применяется разрешительная система использования воздушного пространства.

Маршрут полета пересекает зоны с различным рельефом, и начинается с предгорной наклонной равнины Минеральных Вод с переходом в горную местность

Северного Кавказа, изрезанные горные хребты Ирана, далее маршрут проходит над водным бассейном Персидского залива, песчаными пустынями ОАЭ, холмами и низкими горами Омана переходящими в прибрежные равнины и пустыни. Самолет пересекает несколько климатических зон. Все эти особенности учитываются при выборе воздушных трасс, эшелонов полета.

Аэропорт Омана располагает собственным FBO для принятия бизнес-джетов с возможностью предоставления пассажирам услуг уровня VIP, а также становится транспортным узлом для коммерческого, промышленного и туристического секторов.

Авиакомпания «Вельталь-авиа» и Авиарт получили отличный опыт в организации полета в регионе юго-западной Азии. Продолжаем активно работать над новыми проектами, которые уже в ближайшее время расширят возможности для наших пассажиров и увеличат географию полетов компании.



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

## flyExclusive получил первые три Cessna CJ3+

Американский долевым оператор flyExclusive получил три самолета Cessna CJ3+ от Textron Aviation в рамках расширения парка. В прошлом году компания заказала у Textron 44 новых самолета по двум отдельным контрактам.

Первый заказ в апреле 2022 года касался до 30 легких самолетов CJ3+. В октябре 2022 года был заключен второй контракт на 14 бизнес-джетов Cessna Citation среднего и суперсреднего размера, в том числе восемь Citation XLS Gen2 и шесть Citation Longitude. Первоначальные планы предусматривали поставку до 10 новых самолетов к концу 2023

года. Поставка первых двух Longitude ожидается в 2025 году. Текущий флот компании насчитывает 90 самолетов.

«CJ3+ – еще один пример того, как Cessna идет вслед за пожеланиями заказчиков, делая самолет, который отвечает их нуждам сейчас и в будущем. Клиенты уже оценили семейство CJ, но они также будут рады новым возможностям авионики G3000. Объединив новое бортовое оборудование со свежим интерьером и другими значимыми обновлениями, мы укрепляем и без того сильный бизнес-джет, делая его ценность еще более привлекательной для клиентов», - комментируют в компании.



UTG PA

Центр деловой авиации  
UTG Private Aviation  
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

## Volocopter предоставит участникам NBAA-BACE 2023 «летающий» 2X

Volocopter предоставит участникам выставки NBAA-BACE 2023 возможность взглянуть на передовую воздушную мобильность (ААМ) посредством серии демонстрационных полетов с участием своего eVTOL 2X. Планы предусматривают, что Volocopter осуществит серию полетов в Henderson Executive Airport (KHND) – места статической стоянки NBAA-BACE.

Полеты начнутся 17 октября, в день открытия выставки, и продолжатся до заключительного дня выставки 19 октября. Поскольку eVTOL в настоящее время относится к категории экспериментальных самолетов, на этих рейсах пассажиры перевозиться не будут.

В NBAA заявили, что эти полеты продемонстрируют быстрый прогресс отрасли ААМ в направлении

полномасштабного внедрения. 2X является предшественником и прототипом двухместного воздушного такси Volocopter VoloCity, которое должно получить одобрение EASA в 2024 году в преддверии летних Олимпийских игр в Париже. Посетители Игр получат возможность стать одними из первых пассажиров eVTOL, заплативших за билеты.

«Усовершенствованная воздушная мобильность представляет собой один из самых значительных прорывов в истории авиации, способный фундаментально изменить наше представление о безопасных, быстрых, эффективных и устойчивых авиаперевозках по требованию», - заявил президент и генеральный директор NBAA Эд Болен. «Мы рады принять у себя революционное воздушное судно ААМ Volocopter и увидеть полеты 2X в течение трех дней выставки NBAA-BACE».



### 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](mailto:flight@mydreamjet.ru)

## В полет на Bell 505 теперь можно взять лыжи

Компания Dart Aerospace получила новый сертификат TCCA STC на внешнюю грузовую корзину Heli-Utility-Basket, специально разработанную для вертолета Bell 505. В настоящее время она также проходит сертификацию FAA.

Bell 505 Heli-Utility-Basket — новейшая модель проверенной линейки корзин Dart. Она дополняет существующие Heli-Utility-Baskets от Dart для таких моделей вертолетов, как H125, Bell 407, R66 и AW119, а также других моделей вертолетов, производимых Airbus, Bell, Leonardo и Robinson.

Bell 505 Heli-Utility-Basket отличается быстрой и простой установкой, позволяя операторам безопасно перевозить снаружи лыжи, грузовые крюки, инструменты и оборудование, а также множество других предметов. Dart Heli-Utility-Basket, разработанная для рынка авиаработ и VIP-услуг, изготов-

лена из устойчивой к коррозии нержавеющей стали и покрыта глянцевым, устойчивым к царапинам белым покрытием. Безопасность повышается за счет простой самоблокирующейся ручки, которая обеспечивает закрытие крышки и фиксирует груз во время полета. Для облегчения открытия и закрытия крышки используется газовая пружина.

«На этапе тестирования компания Dart гордилась сотрудничеством с местным сервисным центром G2 Aviation, базирующимся в Монреале. Dart по-прежнему стремится оказывать поддержку при дополнительных проверках агентства в соответствии с требованиями наших клиентов. Получение этого нового сертификата является свидетельством стремления Dart производить самое современное сертифицированное оборудование для миссий на рынке» - комментируют в компании.



## 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

## Bombardier представляет Smart Services Elite

Bombardier объявила, что расширила свои предложения техобслуживания по стоимости летного часа, представив Smart Services Elite. Эта новая программа Smart Services прекрасно дополняет существующий портфель Bombardier, предоставляя клиентам деловых самолетов наиболее полную программу расчета стоимости летного часа, которая обеспечивает прогнозируемость бюджета на основные детали самолетов и затраты на техническое обслуживание.

Smart Services Elite предоставляет клиентам главное преимущество производителя — оригинальные запасные части Bombardier и комплексную поддержку через всемирную сеть, которую может обеспечить только Bombardier. Фактически, более 1600 самолетов Bombardier в настоящее время участвуют в программах Smart Services, что составляет более 10 млн летных часов — и это число продолжает расти.



Новейшая программа Bombardier Smart Services предлагает клиентам возможность оптимального расчета стоимости летного часа, что позволяет эффективно и результативно отслеживать свои годовые расходы на техническое обслуживание. Ключевые дополнительные элементы нового предложения включают покрытие расходов на техническое обслуживание основных компонентов, таких как компоненты авиационных систем (плановый и внеплановый) и капитальный ремонт шасси, доставку запчастей, технические публикации, техническую поддержку, гарантированную ставку летных часов в течение всего срока действия, покрытие расходов мобильной группы реагирования (MRT) и многое другое.

Избранные варианты обслуживания по предыдущим программам с оплатой за летный час также включены в предложение Smart Services Elite, что делает его наиболее полной и всеобъемлющей программой покрытия расходов на техническое обслуживание Bombardier.

«Smart Services Elite от Bombardier — это идеальная «простая кнопка» для клиентов наших бизнес-джетов, когда речь идет о прогнозировании бюджета и защите затрат на все их потребности в техническом обслуживании», — сказал Пол Сислиан, исполнительный вице-президент по послепродажному обслуживанию и стратегии Bombardier. «Благодаря Smart Services Elite клиенты получают дополнительное спокойствие за счет дополнительных услуг, которые ранее не покрывались существующими предложениями с оплатой за летные часы, предоставляя им комплексное решение для технического ремонта и поддержки».

**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**



## Макет Cessna Citation Ascend дебютирует в Северной Америке на выставке NBAA-BACE 2023

Textron Aviation объявила, что на конференции и выставке деловой авиации NBAA-BACE 2023, которая пройдет 17-19 октября в Лас-Вегасе, Невада, состоится североамериканский дебют макета нового Cessna Citation Ascend. Представленный ранее в этом году Citation Ascend призван принести на рынок бизнес-джетов среднего размера совершенно новую кабину, улучшенные характеристики и более роскошный салон. Посетители получают доступ к макету в Henderson Executive Airport.

Макет Citation Ascend присоединится к впечатляющей линейке самолетов Textron Aviation на статической экспозиции, включая:

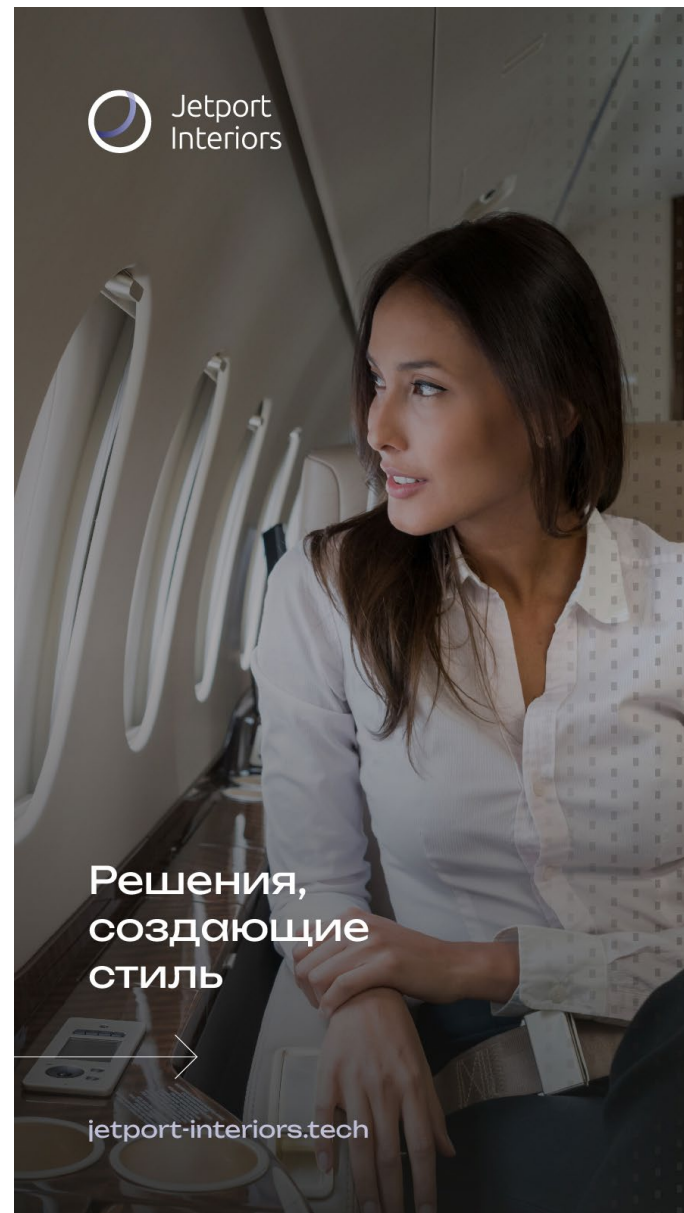
- Cessna Citation Longitude
- Cessna Citation Latitude
- Cessna Citation CJ4 Gen2
- Cessna Citation M2 Gen2

- Cessna Grand Caravan EX (для специальных миссий)
- Beechcraft King Air 360
- Beechcraft Denali

Также на статической экспозиции Textron Aviation будет представлен Bell 429.

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.

Ключевые особенности бизнес-джета стоимостью \$16,725 млн включают авионику Garmin G5000, автомат тяги, более мощные двигатели Pratt & Whitney Canada (P&WC) PW545D, более высокую максимальную взлетную массу и полезную нагрузку, увеличенную дальность полета, плоский пол и другие удобства в салоне. В случае с Ascend инженеры не вносили никаких изменений во внешние размеры фюзеляжа, чтобы приспособить его к плоскому полу, но, по сути, заполнили углубление и переместили некоторые системные компоненты, чтобы внести эти изменения.



Jetport  
Interiors

Решения,  
создающие  
стиль

jetport-interiors.tech

## Начались поставки eVTOL EH216-S для коммерческой эксплуатации

Китайская EHang Holdings поставила пять eVTOL EH216-S новому клиенту, Shenzhen Boling Holding Group в рамках плана по приобретению до 100 единиц EH216-S. Поставка остальных 95 летательных аппаратов станет возможной после получения EHang сертификата типа EH216-S от Управления гражданской авиации Китая (CAAC), которая ожидается в ближайшее время.

Поставка первых пяти самолетов Shenzhen Boling является первым шагом коммерческих планов компании по запуску услуг воздушного туризма и экскурсий в Шэньчжэне в рамках стратегического партнерства EHang с правительством района Баоань и совместных усилий с местным клиентом Boling.

Ожидается, что EH216-S будут использоваться для регулярных полетов в первом демонстрационном центре городской воздушной мобильности (UAM)

компании EHang в заливе Ох-Бэй в районе Баоань. EH216 способен перевозить полезную нагрузку весом до 260 кг на дальность до 35 км на скорости до 130 км/ч. За годы опытной эксплуатации несколько опытных EH216 выполнили свыше 20 тыс. безаварийных тестовых полетов в различных погодных условиях и в разных уголках мира от стран Юго-Восточной Азии до Европы.

Гуаншен Сюй, председатель Boling, заявил: «Мы с нетерпением ждем возможности взять на себя инициативу по проведению полетов в заливе Огайо, чтобы накопить практический опыт для постоянного расширения в Шэньчжэне, а также в районе Большого залива, охватывающем Гуандун, Гонконг и Макао. Мы уверены, что интеграция пассажирских автономных летательных аппаратов в наш бизнес приведет к более разумному и удобному образу жизни для всех».



**FBOEXPERIENCE.COM**

PROMOTING FBO EXCELLENCE

## Airshare закрыл сделку по приобретению подразделения Wheels Up по управлению частными самолетами

Airshare подготовила почву для национальной экспансии после приобретения подразделения Wheels Up по управлению частными самолетами. В то же время Wheels Up опровергает слухи о намерении перейти от операторской модели к брокерской. По словам руководителей обеих компаний, сделка, о которой было объявлено в начале августа, была закрыта в прошлую субботу вечером.

По состоянию на июнь Airshare занимала 11-е место среди крупнейших операторов частных самолетов в США. По данным Argus TraqPak, Wheels Up находится на четвертом месте. В результате сделки в состав Airshare перейдет около 90 управляемых самолетов, примерно одна треть из кото-

рых будет иметь сертификат Part 135, а остальная часть — Part 91. Правила Part 135 позволяют предлагать самолеты в чартер помимо использования их владельцами. До сделки Airshare уже имела 34 управляемых самолета. В рамках сделки около 300 сотрудников перейдут из Wheels Up в Airshare. Никакие объекты, например FBO, в сделку не вошли. Однако генеральный директор Airshare Джон Оуэн говорит, что компания будет искать кластеры для «нового парка».

После расширения своей основной зоны обслуживания до Флориды в начале этого года Оуэн сообщил журналу Private Jet Card Comparisons, что национальный масштаб приобретенных ею управ-

ляемых самолетов дает ей платформу для продолжения роста.

Оуэн говорит, что в дополнение к текущим карточным продуктам Airshare для полетов и долевых программ на Phenom 300 и Challenger 350/3500, не планируется добавлять новые программы членства для поддержки чартера на недавно приобретенных управляемых самолетах. Airshare рассчитывает удовлетворить потребности владельцев самолетов в доходах от чартеров за счет «розничного и оптового спроса, который у нее уже есть».

Однако Оуэн не сбрасывает со счетов рост активности в сфере слияний и поглощений. «Это, как и все остальное. Мы очень старательные и разборчивые. Мы чувствуем, что создали отличный набор предложений и не хотим роста ради роста», - сказал Оуэн. На вопрос, есть ли какие-либо планы провести IPO вслед за Wheels Up, Blade, Surf Air, Jet Token, SetJet, FlyExclusive и Volato, Оуэн ответил: «Нет».

Оуэн говорит, что в рамках продажи не существует официального соглашения об использовании недавно приобретенного управляемого парка для участников Wheels Up.

Впрочем, после закрытия сделки Wheels Up по-прежнему будет иметь внушительное присутствие. Согласно недавним документам SEC, у компании есть 215 собственных и арендованных самолетов, в том числе 75 King Air 350. Есть также 52 суперсредних самолета, в основном Citation X, 61 легкий самолет, в основном Citation CJ3 и Hawker 400XP, и 25 самолетов среднего размера.



## Индия — восходящая звезда

«Год назад обсуждалась тема «Когда Китай вернется?» Сейчас одна из ключевых тем – Индия на подходе. Это касается не только бизнес-авиации. У Индии есть инфраструктурные ограничения, как и у Китая. Но сейчас ей нужны самолеты», - сказал Дэвид Диксон, президент Jetcraft Asia в рамках конференции Corporate Jet Investor Asia.

Китай по-прежнему является важным рынком, куда идут поставки новых самолетов, но сильный спрос со стороны покупателей из Юго-Восточной Азии и Австралии сместил акцент. Стоит напомнить, что материковый Китай полностью открыл свои границы для туристов только в марте этого года. Более двух лет он был закрыт, но, несмотря на это, страна является одним из немногих рынков, на которых после карантина не наблюдался большой спрос на бизнес-авиацию. Отчасти это связано с тем, что во время Covid страну покинуло очень много самолетов.

«Самолеты, которые все еще находятся здесь, снова летают, и это позитивно, но мы еще не увидели того отскока, который, безусловно, мы надеялись увидеть с точки зрения транзакционной активности или возвращения самолетов в регион», - сказал Саймон Бэмбридж, коммерческий директор TAG Aviation. «Интерес есть, но мы еще не видели обновления транзакций»

По словам докладчиков и участников конференции, парк материкового Китая сократился с более чем 300 самолетов до примерно 200. Сейчас это меньше, чем парк самолетов, базирующийся в Неваде. Он начал сокращаться еще до Covid, отчасти

потому, что некоторые владельцы нервничали по поводу владения. Хотя это создало возможности для новых продуктов, таких как частичная аренда AmberNet от Amber Aviation.

«Дела по-прежнему идут хорошо. В этом нет никаких сомнений. Мы все еще растем здесь, как и большинство наших коллег. Самолеты все еще прибывают, но также их много выбывает, в частности, в Северной Азии», - сказал Даррен Бродерик, генеральный директор ACAM, крупнейшего оператора Азии. «Но рынок определенно замедляется. Ажиотаж вокруг новых покупателей после Covid закончился».

«Существует высокий спрос на чартеры как со стороны бывших владельцев, так и со стороны новых миллиардеров», - сказал Алекс Цзяо, исполнительный директор Hongkong Jet, который также подчеркнул возможности на других рынках. Сюда входит Сингапур, который привлек множество китайских богатых людей.

Нехватка самолетов, доступных для чартера, которая ощущается на большей части региона, также способствует нелегальным чартерам. Эту тему затронули многие спикеры и участники. Все согласились с тем, что регулирующим органам необходимо проводить больше перронных проверок, но в большинстве стран нет никаких признаков того, что это происходит.

В целом присутствующие операторы настроены оптимистично, но не увлекаются. Они видят возможности для роста, но никто не ожидает возвра-

щения к золотой лихорадке начала 2010-х годов, когда китайские покупатели внезапно потребовали самолетов.

Многие эксплуатанты также приостановили эксплуатацию самолетов в ожидании запчастей. Фил Балмер, директор по техническому обслуживанию TAG Aviation в Азии, назвал это главной проблемой, от которой пострадали все эксплуатанты. Он также надеется, что ситуация постепенно улучшается, но отметил, что наблюдаются некоторые проблемы с качеством с приходом новых провайдеров.

«Китай будет возвращаться медленно, как более рациональный рынок – и поставки идут», - говорит Диксон. «Существует высокий спрос в Юго-Восточной Азии, включая Индонезию. Но сейчас Индия — восходящая звезда».



## Амстердамский аэропорт Схипхол официально сокращает трафик бизнес-авиации на 40%

Амстердамский аэропорт Схипхол подтвердил, что в следующем году частные самолеты примут на себя основную тяжесть мер по сокращению трафика, и что он будет добиваться запрета для более шумных самолетов.

В заявлении, опубликованном в пятницу, аэропорт заявил, что с 31 марта 2024 года в течение 12-месячного периода будет разрешено всего 12000 рейсов деловой авиации. Это представляет собой сокращение на 42% от текущего лимита в 17000 операций, при этом 7200 из нового лимита будут выделены на летний период эксплуатации.

Из общего нового годового потолка перевозок в 460000 рейсов (снижен с 500000) в соответствии

с новой декларацией пропускной способности Схипхола в следующий летний период, заканчивающийся 26 октября 2024 года, будет разрешено только 280645 рейсов. Это представляет собой сокращение на 12400 рейсов по сравнению с летним периодом 2023 года. В своем последнем заявлении аэропорт подтвердил свою цель — в конечном итоге исключить всю частную авиацию из Схипхола и ввести «новый комендантский час в ночное время».

Новое постановление последовало за заявлениями правительства Нидерландов, сделанными ранее в этом месяце, о том, что оно сократит обнародованные в апреле планы по новому общему годовому лимиту трафика для Схипхола в 440000 рейсов. 1 сентября СМИ в Нидерландах предположили, что

новый лимит может быть ограничен 452000 рейсов. Хотя общий лимит в 460000 рейсов превышает ожидаемый, подтвержденная политика является более ограничительной в летние месяцы и серьезно ограничивает частную авиацию.

Аэропорт также опубликовал список из 87 старых типов самолетов, которые, по его словам, «больше не приветствуются в Схипхоло», но, за исключением Beechcraft King Air и Gulfstream I, ни один из них не является деловым самолетом. Авиакомпаниям теперь будут вынуждены платить в пять раз больше стандартных сборов за посадку за эксплуатацию самых шумных и загрязняющих окружающую среду самолетов.

Правительство Нидерландов, которое является основным акционером аэропорта Схипхол, подверглось политическому давлению со стороны иностранных правительств, в том числе США, с требованием не осуществлять сокращение движения таким образом, чтобы это могло поставить под угрозу доступ к слотам для международных авиакомпаний. В то же время отраслевые группы, в том числе Европейская ассоциация деловой авиации, потребовали, чтобы запланированная новая политика была приостановлена до окончания всеобщих выборов в стране 22 ноября и в ожидании продолжающихся юридических проблем.

Новый лимит в 12000 рейсов для деловых самолетов в Схипхоло сравнивается с нынешним лимитом в 50000 ежегодных рейсов в лондонском аэропорту Фарнборо. Руководство Фарнборо начало процесс, направленный на увеличение этого числа до 70000 рейсов.



## Satcom Direct становится предпочтительным поставщиком услуг связи для Planet Nine

Planet Nine Private Air выбрала Satcom Direct, провайдера решений для бизнес-авиации, в качестве предпочтительного поставщика услуг связи. Оператор со штаб-квартирой в Ван-Найс, штат Калифорния, приобрел несколько терминалов Plane Simple Ku-диапазона для обновления своего парка самолетов в течение трехлетнего периода, при этом его Bombardier Global Express уже оснащены передовым решением для связи.

Установка терминалов SD Plane Simple Ku-диапазона, которые были специально созданы для бизнес-авиации, предоставит пассажирам и клиентам Planet Nine доступ к сети Intelsat FlexExec, единственному выделенному ресурсу для бизнес-авиации на рынке. Кроме того, в кабину экипажа будет добавлена служба передачи данных SD FlightDeck Freedom. Пассажиры выиграют от повышения производительности, расширенного спектра развлечений и увеличения скорости передачи данных благодаря стабильной высокоскоростной широкополосной связи. В то же время экипаж оптимизирует возможности отслеживания полетов FDF, автоматизированной информации в режиме реального времени об опасной погоде, геоинформационных уведомлениях, событиях безопасности и других важных данных по траектории полета для улучшения ситуационной осведомленности. Соглашение также включает глобальную поддержку клиентов 24/7/365, многоязычные услуги, решения для кибербезопасности и доступ к сертифицированному обучению.

Активация первых терминалов Plane Simple Ku-диапазона и услуг FlightDeck Freedom уже ведется

или запланирована для пяти самолетов Planet Nine. Первые два самолета Bombardier Global Express уже оснащены активированными терминалами Plane Simple Ku-диапазона. Ожидается запуск третьего Bombardier Global Express, а до конца года еще два самолета будут оснащены передовой технологией связи.

«Planet Nine является примером того, как модернизация с помощью антенн Plane Simple может вдохнуть новую жизнь в самолеты. Эти бизнес-джеты рассчитаны на срок службы более трех десятилетий, однако технологии меняются ежедневно. Мы разработали независимые системы, которые готовы к будущему авиации, и мы знаем, что эта спо-

собность постоянно обновлять предложения по связи была основным фактором в решении Planet Nine задействовать наши услуги, продукты и возможности поддержки», - говорит Майкл Скоу Кристенсен, коммерческий директор Satcom Direct. «Добавление нашего оборудования и услуг Intelsat FlexExec предоставит элитным клиентам Planet Nine по всему миру впечатляющий новый набор надежных возможностей подключения».

Разнообразный парк из тридцати двух самолетов включает преимущественно бизнес-джеты с большой кабиной, включая Bombardier Global, Gulfstream и Dassault Falcon.



## Robinson увеличивает сроки поставок вертолетов

Robinson Helicopter ежемесячно направляет электронное письмо своим дистрибьюторам по всему миру, сообщая о сроках поставки каждого из своих продуктов – дате отгрузки с завода для покупателя, оформляющего заказ сегодня. В последнем письме производитель сообщил об увеличении сроков поставки.

По состоянию на 1 октября сроки выполнения работ по оплаченным заказам составляют:

R22 – 10 недель

R44 Cadet – 2-й квартал 2024 г.

R44 I – 2-й квартал 2024 г.

R44 II – 1-й квартал 2025 г.

R66 – 1-й квартал 2025 г.

Эти прогнозы производителя основаны на текущих запланированных объемах производства, и всегда подвержены изменениям. В свою очередь, темпы производства зависят от широкого круга факторов, включая численность персонала на заводе, снабжение и наличие как сырья, так и объемов поставок от внешних поставщиков. Производители обычно покупают такие детали, как двигатели, авионику, аккумуляторы, шланги и т. д., но, в случае Robinson, также специальные детали для оснащения вертолетов для спецмиссий, например, для правоохранительных органов или EMS. У других производителей эти элементы вспомогательного оборудования чаще поставляются центрами комплектации и заказываются специально для каждого проекта.

За последние пять лет самый длительный срок выполнения заказа Robinson был в октябре 2018 года и составил 4 месяца — и теперь есть два продукта,

срок выполнения которых составляет 16–18 месяцев.

Неизвестно почему Robinson оказался в такой ситуации, но часто приходится слышать, как компании в отрасли обвиняют в задержках «проблемы с цепочкой поставок».

По мнению HeliHub, настало время производителям взять на себя инициативу вместе со своими поставщиками, чтобы вернуть разумные сроки поставки, а также инвестировать в увеличение темпов производства. Это может означать принятие более жестких обязательств по закупкам более крупных партий, увеличение численности персонала, обучение специалистов на производстве и

так далее. Между тем, более длительные сроки поставки Robinson R44 и R66 также будут продолжать влиять на вторичный рынок. Покупатели-владельцы-пилоты с гораздо меньшей вероятностью будут терпеть 16-18-месячную задержку поставок, чем более крупные операторы и лизинговые компании с двухдвигательными вертолетами, что создает возможности для продажи вертолетов с коротким сроком поставки по цене выше прейскурантной. «Это, в свою очередь, может привести к появлению конъюнктурных заказов, когда кто-то размещает заказ с конкретным намерением продать с прибылью в любое время от «слота производственной линии» до «физической доставки», что может ухудшить ситуацию, прежде чем она снова станет лучше», - комментируют в HeliHub.



## Leon Software и FCG OPS расширяют сотрудничество через интеграцию

Leon Software и FCG OPS продолжают укреплять свое партнерство за счет расширенной интеграции. Благодаря синхронизации ИТ-платформы FCG ATOM с Leon Software клиенты FBO и OCC уже получили значительные преимущества. Теперь, с новой интеграцией, мы создали ряд очень привлекательных возможностей для других групп клиентов, таких как компании trip support и компании по наземному обслуживанию.

### **Оптимизируйте операции с помощью правильных инструментов**

Работа в очень сложной, регулируемой отрасли, требующей предельной точности и обработки больших объемов данных, требует использования передовых ИТ-инструментов. В результате авиационные компании часто сталкиваются с проблемой использования нескольких систем, что приводит к двойному вводу данных, потенциальным ошибкам и отсутствию информации в реальном времени.

Эта ситуация снижает эффективность и может повлиять на общие операции.

Здесь вступают в игру интеграции. Leon Software служит центральным механизмом управления полетами, расширяя свои возможности с каждой новой интеграцией и предоставляя пользователям доступ к широкому спектру авиационных услуг. Интеграция с FCG OPS дает множество преимуществ, которые упрощают планирование полетов и процессы поддержки.

### **Следующий шаг на пути к оптимизации рабочего процесса**

FCG ATOM сочетает в себе функции ERP, CRM, управления полетами, отчетности и бизнес-аналитики. Первая интеграция между FCG ATOM и Leon Software была реализована в 2021 году и позволила синхронизировать данные. Обе системы обмениваются информацией о планах полетов, списках

экипажей и пассажиров, времени отправления и прибытия, слотах CFMU и статусе каждой запрошенной услуги.

Другие важные преимущества интеграции включают сокращение потенциальных ошибок и четкую коммуникацию. Удалось устранить дублирующие действия, сократить количество печатных ошибок, а также сократить количество телефонных звонков и электронных писем между вовлеченными сторонами. Обмен данными в режиме реального времени между системами FCG ATOM и Leon облегчает связь между всеми сторонами, участвующими в процессе планирования полета.

### **Растущие потребности клиентов способствуют новой интеграции**

Первоначальная интеграция в первую очередь принесла пользу FBO и OCC, которые стремятся использовать все услуги для своих полетов. Другие клиенты, которые ищут только отдельные, конкретные услуги, такие как пролетные разрешения или наземное обслуживание, также высоко оценивают предложение FCG OPS. Чтобы улучшить качество услуг, была выпущена новая интеграция между FCG ATOM и Leon Software.

Он разработан специально для удовлетворения потребностей компаний, работающих в сфере trip support или наземного обслуживания, что позволяет им выбирать и использовать только те услуги, которые им в данный момент необходимы. Эта интеграция обеспечивает простоту и гибкость, позволяя клиентам добавлять определенные услуги по мере необходимости.





## «Витязь-Аэро» ввел в эксплуатацию новую ВПП на собственном вертодроме

В посёлке Николаевка на Камчатке прошло открытие новой взлётно-посадочной полосы. Грунтовая взлётно-посадочная полоса позволяет принимать воздушные суда типа Л-410, Ан-28 и Ми-8. Годовой пассажиропоток запланирован до 40 тыс. человек в год. Проект был реализован авиационной компанией «Витязь-Аэро», резидентом ТОР «Камчатка». Объём инвестиций в проект превысил 710 млн рублей.

Старт работе новой взлётно-посадочной полосы дал Заместитель Председателя Правительства РФ – полномочный представитель Президента РФ в

ДФО Юрий Трутнев. В торжественном мероприятии приняли участие губернатор Камчатского края Владимир Солодов и министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков.

«Для Камчатки состоялось важное событие — построена взлётно-посадочная полоса частным инвестором, нашим предприятием «Витязь-Аэро». Вложены значительные средства. Был реализован правильный подход с увязыванием наземной инфраструктуры взлётно-посадочной полосы и парка самолётов, вертолётной техники. Мы продолжим

работу в этом же направлении. Наша цель — создание сети маршрутов для малой авиации, увязка её с действующими взлётно-посадочными полосами и аэропортами, обеспечение надёжности и ценовой доступности как для жителей Камчатки, так и для туристов», — отметил Владимир Солодов.

Камчатский край относится к регионам с ограниченным уровнем развития наземных видов транспорта и высокой потребностью в организации сети внутрирегиональных и межрегиональных воздушных перевозок. Создание новой взлётно-посадочной полосы имеет важнейшее значение для развития малой авиации в Камчатском крае. Ввод в эксплуатацию данного объекта позволит региону более успешно развивать воздушное сообщение, в том числе и в туристическом направлении. За счёт приобретения самолетов отечественного производства, пассажироместимостью до 20 человек, планируется значительно увеличить объёмы авиационных перевозок в крае.

«Если посмотреть, где есть на Камчатке дороги, то далеко от Петропавловска-Камчатского мы никуда не уедем. Во многих случаях воздушное передвижение безальтернативно. Не только для туризма, но и для того, чтобы люди получали своевременно медицинскую помощь, могли вылететь в другую территорию. Воздушное сообщение необходимо развивать, при этом нужен новый авиапарк. Мы работаем над тем, чтобы у нас всё-таки появился самолёт «Байкал» в воздухе. Обещают, что он появится через полтора года, но надо ещё до конца доработать всё, что касается его экономики, финансовой модели. То же самое относится и к взлётно-посадочным площадкам. Существуют тома по-



ручений, чтобы сделать полосы дешевле, чтобы обеспечение их охраны зависело от частоты эксплуатации. Отдельный вопрос — устаревшие самолёты. Их срок подходит к 40-50 годам. Это тоже риски. Поэтому надо выпускать новые самолёты. Они должны быть по нормальной цене, должны быть экономичными, надёжными. Этим всем нужно заниматься», — сказал Юрий Трутнев.

Отдельное внимание вице-премьер обратил на необходимость обновления и наращивания самолётного парка. «Камчатка сегодня живёт на вертолётном обслуживании. Первое — очень дорого и не всем по карману. Второе — мы прекрасно помним аварии, которые случаются на вертолётных трассах. Они регулярно, к сожалению, происходят и уносят человеческие жизни. Самолёты — дешевле, надёжнее, безопаснее и быстрее. Поэтому, конечно, надо строить новые взлётно-посадочные полосы малые и надо для них создать самолёт», — считает он.

Как доложил вице-премьеру генеральный директор «Витязь-Аэро» Виктор Сиротин, авиационная компания обратилась в адрес правительства Камчатского края с инициативой по приобретению в собственность аэропорта «Озёрная», расположенного в Усть-Большерецком районе, для модернизации зданий и сооружений, включающих в себя аэровокзал, гараж для хранения спецавтотранспорта и иные сооружения, предназначенные для приёма и отправки воздушных судов. Рядом с аэропортом запланировано возведение комфортабельной гостиницы на 25 номеров. Глава региона сообщил о поддержке инициативы со стороны края. По итогам обсуждений Юрий Трутнев поручил Федераль-

ному агентству воздушного транспорта рассмотреть возможность передачи аэропорта «Озёрная» «Витязь-Аэро».

Владимир Солодов также предложил передать взлётно-посадочные полосы на Камчатке под управление единой дальневосточной авиакомпании «Аврора».

«Мы хотим совместно с Константином Петровичем Сухоробриком выйти с предложением, чтобы взлётно-посадочные полосы на Камчатке, которые находятся в собственности у федерального предприятия, передать в операционную деятельность

единой авиакомпании. Чтобы собственность сохранить, как она и есть, федеральную, а обслуживанием и управлением занималась наша единая авиакомпания, в которой край участвует как акционер. Тогда уверен, что нам получится повысить операционную эффективность», — обратился глава региона к вице-премьеру.

Отметим, компания работает в регионе более 10 лет и является крупнейшим перевозчиком. В год «Витязь-Аэро» перевозит более 40 тысяч пассажиров по территории Камчатского края. В парке авиакомпании более 20 вертолетов Ми-8 разных модификаций. Авиапарк ежегодно обновляется.



## Интерес к «зеленым» интерьерам пока слаб

Что можно сделать, чтобы уменьшить воздействие на окружающую среду при кастомизации бизнес-джетов? Провайдеры делятся своими стратегиями в отношении цепочки поставок, возобновляемых источников энергии и многого другого, а также комментируют некоторые проблемы, которые необходимо преодолеть.

Одной из областей, на которой провайдеры ТОиР и комплектации могли бы сосредоточиться, чтобы уменьшить свое воздействие на окружающую среду, является цепочка поставок. Марк-Андре Манн, руководитель отдела интерьерных решений в Aero-Dienst, предлагает использовать материалы местного производства, чтобы избежать глобальных

перевозок, а также выбирать многоразовую или экологически чистую упаковку. Например, Aero-Dienst использует камень из местного карьера для отделки полов, что, как отмечает Манн, снижает выбросы углекислого газа компании, сохраняя при этом высокий стандарт роскоши. Манн также видит возможности использования переработанных тканей и наполнителей или продуктов, изготовленных из натуральных волокон, таких как ананасовая кожа. Он добавляет, что использование возобновляемых источников энергии, таких как солнечные панели, в эксплуатации также может повысить устойчивость.

Что касается выбора материалов, Анника Своре

Виклунд, старший директор по дизайну компании Greenpoint Technologies, высказывает несколько соображений. Она считает, что легкие элементы интерьера, изготовленные с помощью экологически чистых процессов, могут повысить экологичность, равно как и долговечные и легко заменяемые материалы. Она видела, как некоторые инновации пришли из автомобильной промышленности, в том числе некоторые виды кожи.

Виланд Тимм, директор по продажам самолетов VIP-класса и самолетов специального назначения компании Lufthansa Technik, видит экологические преимущества в использовании печатных пленок вместо шпона из экзотического дерева. «Их однородный рисунок поверхности делает их гораздо лучше подходящими для частичного ремонта поверхности», - говорит он. «На узкофюзеляжном VIP-самолете поверхности из печатных пленок могут сэкономить до нескольких сотен килограммов веса по сравнению с облицовкой из настоящего дерева». Тимм рекомендует сменить текстиль и чехлы на сиденьях на более легкие альтернативы, такие как ультракожа, ультразамша или ткань. Lufthansa Technik включила некоторые из них в свою концепцию Nature's Touch.

«В наши дни переработка внутренних материалов по-прежнему довольно ограничена», - добавляет Тимм, предполагая, что акцент на долговечности также может повысить экологичность. «Чем дольше поверхность сиденья, ковер или шпон сохраняет свою высококачественный внешний вид, тем меньше дорогостоящий и материалоемкий ремонт или замены. Это помогает уменьшить экологический след в течение жизненного цикла интерьера».



Эрик Гиллеспи, исполнительный вице-президент Flying Colours, видит некоторый прогресс в области экологически чистых материалов, включая веганскую кожу, новые материалы на биологической основе и ковры из переработанных материалов. «Мы изучаем, как мы можем их использовать», - говорит он. «Выбор экологичных товаров для интерьера по-прежнему ограничен, и когда вы их находите, продукт не всегда доступен в необходимых количествах».

Как и Aero-Dienst, Flying Colors старается закупать материалы на местном рынке. Гиллеспи отмечает, что популярно светодиодное освещение, которое «служит дольше и снижает энергопотребление». «На данном этапе устойчивое развитие для нас больше связано с устойчивыми методами ведения бизнеса, чем с реальными материалами», - добавляет он. «Но мы считаем, что ситуация изменится по мере выхода на рынок новых предложений».

### **Проблемы сертификации**

Эксперты разделяют, что правила воспламеняемости и плотности дыма могут создать проблему для альтернативных экологически чистых материалов. «Мы всегда уделяем особое внимание воспламеняемости, и нам всегда необходимо проверять, соответствуют ли эти продукты требуемым стандартам», - говорит Гиллеспи. «Некоторое натуральное сырье необходимо подвергнуть химической обработке [для получения сертификата материала], процесс, который часто перевешивает или нивелирует обычно устойчивые характеристики сырья», - отмечает Тимм. «Поэтому выбор материалов необ-

ходимо оценивать с разных точек зрения, и процесс сертификации является одной из них».

Своре Виклунд считает, что отрасль вскоре сможет решить некоторые проблемы, связанные с материалами. «Прогрессивные технологии и сотрудничество с производителями материалов позволяют разрабатывать материалы и позволяют элементам, которые когда-то были непригодными, неустойчивыми или недостижимыми, стать более доступными», - говорит она.

Гиллеспи говорит, что большинство клиентов Flying Colors рассматривают интерьеры самолетов как образ жизни, и менее заинтересованы в заявлениях об устойчивом развитии. «Рынок Северной Америки, который составляет большую часть нашей клиентской базы, не демонстрирует высокого спроса на экологичный интерьер», - говорит он. «Однако ситуация меняется. Молодое поколение хочет знать больше о возможностях экологичности, и мы видим, что производители сосредоточены на создании экологически этичной продукции и предоставлении экологически чистых решений. Поскольку мы тесно сотрудничаем с ними, мы неизбежно будем работать с экологически чистыми материалами. Наша команда дизайнеров всегда ищет экологически безопасные возможности, концепции и материалы, и мы с радостью включим их в дизайн, где это необходимо».

Манн из Aero-Dienst также сталкивается с переменным спросом. «Было бы полезно, если бы существующие возможности продвигались более активно», - говорит он. «Многие клиенты не знают об экологически чистых продуктах. Я считаю здесь важным

фактором именно производителей, поскольку они могут устанавливать стандарты».

В Greenpoint наблюдается рост интереса, особенно со стороны топ-менеджеров и ключевых лиц, которые отслеживают прогресс отрасли. «Материалы постоянно совершенствуются, чтобы соответствовать эстетическим тенденциям и интересам нашей клиентской базы», - говорит Своре Виклунд. «Сертификаты устойчивого развития могут быть полезны в продвижении этих материалов среди клиентов, обеспечивая гарантию соблюдения определенных стандартов».

Экологичность влияет на выбор материалов для некоторых европейских государственных заказчиков Lufthansa Technik. Однако для клиентов в Азии и на Ближнем Востоке это не является решающим фактором, делится Тимм. «Большинство клиентов из этих регионов предпочитают максимально достижимую роскошь и самые современные технологии», - говорит он. «Такие аспекты, как экологичность, являются скорее второстепенным».

Правительства, считает Гиллеспи из Flying Colours, могут повлиять на владельцев самолетов, чтобы они больше обращали внимание на экологичность. Он предполагает, что могут быть предоставлены налоговые льготы для самолетов, которые считаются соответствующими стандарту. Достижения отрасли также могут стать убедительными, говорит он: «Если экологичные интерьеры станут экономически эффективными; предлагают тот же внешний вид, ощущение и долговечность; и может быть персонализирован; тогда я ожидаю большего понимания».

## GlobeAir укрепляет позиции на родном рынке

Австрийский бизнес-оператор GlobeAir объявил о запуске знакового проекта – строительстве нового ангара в Linz Airport. Как отмечает пресс-служба компании, эта инициатива знаменует собой поворотный момент на пути к устойчивому росту, инновациям и операционному совершенству в частной авиации.

Ангар площадью 1200 кв.м. сможет вместить восемь самолетов Citation Mustang, что подчеркивает его роль специализированного центра технического обслуживания. «Этот инвестиционный проект стоимостью 3,5 млн евро под экспертным руководством Бернхарда Фрагнера демонстрирует нашу непоколебимую приверженность сектору бизнес-авиации, стремясь эффективно работать с внутренней командой из 25-30 преданных своему делу сотрудников наших отделов технического обслуживания и САМО, обеспечивая безопасность и качество всех самолетов».

Бернхард Фрагнер, генеральный директор GlobeAir, отметил, что компания не просто строит современный ангар, она создает символ приверженности совершенству, инновациям и устойчивому развитию в сегменте частной авиации. «Мы глубоко благодарны за постоянную поддержку со стороны наших клиентов и партнеров, когда мы вступаем в эту захватывающую новую главу».

Ангар спроектирован так, чтобы стать связующим звеном передовых технологий и интеллектуальной инфраструктуры, неотъемлемой частью повышения эффективности операций Part145. Это не только ангар для самолетов, но и магазин запчастей. Трехэтажный объект, состоящий из офисов,

учебных помещений, зала для пилотов и складских помещений, сочетает в себе функциональность и инновации. Новый ангар полностью интегрирован на всех уровнях безопасности, учитывая его стратегическое расположение в зоне аэропорта Линц. Безопасность находится на переднем крае операционных приоритетов, и этот объект является свидетельством этой приверженности.

«В соответствии с нашим обязательством по эко-

логической ответственности, на объекте реализованы устойчивые инициативы, включая установку солнечных панелей, систему сбора дождевой воды, зарядные станции для электромобилей и специализированных предприятий по переработке отходов. Каждый аспект ангара подчеркивает нашу приверженность обеспечению устойчивого развития, одновременно обеспечивая неустанный рост и инновации в частной авиации», - резюмируют в пресс-службе.



## Глобальный трафик показывает редкий всплеск относительно 2022 года

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, сентябрь завершился снижением глобального трафика бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов всего на 2% по сравнению с сентябрем 2022 года, но пока наблюдается рост на 18% относительно 2019г.

Объем регулярных пассажирских авиаперевозок вырос на 17% по сравнению с сентябрем прошлого года, и все еще на 6% ниже уровня 2019г. Мировой грузовой трафик отстает от прошлого года на 6%, и растет на 2% по сравнению с 2019г.

### Европа

В течение 39-й недели, закончившейся 1 октября, трафик бизнес-джетов в Европе вырос на 3% по сравнению с предыдущей неделей, и всего на 1% ниже тех же дат 2022г. Это намного меньше падения по итогам сентября, который оказался на 7% ниже прошлого года.

На этой неделе в нескольких агломерациях наблюдался сильный рост, в том числе в Фарнборо, Ибице, Риме и Мадриде. Во Франции также наблюдался скачок: международный трафик был на 22% выше по сравнению с сентябрем прошлого года, и на 5% выше относительно 2019г. Увеличили посещаемость посетители матчей Чемпионата мира по регби и соревнований по гольфу на Кубок Райдера.

Снижение активности бизнес-джетов в сентябре в основном было связано с более слабыми рынками Великобритании, Германии, Австрии и Нидерландов. В Германии рейсов бизнес-джетов было на 5% меньше, чем в сентябре 2019 года. Самое большое снижение наблюдается в России: трафик бизнес-джетов сократился почти на 60% по сравнению с 2019г. Италия, Испания и Турция по-прежнему демонстрируют очень сильный рост по сравнению с четырьмя годами ранее, даже

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	8,688	15.2%	-2.9%	-17.1%	39.5%	3.9%
United Kingdom	7,502	13.1%	-9.7%	-5.9%	50.0%	4.2%
Italy	6,913	12.1%	-5.4%	-6.9%	38.6%	28.2%
Germany	6,394	11.2%	-13.8%	-18.4%	4.6%	-5.3%
Spain	4,830	8.4%	0.4%	-5.8%	101.6%	29.7%
Switzerland	3,427	6.0%	-5.0%	-17.4%	28.9%	9.9%
Turkey	2,597	4.5%	-6.1%	9.1%	4.0%	57.0%
Greece	1,939	3.4%	-3.0%	-15.1%	31.2%	26.1%
Austria	1,487	2.6%	-10.2%	-22.2%	3.8%	5.8%
Sweden	1,309	2.3%	-9.1%	41.5%	77.6%	88.1%
Netherlands	1,050	1.8%	-28.0%	-20.3%	32.2%	11.9%
Belgium	1,040	1.8%	-6.2%	-8.0%	44.0%	18.9%
Russia	911	1.6%	-18.9%	-70.9%	-65.8%	-58.6%
Portugal	861	1.5%	-1.3%	-7.3%	32.1%	35.8%
Poland	853	1.5%	-4.9%	11.2%	36.5%	35.8%
Grand Total	57,178	100.0%	-6.5%	-14.3%	27.7%	10.0%

Трафик бизнес-джетов в Европе по странам, сентябрь 2023 г.

несмотря на то, что сентябрь 2023г. был немного ниже прошлогодних рекордных уровней.

### Северная Америка

На 39-й неделе активность бизнес-джетов в Северной Америке выросла на 5% относительно того же периода 2022г. Особенно выделялась Флорида, где количество рейсов бизнес-джетов увеличилось на 22% по сравнению с теми же датами 2022г., что значительно отличается от однозначного снижения в годовом исчислении, которое наблюдалось в течение последних нескольких месяцев. По сравнению с прошлой неделей трафик бизнес-джетов во Флориде вырос на 3%. Всего в течение 39-й недели из аэропортов Флориды было выполнено

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	2,362,001	74%	16.6%	31.6%	95.2%	-5.7%
Business Aviation	454,951	14%	-2.3%	1.7%	41.5%	17.8%
Other	299,536	9%	27.4%	61.3%	153.6%	67.8%
Cargo	86,294	3%	-6.4%	-11.8%	-4.2%	2.3%
Grand Total	3,202,782	100%	13.6%	26.8%	84.1%	1.5%

Глобальные полеты самолетов в сентябре 2023 г. (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

4734 рейса бизнес-джетов, что намного меньше 52-недельного максимума в более чем 9000 рейсов в феврале этого года. В других штатах США наблюдалось очень незначительное снижение, а в Калифорнии – без изменений в годовом исчислении. 39-я неделя была относительно слабой для Техаса: трафик снизился на 5%.

В сентябре активность бизнес-авиации в Северной Америке снизилась на 3,6% в годовом исчислении, но выросла на 19% по сравнению с сентябрем 2019г. Что касается трафика по производителям, то наибольший прирост относительно 2019г. пришелся на бизнес-джеты Cirrus и Pilatus из-за значительного увеличения количества активных самолетов. Парк бизнес-джетов Cessna на сегодняшний день является самым большим из эксплуатируемых: его трафик вырос на 21% по сравнению с четырьмя годами ранее, но на 4% ниже в годовом исчислении. В сентябре 2023г. парки самолетов Bombardier и Embraer были более активными, чем в любой другой год. Это исключает слабый трафик парка Learjet. Количество рейсов бизнес-джетов Gulfstream в сентябре 2023г. было на 3,6% меньше по сравнению с сентябрем 2022г. Активность Dassault Falcon снизилась на 8% в годовом исчислении.

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	83,658	5,035	-4.0%	-1.0%	45.0%	21.4%
Bombardier	32,409	2,063	0.5%	6.3%	61.8%	22.7%
Embraer	26,821	1,036	1.1%	9.2%	69.3%	28.3%
Gulfstream	24,141	2,297	-3.6%	8.6%	63.2%	16.6%
HawkerBeechcraft	17,113	1,111	-8.6%	-14.5%	26.6%	1.7%
Learjet	16,885	988	-10.4%	-9.5%	24.3%	3.2%
Dassault	14,612	1,335	-7.7%	2.9%	52.1%	3.6%
Cirrus	4,279	385	18.7%	56.8%	161.1%	271.8%
Honda	2,318	169	-16.0%	0.5%	92.7%	98.5%
Pilatus	2,072	110	22.9%	60.5%	278.1%	384.1%
Eclipse Aerospace	1,303	174	-14.3%	-20.5%	-18.1%	-26.1%
Boeing	432	76	-16.4%	-6.3%	40.3%	3.6%
Israel Aerospace Industries	227	34	-34.4%	-41.0%	-2.6%	-32.0%
Airbus	108	27	42.1%	1.9%	535.3%	-6.1%
North American Aviation	98	14	-11.7%	-36.8%	4.3%	-56.4%
Grand Total	226,500	14,826	-3.6%	1.2%	50.3%	19.3%

Активность парка по производителям в Северной Америке, сентябрь 2023 г.

## Азия

В сентябре 2023 года количество рейсов бизнес-джетов выросло на 13% по сравнению с сентябрем 2022 года. Сегмент сверхдальних самолетов был самым популярным, его рост по-прежнему составил 30% по сравнению с прошлым годом. Активность бизнес-лайнеров снизилась на 13% в годовом исчислении. Относительно небольшой парк суперлегких джетов, летающих в Азии, увеличил трафик на 68% по сравнению с прошлым годом.

## Ближний Восток

Активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке упала на 5% по сравнению с максимумами сентября 2022г., хотя все еще на 45% выше относительно сентября 2019г. Саудовская Аравия и Оман являются исключениями, в обоих странах активность выше, чем в любом предыдущем сентябре. За последнюю неделю из аэропортов Ближнего Востока было выполнено 1472 рейса бизнес-джетов, что на 14% больше, чем на 38-й неделе, и на 6% меньше, чем в те же даты прошлого года, хотя чартерных рейсов было на 10% больше по сравнению с прошлым годом.

**Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует:** «Подъем глобальной активности на этой неделе стал первым с января текущего года и может ознаменовать годовщину переломного момента в прошлогоднем всплеске трафика. В Европе заметный прирост наблюдался в Италии, особенно в аэропортах Рима. В США рост был сосредоточен во Флориде, активность бизнес-джетов выросла на 22% по сравнению с аналогичными датами прошлого года».

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	3,357	761	28.9%	63.7%	106.8%	22.7%
Heavy Jet	2,897	420	5.9%	31.0%	56.3%	59.9%
Airliner/Bizliner(Jet)	926	171	-12.9%	5.3%	40.5%	4.2%
Midsized Jet	727	88	-5.7%	26.2%	23.6%	133.0%
Super Light Jet	677	67	67.6%	168.7%	280.3%	325.8%
Light Jet	673	81	-9.1%	17.7%	35.7%	79.0%
Super Midsized Jet	657	126	30.9%	24.4%	23.0%	53.9%
Very Light Jet	296	32	-1.0%	133.1%	32.7%	329.0%
Entry Level Jet	96	7	113.3%	128.6%	-26.2%	4,700.0%
Grand Total	10,306	1,753	12.5%	42.4%	64.0%	52.0%

Сегменты бизнес-джетов в Азии, сентябрь 2023 г.

## Второй пилот с искусственным интеллектом повысит точность действий человека и улучшит безопасность в авиации

Представьте, что вы находитесь в самолете с двумя пилотами, человеком и компьютером. Оба держат в руках контроллеры, но всегда заботятся о разных вещах. Если они оба обращают внимание на одно и то же, человек получает возможность управлять воздушным судном. Но если человек отвлекается или что-то упускает, компьютер быстро берет верх.

Встречайте Air-Guardian — систему, разработанную исследователями Лаборатории компьютерных наук и искусственного интеллекта Массачусетского технологического института (CSAIL). Когда современные пилоты сталкиваются с потоком информации с нескольких мониторов, особенно в критические моменты, Air-Guardian действует как

активный второй пилот. Партнерство между человеком и машиной основано на понимании внимания.

Но как именно она определяет внимательность? Для людей система использует отслеживание глаз, а для нервной системы она полагается на так называемые «карты значимости», которые определяют, куда направлено внимание. Карты служат визуальными ориентирами, выделяющими ключевые области изображения, помогая понять и расшифровать поведение сложных алгоритмов. Air-Guardian выявляет ранние признаки потенциальных рисков с помощью этих маркеров внимания, вместо того чтобы вмешивается только в случае нарушений безопасности, как традиционные системы автопилота.

Более широкое значение этой системы выходят за рамки авиации. Подобные механизмы совместного управления однажды могут быть использованы в автомобилях, дронах и более широком спектре робототехники.

«Замечательной особенностью нашего метода является его дифференцируемость», — говорит постдок MIT CSAIL Лианхао Инь, ведущий автор новой статьи об Air-Guardian. «Наш уровень взаимодействия и весь сквозной процесс могут быть обучены. Мы специально выбрали причинно-следственную модель нейронной сети непрерывной глубины из-за ее динамических особенностей в отображении внимания. Еще одним уникальным аспектом является адаптивность. Система Air-Guardian не является жесткой; ее можно регулировать в за-





висимости от требований ситуации, обеспечивая сбалансированное партнерство между человеком и машиной».

В полевых испытаниях и пилот, и система принимали решения на основе одних и тех же необработанных изображений при навигации к целевым точкам маршрута. Успех Air-Guardian оценивался на основе совокупных наград, полученных во время полета, и более короткого пути к целевой точке. Air-Guardian снизила уровень риска полетов и повысила вероятность успешного достижения целевых точек.

«Эта система представляет собой инновационный подход к ориентированной на человека авиации с поддержкой искусственного интеллекта», - добавляет Рамин Хасани, исследователь MIT CSAIL и изобретатель жидких нейронных сетей. «Наше использование жидких нейронных сетей обеспечивает динамичный, адаптивный подход, гарантирующий, что искусственный интеллект не просто заменит человеческое суждение, но и дополнит его, что приведет к повышению безопасности и сотрудничеству в небе».

Истинная сила Air-Guardian заключается в ее основополагающей технологии. Используя кооперативный уровень на основе оптимизации, использующий визуальное внимание людей и машин, а также жидкие замкнутые нейронные сети непрерывного времени (CfC), известные своими способностями в расшифровке причинно-следственных связей, она анализирует входящие изображения на предмет важной информации. Всё это дополняет алгоритм VisualBackProp, который определяет фокусные

точки системы на изображении, обеспечивая четкое понимание ее карт внимания.

Для будущего массового внедрения необходимо усовершенствовать человеко-машинный интерфейс. Отзывы показывают, что индикатор, например световой сигнал, может быть более интуитивным, чтобы указать, когда система берет на себя управление.

«Система Air-Guardian подчеркивает синергию между человеческим опытом и машинным обучением, способствуя достижению цели использования машинного обучения для повышения квалификации пилотов в сложных сценариях и уменьшения эксплуатационных ошибок», - говорит Даниэла Рус, профессор электротехники и компьютерных наук Массачусетского технологического института, директор CSAIL, и старший автор статьи.

«Одним из наиболее интересных результатов использования показателя визуального внимания в этой работе является возможность более раннего вмешательства и большая интерпретируемость пилотами-людьми», - говорит Стефани Гил, доцент кафедры компьютерных наук в Гарвардском университете, которая не участвовала в исследовании. «Это демонстрирует отличный пример того, как ИИ можно использовать для работы с человеком, снижая барьер для достижения доверия за счет использования естественных механизмов связи между человеком и системой ИИ».

Это исследование частично финансировалось исследовательской лабораторией ВВС США (USAF), Ускорителем искусственного интеллекта ВВС США, компанией Boeing и Управлением военноморских исследований. Результаты не обязательно отражают точку зрения правительства США или ВВС США.



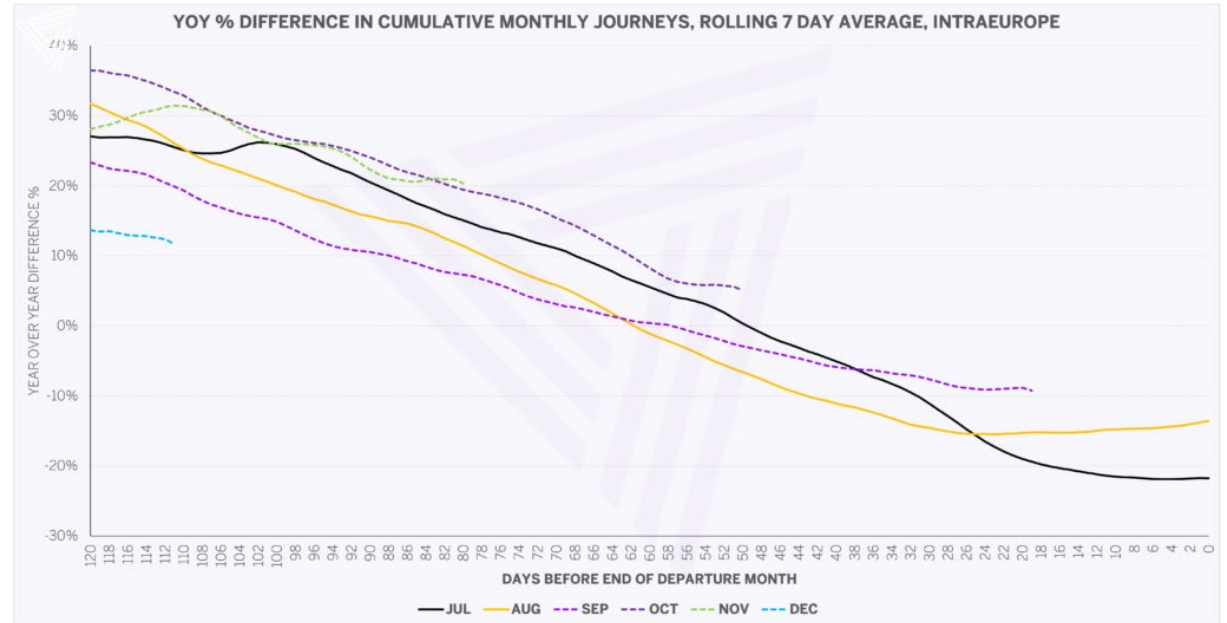
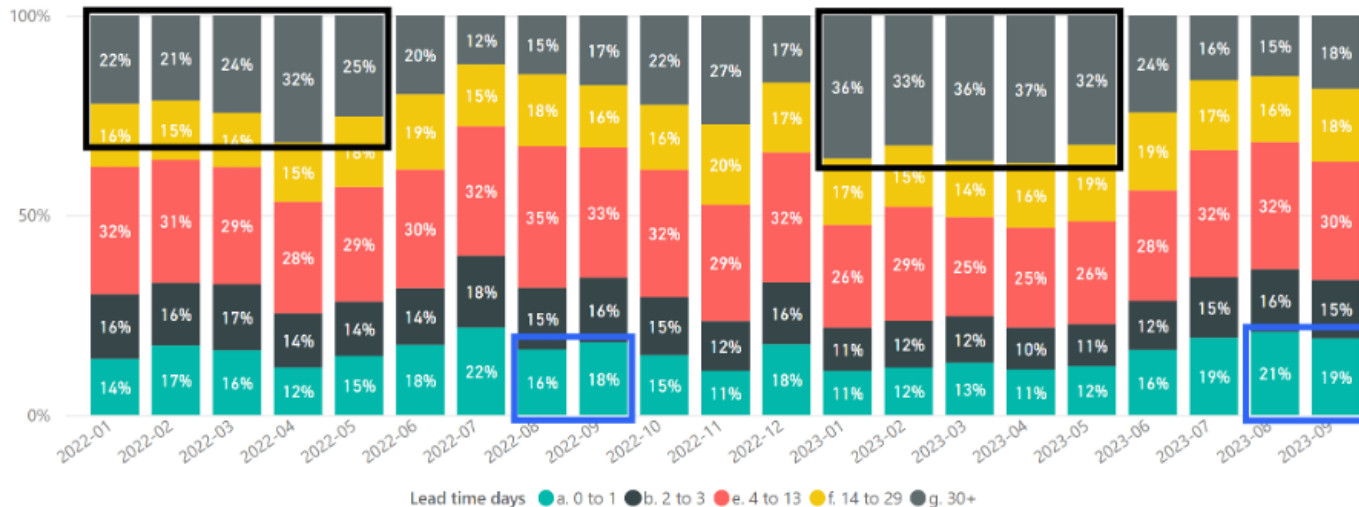
## Avinode: готовьтесь к осеннему сезону

Летний пик вскоре забудется, но наблюдаемые тенденции спроса по-прежнему остаются горячей темой. Пока мы готовимся к осени, Гарри Кларк, руководитель отдела анализа и аналитики компании Avinode, делится интересными моделями спроса и тенденциями, связанными с предстоящими событиями в США, Европе и остальном мире.

### Тенденции европейского спроса меняются

На приведенной ниже диаграмме показано, насколько заранее покупатели заказывали чартер, с разбивкой по группам дней вперед. Мы видим значительные изменения между первой половиной 2022 и 2023 года. В 2022 году около 25% запросов были на поездки, запланированные более чем за 30 дней. Эквивалент в 2023 году составил около 35%.

Это изменение означало, что летом 2023 года спрос накопился раньше. В августе и сентябре мы наблюдаем увеличение объема спроса в последнюю минуту по сравнению с 2022 годом.



Разница в совокупном спросе по сравнению с прошлым годом (в среднем за 7 дней) на поездки по Европе

На этом графике показаны прогнозные тенденции спроса на осенние месяцы на европейском рынке, а также полные данные за июль и август.

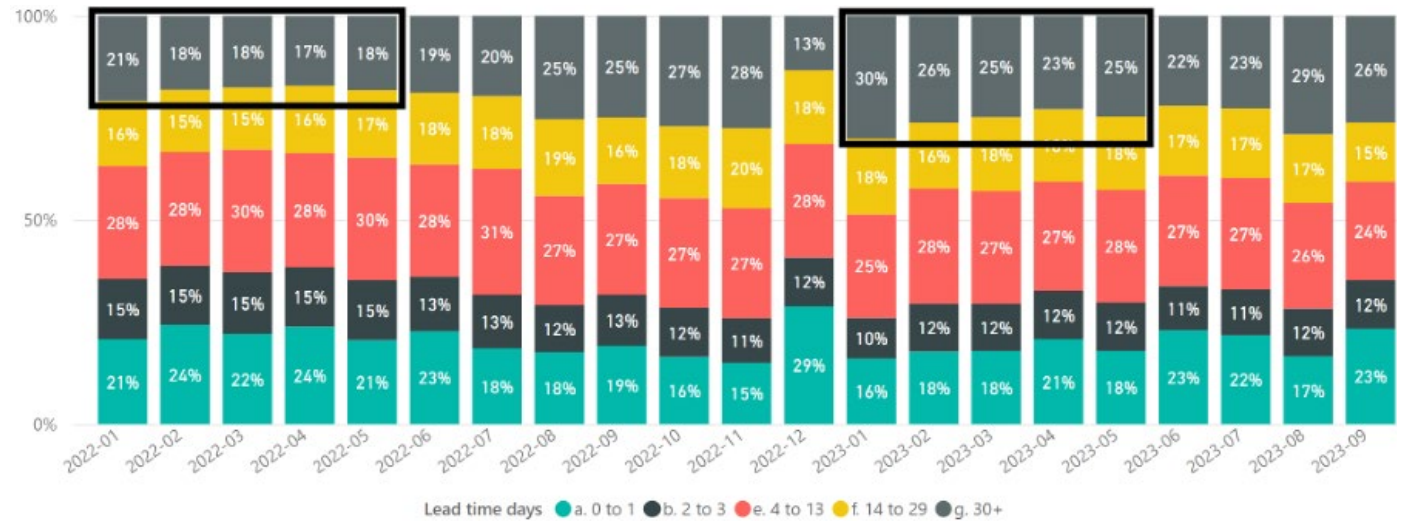
На этой диаграмме вы можете увидеть влияние изменения в поведении клиентов. Все месяцы отправления поначалу начинали показывать хорошие результаты по сравнению с прошлым годом, а затем неуклонно снижались – потому что в начале 2023 года наблюдалась более высокая доля заказов по сравнению с 2022 годом. Август действительно немного восстановился на позднем рынке, завершившись снижением на 14%.

### Что будет осенью?

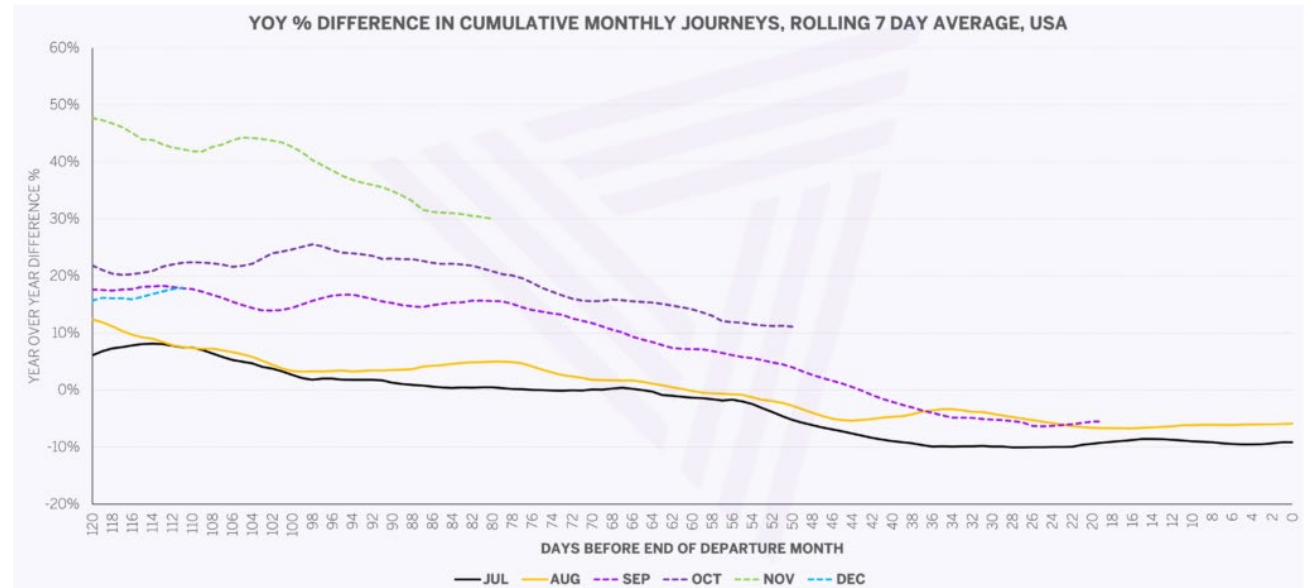
Мы по-прежнему наблюдаем, как спрос накапливается раньше, чем в 2021 и 2022 годах. Мы ожидаем, что будущие месяцы будут следовать аналогичным тенденциям и закончатся снижением на 5–15%. Некоторые тенденции на следующие 12 недель, начиная с середины сентября, включают:

- Спрос между Великобританией и Францией вырос на 20% по сравнению с 2022 годом. Очевидно, что этому способствует Чемпионат мира по регби, с увеличением спроса в таких городах, как Марсель и Париж.
- Внутренние рейсы в Испании выросли на 17%. Вылеты из Испании выросли на 6%.
- Вылеты из Германии сократились на 22%. Спрос в Испании устойчив, но внутренний и международный спрос в Великобритании, Франции и Италии снизился по сравнению с прошлым годом.
- Если посмотреть на спрос между Европой и Ближним Востоком только на следующие 9 недель (чтобы цифры не омрачались прошлогодним Чемпионатом мира в Катаре), общий спрос остается на прежнем уровне. Высокий спрос между Великобританией, Дубаем и Саудовской Аравией компенсирует меньший спрос в других странах.

Поведение заказчиков в США демонстрирует аналогичную тенденцию с Европой: в первой половине 2023 года объем предварительных заказов был гораздо выше, чем в 2022 году. Даже в августе 2023 года этот показатель был на 4 процентных пункта выше, чем в 2022 году.



Распределение того, насколько заранее были забронированы рейсы, по месяцам для заказчиков из США



Разница в совокупном спросе на внутренние поездки в США по сравнению с прошлым годом (в среднем за 7 дней)

Влияние проявляется в увеличении спроса в будущие месяцы в США: спрос в начале сентября и октября примерно на 20% выше уровня 2022 года, а затем снижается ближе к вылету. Ожидается, что сентябрь завершится так же, как и август, который закрылся с понижением на 6%. Октябрь выглядит более позитивным и может закончиться лучше, чем сентябрь. Ноябрь снизится со своей высокой позиции, что вызвано очень ранним спросом на празднование Дня Благодарения в этом году.

Если рассмотреть более детально на следующие 12 недель, начиная с середины сентября:

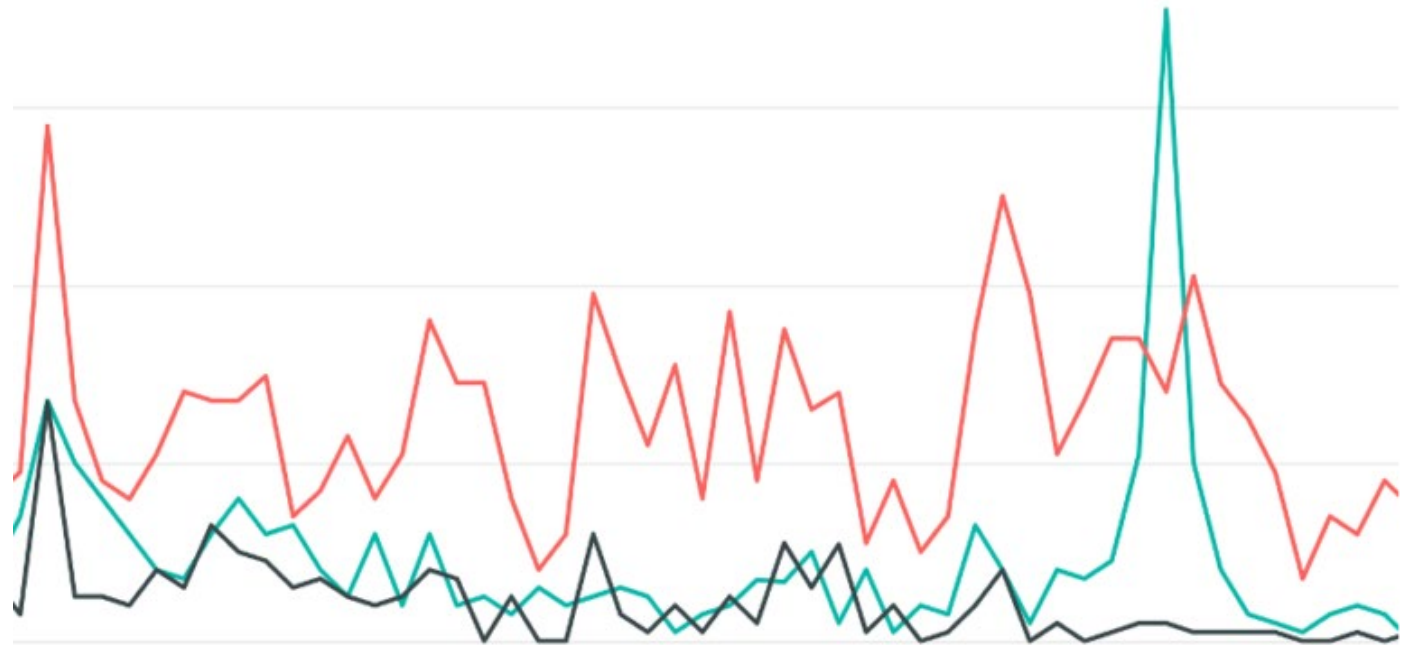
- Спрос со стороны западных штатов вырос на 6% за счет рейсов в Лас-Вегас и обратно. По всей территории США спрос на рейсы в Лас-Вегас вырос на 25%. Это сосредоточено вокруг уик-энда Гран-При Формулы-1. Наибольший рост спроса наблюдается в Калифорнии, но свой вклад также вносят Флорида, Нью-Джерси и Иллинойс.
- Спрос между Нью-Джерси и Флоридой снизился примерно на 20%. Этому способствуют Майами и Орландо, при этом более высокий спрос наблюдается в Уэст-Палм-Бич и Форт-Лодердейле.
- Заметное увеличение спроса в/из Атланты – за этот период примерно на 35% больше, чем в 2022 году.

Что касается путешествий по Латинской Америке, спрос в системе Avinode растет на 16% на следующие 12 недель, причем наибольший вклад в этот

рост внес внутренний рынок Мексики. Трансграничный трафик между Мексикой и США сократился примерно на 10%. В странах Карибского бассейна лучшим игроком является Доминиканская Республика, спрос со стороны США вырос на 33%.

Трансатлантические путешествия остаются на

прежнем уровне. В других странах мира заметен спрос со стороны Азии: поездки в США и Европу выросли примерно на 25%. В топ-50 стран по количеству вылетов в течение следующих 12 недель наибольший процентный рост по сравнению с прошлым годом демонстрируют Китай (рост на 200%) и Япония (на 49%).



Спрос в Лас-Вегасе по дням из США: октябрь и ноябрь. Обратите внимание на большой всплеск спроса на Гран-При Лас-Вегаса Формулы 1 с правой стороны. Зеленый = спрос в этом году, красный = окончательный спрос в прошлом году и черный = спрос в прошлом году за такое же количество дней до вылета.

## Экопротесты ставят европейскую бизнес-авиацию в затруднительное положение

Два случая на средиземноморском острове Ибица, расскажут вам все, что вам нужно знать об уязвимости бизнес-авиации перед прямыми протестами со стороны экологических групп.

В первом, 14 июля в аэропорту Ибицы, пара активистов из испанской группы Futuro Vegetal («Овощное будущее»), нанесли огромный ущерб зарегистрированному в Германии самолету Embraer Phenom 300E, облив его желтой и черной краской. Во втором в гавани Ибицы, всего два дня спустя, по крайней мере один член той же группы участвовал в «покраске» супер-яхты, принадлежащей наследнице Walmart Нэнси Уолтон Лори.

Если испанская полиция и арестовала протестующих в аэропорту, она, очевидно, решила, что активистов следует срочно освободить. Эта явно неэффективная реакция на преступную деятельность помогает объяснить растущее ощущение в отрасли деловой авиации того, что никто не стремится обеспечить ей какую-либо значимую защиту.

Акт на Ибице повторил слишком знакомую историю о сообразительных и бесстрашных группах протеста, бегающих вокруг зон безопасности аэропортов. В июне немецкая группировка Letzte Generation («Последнее поколение») ворвалась на перрон аэропорта Зильт и покрасила зарегистри-

рованный в Австрии Cessna Citation Mustang оранжевой краской. По словам источника в службе безопасности, близкого к инциденту, который поговорил с изданием AIN на условиях анонимности, страховщики сочли, что самолет можно списывать, столкнувшись с огромным счетом за ремонт, который, как сообщается, значительно превышает миллион долларов.

В мае во время Каннского кинофестиваля французское отделение Extinction Rebellion использовало автомобиль с дистанционным управлением (естественно, электрический), чтобы заблокировать взлет частного самолета в аэропорту Канны-



Протестующие из Futuro Vegetal и Extinction Rebellion повредили самолет Embraer Phenom 300 в аэропорту Ибицы.



По крайней мере, один из членов Futuro Vegetal в гавани Ибицы перед супер-яхтой, принадлежащей наследнице Walmart Нэнси Уолтон Лори, активисты только что устроили нежелательную покраску.

Манделье, выпуская зеленый дым в качестве помехи. «Слава богу, это была просто дымовая шашка», - сказала Александра Джеймс, менеджер по анализу в компании Osprey Flight Solutions, специализирующейся на безопасности. «Это был серьезный сбой в охране периметра аэропорта, и мы просто не извлекаем уроков из подобных инцидентов. Эти группы могут вызвать высокий уровень сбоев, а также наносят ущерб репутации отрасли для эксплуатантов самолетов и средств, которые они используют».

На той же неделе мая в аэропорту Женевы возникли новые проблемы на статической экспозиции ежегодной Европейской выставки деловой авиации (EВАСЕ). Около 100 протестующих из нескольких экогрупп легко прорвались через контроль безопасности и приковали себя цепями или приклеились к воздушным судам, нанеся значительный ущерб как минимум одному выставленному самолету. Аэропорт был закрыт на час или больше, несколько рейсов были изменены, из-за чего при этом было потрачено еще больше ископаемого топлива.

Эта волна протестов против частной авиации началась в сентябре 2022 года, когда Signature Flight Support FBO в парижском аэропорту Ле Бурже было разрисовано граффити из баллончика. Затем, в ноябре, несколько групп атаковали лондонские аэропорты Фарнборо и Лутон во время конференции COP27 по изменению климата, а также объекты бизнес-авиации по всей Европе, в том числе в Германии, Италии и Нидерландах. По крайней мере, в случае с аэропортами Великобритании службам безопасности удалось удержать протестующих с

правой стороны от входа в ППО, но в феврале 2023 года последовали новые протесты.

### ***Разрушительные нападения с небольшими последствиями***

Что общего у большинства этих нападений? Согласно исследованию AIN, похоже, что протестующие столкнулись с незначительными последствиями или вообще избежали наказания, будь то уголовное преследование или гражданские иски с целью компенсации причиненного ущерба.

Страховая компания, в которой застрахованы самолеты GlobeAir, возбудила судебный иск за повреждение одного из самолетов Cessna Citation Mustang C510 австрийского оператора во время акции протеста в аэропорту Амстердама Схипхол в ноябре прошлого года. «Мы можем потребовать компенсацию по нашему полису страхования ответственности авиакаско, и страховая компания потребует возмещения суммы от тех, кто причинил ущерб», - сообщил AIN основатель и генеральный директор GlobeAir Бернхард Фрагнер. «Судебный процесс продолжается. Это болезненный процесс. В конечном итоге, ущерб преднамеренно или непреднамеренно причинил протестующий Гринпис, но какова ответственность оператора аэропорта, FBO и властей?»

Голландская полиция арестовала около 400 членов «Гринпис» и «Восстание против вымирания», принявших участие в климатическом протесте в Схипхолье 5 ноября. Они прорвались через забор аэропорта и заблокировали 11 частных самолетов. Еще пяти самолетам, направлявшимся в аэропорт,

в том числе медицинскому рейсу, пришлось изменить маршруты, а вертолет авиационной полиции не мог быть вызван.

Тем не менее, прокуратура Нидерландов решила привлечь к ответственности всего пять человек за незаконное проникновение в охраняемую зону аэропорта, что является преступлением согласно статье 62а Закона об авиации. Пятеро приковали себя цепями к шасси самолетов, в том числе к Cessna C510 компании GlobeAir и канадского C-130 Hercules, причинив «значительный ущерб», сообщила прокуратура.

Прокуратура решила условно прекратить дела двух подозреваемых, которые помогали товарищам по протесту перелезть через забор, мотивируя это тем, что «не выяснилось, что они [также] сознательно оказывали помощь лицам, приковавшим себя цепями к самолету». Около 210 протестующих не удалось опознать, и они остались безнаказанными. Остальные 176 человек, личности которых были идентифицированы, получили письмо-предупреждение от прокуратуры, в котором говорилось, что они не будут привлечены к уголовной ответственности, даже несмотря на то, что их поведение наказуемо, поскольку они гуляли и ездили на велосипеде в этом месте. «Прокуратура может предположить, что эти люди, возможно, не до конца осознавали риски», — заключили в ведомстве.

Эксперты по безопасности сходятся во мнении, что кажущаяся слабая реакция властей по всей Европе во многом является причиной того, что частная авиация продолжает оставаться легкой мишенью для экопротестов. Несмотря на то, что существу-

ют законы, запрещающие вторжение в охраняемые зоны в аэропортах, реакция на их соблюдение, судя по всему, является безразличной. Для многих ситуация резко контрастирует с условиями обеспечения безопасности авиапассажиров в основных терминалах аэропорта, где попытка сесть на регулярный рейс может выглядеть как регистрация на поездку в Гуантанамо.

«Наказание просто не происходит, и в судах нет никаких последствий», - сказал AIN Эрик Схаутен, генеральный директор и основатель Diami Security Services. «Судьи должны понимать, что это [нарушение безопасности аэропорта] отличается от сидячей акции протеста на шоссе с точки зрения права на протест».

### ***Безопасность европейских аэропортов — это правовой лабиринт?***

Защита периметра регулируется в аэропортах Европейского Союза правилами авиационной безопасности ЕС, которые предусматривают наличие физических препятствий, возможности патрулирования и наблюдения, которые определяются на основе местной оценки рисков, ориентированной на авиационную безопасность, утвержденной властями государств-членов. «Итак, у нас есть общая базовая линия ЕС», - сказал AIN Оливье Янковец, генеральный директор торговой ассоциации аэропортов ACI Europe. «В этой связи важно отметить, что экологическая активность не рассматривается как угроза авиационной безопасности и как таковая не подпадает под действие регулирования авиационной безопасности ЕС».

EASA со своей стороны отмечает, что оно «конечно» осведомлено об инцидентах, когда климатические активисты нарушают периметры аэропортов, но «это вопрос охраны (а не авиационной безопасности), и поэтому это не входит в компетенцию EASA, [даже несмотря на то, что] потенциально это может повлиять на безопасность полетов».

По данным агентства, правила и требования ЕС по обеспечению безопасности аэропортов EUR-Lex - troo28 - EN - EUR-Lex, которые также применяются к Норвегии, Исландии, Лихтенштейну и Швейцарии, контролируются Комиссией ЕС (ЕК). Правила безопасности аэропортов ЕС, в частности Регламент безопасности ADR 139/201, широко известный как ADR EASA по управлению, сертификации и эксплуатации аэродромов, четко указывают, что человек должен быть обучен и иметь квалификацию, чтобы иметь доступ к ADR без сопровождения. «Очевидно, что протестующие не имеют права находиться на территории ADR и не имеют достаточной подготовки и квалификации», - заметил представитель EASA. «Уголовные или гражданские правонарушения, совершаемые при входе протестующих в охраняемую зону аэропорта или при повреждении самолета, наказываются национальными властями, и эти правила различны в разных странах».

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) отметила, что ЕС, состоящий из 27 государств-членов, имеет «сложную» правовую и нормативную среду. «Существование различных правовых рамок и их различных интерпретаций в этих странах еще больше усложняет этот сценарий, поскольку каждое государство-член обладает национальной

компетенцией по этим вопросам», - говорит ЕВАА.

Поскольку «зеленые» активисты, входящие в периметр аэропорта, не представляют угрозы авиационной безопасности и, таким образом, связанные с этим риски не должны снижаться правилами авиационной безопасности ЕС, в 2021 году ACI Europe решила разработать специальное руководство по защите периметра в отношении «зеленого активизма». Это руководство было доведено до сведения его членов, а также ЕК, ЕСАС и национальных авиационных властей.

ЕВАА и Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) работают над собственными рекомендациями.

Схоутен, бывший офицер голландской разведки, консультировал ЕВАА по вопросам безопасности выставки EBACE и предлагал поддержку отрасли. По его мнению, некоторые европейские политики раздувают пламя, карикатурно характеризуя авиатранспортную отрасль как козла отпущения за изменение климата, о чем свидетельствуют недавние меры в Нидерландах по резкому сокращению трафика в амстердамском аэропорту Схипхол.

Джейсон Хейворд, генеральный менеджер FBO компании Universal Aviation в лондонском аэропорту Станстед, придерживается аналогичной точки зрения, сетуя на юридические и политические трудности, с которыми сталкивается отрасль. «Посмотрите, такие группы, как Extinction Rebellion, имеют юридическую поддержку и могут проводить семинары [по тому, как обойти юридические последствия]», - прокомментировал он. «Многие

из этих протестующих не имеют постоянной работы, и, похоже, это не повлияет на их жизнь. Получить пропуск в контролируемую зону действительно сложно, так почему же не применяются законы [предназначенные для защиты аэропортов]? Я надеюсь, что кто-то занимается гражданскими делами».

Однако Фрагнер из GlobeAir призывает к осторожности. «Для предотвращения этих незаконных действий должны быть приняты строгие право-

вые меры», - сказал он. «Нанесение ущерба чье-либо собственности выходит за рамки закона, но мы должны попытаться успокоить ситуацию и не допустить ее эскалации. Реакция должна быть не просто реактивной, а проактивной. Нам, как отрасли, необходимо участвовать в диалоге с активистами по борьбе с изменением климата. Угрозы друг другу и подача судебных исков могут не способствовать созданию такой среды».

Фрагнер заявил, что отрасль должна бороться с



*Протестующие облили краской самолет Citation в аэропорту Зильт в Германии*

первопричиной этих часто жестоких протестов, а не с симптомами. «Мы должны информировать этих молодых людей о шагах, предпринимаемых в направлении устойчивой авиации, о последствиях наличия судимостей и учить их тому, что есть и другие способы повышения осведомленности [помимо нарушения безопасности периметра аэропорта]», — сказал он.

Характер протестов все более ясно показывает, что проблемы изменения климата не являются единственным вопросом в повестке дня протестующих. «Целью являются не только владельцы самолетов», - подчеркнул Схоутен. «Любой, кто тратит много денег, является мишенью, и именно поэтому протесты были организованы в дорогих ночных клубах, супер-яхтах, музеях, Формуле-1 и полях для гольфа. Экологические протесты привлекают больше людей к движению против богатых, а фотографии в Инстаграме [с якобы чрезмерным потреблением] не способствуют распространению информации [о частной авиации]».

Фрагнер также считает, что протесты против бизнес-авиации связаны не только с изменением климата. «Это сложный вопрос, богатство уходит, и молодое поколение ощущает, что благосостояние среднего и низшего класса снижается, особенно в Европе».

Хейворд, возглавляющий комитет FBO Британской ассоциации деловой авиации и АОН, смотрит на это точно так же. «В том, что произошло, определенно присутствует элемент классовой войны: они отказываются видеть ценность инвестиций деловых людей [в места, куда они летают] или ис-



пользование самолетов для оказания неотложной медицинской помощи», - прокомментировал он. «BBGA занимается этой проблемой, потому что она находится на первом месте в нашем списке проблем, и нам нужна помощь правительства в получении правильных сообщений [чтобы противостоять неправильным представлениям о частной авиации]».

### ***Адекватна ли реакция отрасли на угрозу?***

Кто-то может сказать, что отрасль деловой авиации – пострадавшая, преследуемая сторона – проявляет странную сдержанность в реагировании на нападения, которым она подверглась. Издание AIN потратило несколько недель, безуспешно пытаясь убедить эксплуатантов самолетов и поставщиков услуг рассказать о проблемах, с которыми они сталкиваются.

Это не удивляет Эрика Схоутена из Duamі, который заметил тенденцию компаний и частных лиц опускать голову и надеяться, что проблема исчезнет. «Многие предпочли держать рот на замке, но мы также наблюдаем некоторое внутреннее давление, например, когда дети богатых владельцев самолетов говорят, что они не должны летать, и это может привести к тому, что некоторые из них будут меньше пользоваться частными самолетами», - прокомментировал он.

В то же время он заметил нежелание предпринимать решительные действия по повышению безопасности. «Некоторые говорят, что у них нет денег, а безопасность всегда находилась на нижнем уровне инвестиционных приоритетов», - сказал Схо-

утен. «Отрасль смотрит на власти и аэропорты и ожидает от них каких-то действий, но они [эксплуатанты и владельцы самолетов] не хотят инвестировать в свою собственную безопасность, получая оперативные сводки и тренинг; они все смотрят на правительство, но ничего особенного не происходит».

Команда Эрика Схоутена проводит оценку рисков для операторов, но, поскольку протесты распространились по всей Европе, практически каждый аэропорт находится в зоне потенциальной угрозы. Сейчас Duamі предлагает дополнительное обучение, чтобы помочь экипажам деловых самолетов справляться с инцидентами. Постоянный совет – не вмешиваться в противостояние протестующим, поскольку конфронтация – это именно то, чего они хотят.

В некоторых случаях может помочь размещение более заметной охраны вокруг самолетов, но похоже, что в большинстве случаев протестующие нацеливаются на самолеты случайным образом, стремясь повредить тот самолет, к которому они легче всего могут получить доступ, прорезав ограждения по периметру аэропорта или пройдя через входные ворота.

Medaire, еще одна компания, оказывающей поддержку отрасли деловой авиации, советует клиентам парковать самолеты как можно дальше от ограждений по периметру и как можно ближе к зданию, где есть наземная поддержка или сотрудники службы безопасности. Компания подчеркивает необходимость сделать безопасность пассажиров и экипажа первостепенной задачей,

настойчиво рекомендуя не предпринимать никаких попыток противостоять протестующим, и уж тем более не физическим способом.

По словам Фагнера, отрасль была застигнута враждебно интенсивностью климатической активности против частной авиации. «Отрасль была не готова», - сказал он. «Может быть были сигналы, может быть мы проигнорировали эти сигналы. Сейчас мы находимся в фазе реагирования, мы [вся экосистема бизнес-авиации] учимся, как с этим бороться».

### ***Волна протестов вышла за пределы Европы***

Хотя большая часть недавних протестов произошла в Европе, где изменение климата, вероятно, является одной из двух главных политических проблем, отрасль деловой авиации, похоже, не питает иллюзий по поводу того, что риски ограничиваются этим континентом. Протесты прошли в США, например, в Ист-Хэмптоне на Лонг-Айленде в Нью-Йорке, у здания Atlantic Aviation FBO в Конкорде, штат Массачусетс, а совсем недавно в августе на мероприятии Burning Man. В целом они не были столь разрушительными, как некоторые действия, наблюдавшиеся в Европе.

Некоторые аэропорты Австралии и Новой Зеландии также посетили экологические группы. Но в других частях Азиатско-Тихоокеанского региона публичные протесты практически едва ли допустимы, что, вероятно, объясняет, почему бизнес-авиация там не подвергается никаким помехам.

Главный операционный директор NBAА Крис Ро-

шело, ранее занимавший руководящие должности в FAA и Управлении транспортной безопасности, заявил, что отраслевая группа хочет вести открытый диалог с теми, кто разделяет заинтересованность в сокращении выбросов углекислого газа. Однако он выразил обеспокоенность тем, что некоторые стороны сейчас неправильно понимают или даже искажают позицию отрасли и, похоже, мало заинтересованы в сбалансированном разговоре.

«К сожалению, экстремизм начал заражать благие намерения поднять эти проблемы. Здесь есть место для вдумчивых дебатов и даже мирных законных демонстраций. Это не следует путать или смешивать с действиями, которые приравниваются к

экоterrorismу, который угрожает безопасности самолетов, людей и инфраструктуры в аэропортах», - сказал он AIN.

«Наша отрасль стала родоначальником легких композитов, законцовок крыла, спутниковой авионики и других технологий сокращения выбросов углекислого газа», - продолжил Рошель. «Чтобы сократить выбросы на земле, мы обычно используем руление с одним двигателем и тягачи с электроприводом. В полете мы используем все более экономичные двигатели, а также высоту, настройки мощности и заходы на посадку с низким уровнем выбросов. В результате в некоторых случаях новые

самолеты могут быть на 30% более эффективными, чем те, которые они заменяют».

Помимо злобы и страха, вызванных протестами против отрасли, существует вполне реальная перспектива того, что они еще больше усугубят ценовое давление, с которым сталкивается деловая авиация. Все эксперты по безопасности, опрошенные AIN, заявили, что они ожидают, что страховые премии на самолеты и другие объекты будут завышены, поскольку страховщики будут бороться с последствиями того, что следует рассматривать как новые и трудно поддающиеся смягчению риски.

*Источник: AIN*



## Самолет недели

Оператор/владелец: *Surgutneftegas*

Тип: *Gulfstream G650*

Год выпуска: *2015 г.*

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



Фото: Дмитрий Петроченко