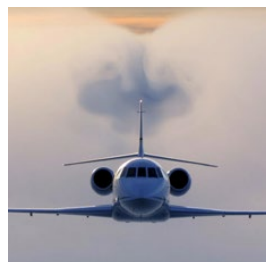




На этой неделе стало известно, что Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) приобрела долю Национальной ассоциации деловой авиации (НБАА) в Европейской конвенции и выставке деловой авиации EBACE. Европейская ассоциация теперь является единственным владельцем всех будущих выставок EBACE, включая мероприятие следующего года. Финансовые условия соглашения о сделке не разглашаются.

Gulfstream официально приступила к летным испытаниям новейшего G400, успешно выполнив первый полет. Прототип вылетел из международного аэропорта Саванна/Хилтон-Хед (KSAV), проведя в воздухе около трех часов, достигнув максимальной скорости 0,85 Маха и высоты 41000 футов. Полет выполнялся с использованием SAF. Программа испытаний будет включать четыре опытных самолета и один предсерийный самолет для тестирования комфорта и зрелости салона. Gulfstream произвел настоящий фурор, когда за неделю до открытия выставки NBAA-BACE 2021 в Лас-Вегасе презентовал два новых бизнес-джета G400 и G800. Благодаря этой паре, линейка производителя увеличилась до шести самолетов: от суперсреднего класса до сверхдальнего.

Потратив годы и сотни миллионов долларов на создание бортовой сети связи «воздух-земля» (ATG), чтобы конкурировать с пионером отрасли Gogo, компания SmartSky Networks объявила, что «прекратила свою деятельность с 16 августа 2024 года». В заявлении компании, размещенном на ее веб-сайте, причиной остановки названо отсутствие дополнительного финансирования. Подробности читаем уже в этом выпуске.



Летом резко возросло число туристов из США в Европу

WINGX: Рынок США демонстрирует тенденцию незначительно ниже прошлогоднего уровня, со слабостью корпоративных летных отделов, в то время как долевыми операциями продолжают достигать пиков. Популярность долевыми программами особенно очевидна на трансатлантических рейсах в Европу этим летом **стр. 18**

G400 начинает программу летных испытаний

Компания Gulfstream официально приступила к летным испытаниям новейшего G400, успешно выполнив первый полет. Прототип вылетел из международного аэропорта Саванна/Хилтон-Хед (KSAV), проведя в воздухе около трех часов

стр. 20

Нехватка пилотов определяется качеством, а не количеством

Нехватка пилотов закончилась? Короткий ответ – нет. По словам Шерил Барден, генерального директора Aviation Personnel International, возможно, сейчас «мы переводим дух и испытываем некоторое облегчение, но основные проблемы остаются»

стр. 21

Самолет «Байкал» предложили покупать по цене почти втрое выше базовой

Стоимость самолета «Байкал» с поставкой в 2025 году составляет 455 млн руб. При заказе самолета в 2019 году Минпромторг указывал, что цена должна быть не выше 120 млн руб.

стр. 26

ЕВАА покупает долю NBAА в выставке EBACE

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) приобрела долю Национальной ассоциации деловой авиации (NBAА) в Европейской конвенции и выставке деловой авиации EBACE. Европейская ассоциация теперь является единственным владельцем всех будущих выставок EBACE, включая мероприятие следующего года.

«EBACE широко известна как ведущее мероприятие в области деловой авиации в Европе, объединяющее новейшие самолеты, технологии, отраслевых провайдеров, политиков и ключевых лиц, принимающих решения», - сказал Хольгер Крамер, генеральный секретарь ЕВАА. «ЕВАА с нетерпением ожидает возможности развивать эту удивительную платформу, превращая новый EBACE в ведущий центр для европейских профессионалов

бизнес-авиации, что отражает уникальную природу бизнес-авиации в Европе».

Эд Болен, президент и исполнительный директор NBAА сказал, что ассоциации установили «очень прочные отношения» за десятилетия совместной работы по продвижению бизнес-авиации в Европе, США и во всем мире. «Мы с нетерпением ожидаем продолжения наших отношений, поскольку работаем вместе во всех аспектах бизнес-авиации, включая безопасность полетов, экологичность, инновации, развитие персонала и охрану окружающей среды», - сказал Болен.

Финансовые условия соглашения о сделке не разглашаются. EBACE 2025 пройдет с 20 по 22 мая 2025 года.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



SmartSky отключает сеть связи

Потратив годы и сотни миллионов долларов на создание бортовой сети связи «воздух-земля» (ATG), чтобы конкурировать с пионером отрасли Gogo, компания SmartSky Networks объявила, что «прекратила свою деятельность с 16 августа 2024 года». В заявлении компании, размещенном на ее веб-сайте, причиной остановки названо отсутствие дополнительного финансирования.

Сервис SmartSky обещал более быстрое соединение по сравнению с оригинальной сетью ATG Gogo.



Сеть SmartSky была запущена в эксплуатацию в конце 2021 года – начале 2022 года. Сервис откладывался на много лет, поскольку SmartSky строила сеть вышек в США, и установка оборудования на турбовинтовых самолетах и бизнес-джетах получала дальнейшее развитие по мере получения дополнительных сертификатов типа.

SmartSky утверждает, что, используя запатентованную технологию «формирования луча», каждый самолет, использующий сеть, имеет свой собственный луч и переключается с луча на луч, поддерживая высокоскоростную полосу пропускания для этого самолета, вместо того чтобы делиться ею с другими.

По словам компании, SmartSky была основана со смелым видением: произвести революцию в авиационных коммуникациях. «Мы успешно построили и эксплуатировали ведущую, высокопроизводительную общенациональную сеть «воздух-земля» с использованием нелицензируемого спектра, что стало возможным благодаря инновационной запатентованной технологии. На этом пути наша команда вложила много энергии и опыта, заслужив несколько престижных отраслевых наград. Хотя наши продукты были новаторскими, и мы увеличивали свою долю рынка, в конечном итоге мы не смогли обеспечить необходимое финансирование для продолжения нашей миссии. Мы надеемся, что достижения SmartSky вдохновят других мечтать по-крупному, расширять границы и воплощать в жизнь революционные идеи, чтобы изменить будущее», - говорится в заявлении SmartSky.

Компания #1
по бизнес авиации в РФ.

JETVIP

BUSINESS AVIATION

- аренда частных самолетов
- аудит воздушного судна
- организация медицинской эвакуации
- покупка/продажа частных самолетов

Нас рекомендуют друзьям!

+7 (495) 545-45-35

WWW.JETVIP.RU

Глава Starbucks будет трижды в неделю летать в офис на самолете

Американская сеть кофеен Starbucks позволит своему новому генеральному директору Брайану Никколу вместо переезда трижды в неделю использовать корпоративный самолет, чтобы добираться до штаб-квартиры компании в Сиэтле, расположенной на расстоянии 1 600 км от его дома в штате Калифорния. Об этом сообщил телеканал CNBC со ссылкой на данные на сайте Комиссии по ценным бумагам и биржам США.

Из них следует, что для выполнения своих должностных обязанностей, к которым Никкол приступит в следующем месяце, от него не требуется переезжать в штат Вашингтон, где расположена штаб-квартира

Starbucks. Вместо этого компания предоставит ему возможность совершать перелеты на корпоративном самолете на общую сумму \$250 тыс. в год, а также откроет удаленный офис в Калифорнии, где он сейчас проживает. Телеканал связывает эти привилегии с уверенностью руководства Starbucks в том, что под началом Никкола компания сможет преодолеть падение продаж на ключевых рынках в США и Китае.

13 августа газета The New York Times сообщила, что Никкол сменит Лаксмана Нарасимхана, который возглавил Starbucks в сентябре 2022 года.

Источник: ТАСС



An advertisement for Weltall avia. The top part shows the company logo, which consists of a stylized white and orange triangle above the text "Weltall avia". Below the logo, a list of aircraft models is provided: "НАШ ФЛОТ" (Our Fleet) includes CHALLENGER 850, HAWKER 850XP, HAWKER 800XP, HAWKER 800, and HAWKER 700. The bottom part of the ad features contact information: "weltall.aero", "8 800 500 2151", "+7 (495) 129 29 04", and "charter@weltall.ru". At the very bottom, it states "BUSINESS AVIATION OPERATOR" and "CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT". The background of the ad is a photograph of a private jet's cabin interior, showing a table with champagne glasses, a bottle of champagne, and a box of chocolates.

После пандемии в мире резко возросло использование бизнес-авиации

По данным Jefferies Equity Research, в прошлом месяце глобальная активность бизнес-авиации выросла на 29% по сравнению с аналогичным периодом доковидного 2019 года. Наибольший рост трафика наблюдался в сегменте управления воздушными судами – на 38% по сравнению с 2019 годом, за которым следовали частные летные подразделения, показавшие рост на 36%.

Ссылаясь на данные WingX, инвестиционная компания отметила, что с июля 2019 года использование чартерных рейсов выросло на 31%. В частности, Flexjet и flyExclusive завоевали значительную долю рынка, их активность увеличилась на 158% и 154% соответственно по сравнению с июлем 2019 года. За этот период трафик NetJets вырос на 44%, в то время как полеты Wheels Up упали на 20%.

Хотя за прошедший год на Азиатско-Тихоокеанский регион пришлось всего 5% мирового трафика бизнес-авиации, по сравнению с 2019 годом рост составил 83%. В Северной Америке, на долю которой приходится львиная доля мировой активности, наблюдался следующий по величине процентный прирост – на 29% больше, чем в период до Covid.

Среди производителей наибольший прирост зарегистрирован у Embraer: с 2019 года активность самолетов Phenom, Legacy и Praetor выросла более чем на 50%, за ними следуют Gulfstream (27%), Textron (26%) и Bombardier (25%). Аналитики Jefferies отметили, что общее количество летных часов увеличилось на 33% по сравнению с 2019 годом, а среднее время полета выросло на 3% и составило в среднем 1,6 часа на один рейс.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Домашние животные получили свободу в джетах Luxaviation UK

Собаки, путешествующие с Luxaviation UK, получат долгожданное повышение класса обслуживания: теперь всем собакам – как большим, так и маленьким – на протяжении всего полета будет разрешено находиться вместе со своими хозяевами в салоне.

В соответствии с новым регуляторным послаблением, полученным чартерным оператором, собаки всех размеров могут свободно путешествовать в просторных салонах самолетов Luxaviation, тре-

буя лишь использования удерживающих ремней во время взлета, посадки и турбулентности.

Раньше такая процедура была доступна только для небольших домашних животных, в то время как более крупных собак и других животных весом более 8 кг во время взлета и посадки приходилось надежно закреплять в клетке, что увеличивало уровень стресса для домашних животных и их владельцев.

Послабление, полученное в соответствии с Правилами ИАТА по перевозке животных, подтверждает обязательство Luxaviation обеспечивать безопасность и благополучие животных на протяжении каждой поездки.

Джордж Галанопулос, генеральный директор Luxaviation UK, говорит: «Для многих наших пассажиров их домашние животные являются любимыми членами семьи, и мы рады улучшить условия путешествия для них обоих. Благополучие всех находящихся на борту гарантируется с помощью наших одобренных альтернативных мер безопасности, которые гораздо предпочтительнее размещения в клетках. В Luxaviation мы постоянно стремимся устанавливать новые стандарты роскошных путешествий не только для наших пассажиров, но и для их любимых питомцев. Это новое освобождение подчеркивает нашу приверженность инновациям и заботе о клиентах, позволяя домашним животным ощущать тот же комфорт и свободу, что и их хозяева. Мы понимаем глубокую связь между нашими клиентами и их питомцами и гордимся тем, что можем предложить путешествие, которое уважает и укрепляет эту связь».



Jetport Interiors

Решения, создающие стиль

jetport-interiors.tech

Volato исключает пять самолетов из своего парка из-за финансовых проблем

Volato сократила свой флот на пять самолетов, что компания охарактеризовала как часть «непрерывных усилий по повышению операционной эффективности и прибыльности». Объявление последовало за квартальным финансовым отчетом американского долевого оператора, в котором указан чистый убыток в размере \$34,3 млн за шесть месяцев этого года. Во втором квартале убыток составил более \$17 млн.

Компания заявила, что рассчитывает сэкономить \$1,2 млн за квартал в результате сокращения парка. «Хотя Volato успешно заключила несколько соглашений, попытки пересмотреть условия лизинга этих самолетов не привели к достижению условий, соответствующих финансовым целям компании. В результате Volato решила прекратить эти менее прибыльные версии в рамках своей более широкой стратегии оптимизации парка», говорится в сообщении компании.

Также в конце прошлого квартала Volato получи-

ла срочный кредит на \$4 млн, который, по ее словам, улучшит ее «денежную позицию и поддержит (ее) на пути к прибыльности». Она по-прежнему ожидает поставки от восьми до десяти самолетов HondaJet и двух самолетов Gulfstream G280 в этом финансовом году.

Между тем, 18 июня Нью-Йоркская фондовая биржа уведомила Volato о том, что компания не соответствует стандартам листинга, которые требуют, чтобы компании имели капитал в размере не менее \$2 млн.

«Мы всегда открыто говорили о проблемах, с которыми сталкиваемся, включая задержки поставок самолетов и необходимость разумного управления размером парка», - сказал генеральный директор Volato Мэтт Лиотта. «Сегодняшнее решение является продолжением наших ранее объявленных мер по экономии и отражает нашу приверженность внесению стратегических регулирований, которые позиционируют Volato для долгосрочного успеха».



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

Al Maktoum International Airport увеличил трафик в первом квартале

Количество рейсов бизнес-джетов в аэрокосмическом центре имени Мохаммеда бин Рашида (MBRAN) в Al Maktoum International Airport в первом полугодии достигло почти 8500, что на 7% больше, чем год назад. Этот показатель отражает растущую зрелость услуг бизнес-авиации и укрепляет статус Al Maktoum International Airport (OMDW) как ведущего аэропорта для международных перевозок бизнес-авиации на Ближнем Востоке, заявило правительство Дубая.

«Рост трафика частных самолетов в этом году следует за рекордным показателем в 16657 рейсов в 2023 году, при этом прогнозируется, что к концу 2024 года число таких рейсов достигнет 18000», - говорится в сообщении, подразумевая ожидаемый

темп роста на уровне 8% за весь год. Основными компаниями, работающими в Al Maktoum International Airport, являются Jetex, Jet Aviation, Falcon Aviation и DC Aviation Al Futtaim. Jetex утверждает, что обслуживает более 70% рейсов бизнес-джетов в OMDW.

MBRAN, место проведения предстоящей в декабре выставки Ближневосточной ассоциации деловой авиации (МЕВАА), также выиграла от появления новых центров технического обслуживания, в том числе ExecuJet MRO Services, принадлежащей Dassault, которая открылась в прошлом году. Компания Comlux также планирует в скором времени открыть центр технического обслуживания в Южном Дубае.



An advertisement for FBO Experience. The top half shows a close-up of the nose and cockpit of a white private jet on a tarmac. The sky is blue with some clouds. In the upper left, a small silhouette of a bird is flying. The FBO Experience logo, consisting of a stylized 'V' shape above the text 'FBO EXPERIENCE', is positioned in the upper right. Below the image, the website 'FBOEXPERIENCE.COM' is written in large, bold, black letters, followed by the tagline 'PROMOTING FBO EXCELLENCE' in smaller, black letters. The entire advertisement is framed by horizontal lines at the top and bottom.

Небольшим операторам тоже рады

Сеть FBO Signature Aviation запустила программу скидоч, предназначенную для малых и средних операторов самолетов. В программе нет членских взносов, контрактов или обязательных квот на посещение FBO, а клиенты, присоединяющиеся к программе, получают значительные скидки и льготы на топливо для реактивных самолетов класса А, что гарантирует наилучшие доступные тарифы без согласования в базирующихся в США представительствах FBO компании Signature.

Кроме того, участники получают золотой статус в программе Signature Status и льготы при техническом обслуживании воздушных судов TechnicAir. Пилоты компании-участника имеют право на получение баллов в рамках программы лояльности клиентов TailWins. В ближайшие месяцы Signature планирует расширить программу Bravo на свои представительства в Канаде и регионе Ближнего Востока и Африки.

«Мы тесно сотрудничали с операторами малых и средних флотов, чтобы разработать программу, отвечающую их уникальным потребностям», - сказал главный операционный директор Signature Дерек Декросс. «Благодаря отсутствию членских взносов и договорных обязательств Bravo by Signature обеспечивает лучшие цены, поддержку участников и партнерские преимущества, и мы продолжим тесно сотрудничать с сообществом участников Bravo, чтобы усовершенствовать программу в соответствии с их растущими потребностями».

Honda пересматривает график технического обслуживания HondaJet

Компания Honda Aircraft внедрила ряд обновлений в свою программу технического обслуживания самолета HA-420 HondaJet, направленных на повышение эксплуатационной эффективности эксплуатации и увеличение готовности к вылету.

Эти обновления программы техобслуживания являются результатом испытаний и исследований самолетов, проведенных компанией Honda Aircraft, и основаны на отзывах владельцев и эксплуатантов HondaJet, что является частью постоянного стремления компании к улучшению опыта владения. Эти усовершенствования обещают сократить время простоя самолетов HondaJet на техническое обслуживание. Важный показатель достигнут за

счет сокращения необходимого времени на техническое обслуживание на интервале 600 часов, что является ключевым показателем для многих владельцев HondaJet.

В результате трехлетних испытаний инженерная команда Honda Aircraft с одобрения Федерального авиационного управления США оптимизировала список задач технического обслуживания на интервале 600 часов таким образом, чтобы сократить плановую нагрузку на техническое обслуживание. Такое сокращение времени техобслуживания воздушных судов направлено на увеличение времени безотказной работы самолетов HondaJet в процессе эксплуатации.



ACS: хорошее полугодие в Индии

Чартерный брокер Air Charter Service заявил, что в индийских офисах компании в первой половине года наблюдался исключительный рост во всех подразделениях.

Ашиш Вастрад, генеральный директор Air Charter Service India, прокомментировал: «Наши офисы в Мумбаи и Нью-Дели показали потрясающие результаты в первые шесть месяцев года – мы увидели рост как пассажирских, так и грузовых перевозок, что привело к увеличению дохода на 42% в годовом исчислении».

«Рост в наших пассажирских подразделениях был обусловлен большим количеством рейсов на спортивные мероприятия, свадьбы, а также для кинозвезд и артистов. Мы также увидели невероятный рост в нашем грузовом подразделении, обусловленный отраслевыми правительственными инициативами, электронной коммерцией и неопределенностью в морской торговле».

«Момент гордости для нас с командой наступил в начале прошлого месяца, когда мы зафрахтовали B777, чтобы доставить победоносную индийскую команду по крикету домой с Барбадоса после победы на T20 World Cup. Ураган «Берил» разрушил их первоначальные планы поездки, поэтому они обратились к нам, и нам пришлось быстро всё организовать».

«Из-за исключительных показателей в этом году нам пришлось расширить наши команды, как здесь, в Мумбаи, так и в нашем офисе в Нью-Дели, чтобы справиться со спросом. Мы планируем и дальше расширять команды и продолжать рост».

Увеличение количества летных часов способствует росту выручки NetJets

Подразделение Berkshire Hathaway, предоставляющее авиационные услуги, в который входят NetJets и FlightSafety International, во втором квартале продемонстрировало рост выручки на 10,4% в годовом исчислении и на 9,5% в первые шесть месяцев, но всё равно зафиксировано снижение прибыли.

В своем отчете за второй квартал Berkshire Hathaway указала на несколько факторов, повлиявших на увеличение выручки от авиационных услуг, в том числе на увеличение количества самолетов в рамках долевого программ, налета по программам NetJets и часов обучения в FlightSafety. Кроме того, Berkshire Hathaway отметила более высокие средние ставки по этим программам, что помогло увеличить доходы.

В то же время инвестиционный гигант сообщил, что во втором квартале прибыль от авиационных

услуг упала на 8% в годовом исчислении и на 9,1% за первые шесть месяцев. Эти результаты, по словам Berkshire Hathaway, связаны с увеличением расходов на техническое обслуживание, персонал, топливо и амортизацию.

NetJets и FlightSafety являются крупнейшими предприятиями в группе Berkshire Hathaway по оказанию более широких услуг, в которую также входят такие компании, как Dairy Queen, Cort и дистрибьютор электроники TTI. По данным Berkshire Hathaway, выручка от авиационных услуг во втором квартале увеличилась на \$30 млн и компенсировала общее снижение в первом полугодии, которое составило \$138 млн.

Активность NetJets продолжает расти: количество вылетов выросло на 13% в годовом исчислении в прошлом месяце и на 44% превысило уровень 2019 года, согласно данным Jefferies и WingX.



ГТЛК поставит вертолет в Архангельск | Вертолеты «Ансат» планируют эксплуатировать по всей стране

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подписало договор финансовой аренды (лизинга) с АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд» на поставку отечественного вертолета Ми-8МТВ-1.

Контракт подписан в рамках реализации инвестиционного проекта ГТЛК по обновлению российского вертолетного парка с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Приемка воздушного судна на Казанском вертолетном заводе холдинга «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех запланирована до конца октября 2024 года.

ГТЛК связывают деловые отношения со 2-ым Архангельским ОАО с 2017 года. Авиакомпания является самым крупным вертолетным предприятием СЗФО. Вертолеты и самолеты предприятия выполняют коммерческие воздушные перевозки и все виды авиационных работ: воздушные съемки, лесоавиационные, строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные в Арктике, с морских судов, оказание медицинской помощи населению, поисково-спасательные операции и др.

Всего ГТЛК поставит по инвестпроекту 86 вертолетов типа Ми-8 отечественным перевозчикам в 2023-2025 гг.

«Ансат» оснащен отечественным двигателем и модернизированной авионикой, проходящей сейчас летные испытания.

Ростех готовит вертолет «Ансат» к покорению Арктики. Легкий многоцелевой вертолет, полностью импортозамещенный, получит противообледенительную систему, что позволит ему эксплуатироваться в суровых условиях Крайнего Севера. Об этом сообщает пресс-служба Ростеха.

В настоящее время «Ансат» используется преимущественно в европейской части России для пассажирских и корпоративных перевозок, а также в качестве медицинских вертолетов. Национальная

служба санавиации (НССА) Ростеха активно использует эти машины.

Как подчеркнул главный конструктор ОКБ Казанского вертолетного завода (входит в холдинг «Вертолеты России») Алексей Гарипов, планируется эксплуатировать вертолеты по всей стране.

«Ансат» оснащен отечественным двигателем и модернизированной авионикой, проходящей сейчас летные испытания. Ожидается, что к 2026 году обновленный вертолет будет готов к эксплуатации во всех регионах России.

Источник: KazanFirst.ru



VistaJet расширяет Private World

VistaJet, принадлежащая Vista Global, расширяет свою программу сотрудничества в сфере роскошных путешествий Private World.

По данным компании, роскошные путешествия переживают смену парадигмы. Как подчеркивается в недавнем отчете McKinsey & Company, «лица с очень высоким уровнем дохода предпочитают тихую роскошь с персонализированным обслуживанием, нацеливаясь на удаленные частные направления, доступные через частные аэропорты, которые предлагают индивидуальные впечатления, недоступные где-либо еще». VistaJet Private World находится в авангарде этой тенденции, проектируя моменты, столь же индивидуальные, как и сами путешественники.

Клиенты VistaJet могут летать в пункты назначения в более чем 200 странах и территориях по всему миру. Новые маршруты путешествий для участников программы Private World включают Ботсвану с Belmond, роскошную дегустацию какао в Эквадоре с The Casca Club и захватывающее сафари на вертолете с наблюдением горбатых китов в Мозамбике с Kisawa Experience.

«Мы рассматриваем Private World как обогащающий сервис для жизни наших участников. Они доверяют нам, когда летят в мир, и мы хотим гарантировать, что каждая секунда, от бронирования рейса до переживания незабываемого момента, будет исключительной. Будущее уже где-то там, и мы хотим открывать его вместе с ними», - говорит Маттео Атти, директор по маркетингу VistaJet.

Bombardier Global 7500 устанавливает рекорды производительности

Компания Bombardier объявила, что бизнес-джет Global 7500 продолжает устанавливать рекорды скорости, пополняя список своих рекордных достижений, установив более 50 рекордов менее чем за 50 недель.

Некоторые из новых рекордов включают в себя значимые пары городов: Майами – Сан-Паулу, Токио – Лос-Анджелес, Джидда – Лондон и Лондон – Бахрейн. Чтобы еще больше подчеркнуть летно-технические характеристики самолета Global 7500, средняя скорость его 10 самых быстрых новых рекордов составляла более 1000 км/ч.

Гладкое упругое крыло самолета похоже на воздушный амортизатор, оснащенный системой предкрылков и закрылков, который создает «исключительную» подъемную силу при взлете и посадке, максимально увеличивая аэродинамическую эф-

фективность и улучшая летные характеристики, одновременно повышая безопасность и обеспечивая самый плавный полет в отрасли. Это также снижает расход топлива, выбросы и обеспечивает превосходные характеристики на коротких дистанциях и на высоких скоростях — именно к такому типу путешествий стремятся самые взыскательные клиенты.

Жан-Кристоф Галлахер, исполнительный вице-президент по продажам самолетов и Bombardier Defense, сказал: «С каждым новым рекордом скорости Global 7500 укрепляет свою заслуженную репутацию самого впечатляющего сверхдальнего самолета в небе на сегодняшний день. С точки зрения конструктивных особенностей, уникальных технологических достижений и многого другого Global 7500 не имеет себе равных по надежности, производительности и стилю».



ХТІ Aerospace публикует отчет за второй квартал 2024 года

Компания ХТІ Aerospace объявила об обновлении бизнес-плана и подаче своего ежеквартального отчета по форме 10-Q за квартал, закончившийся 30 июня 2024 года. Компания продолжает продвигать разработку TriFan 600, разработанного для удовлетворения потребностей развивающейся авиационной отрасли и ее клиентов, отметил Скотт Померой, генеральный директор ХТІ Aerospace.

Во втором квартале ХТІ Aerospace и AVX Aircraft Company, объявили о подписании письма о намерениях и в настоящее время продвигаются к заключению окончательного соглашения, согласно которому опытные инженеры AVX будут предо-

ставлять услуги по проектированию, разработке и сертификации для ХТІ Aerospace, снижая общие затраты на коммерциализацию и потенциально ускоряя сроки до первого полета.

ХТІ Aircraft продолжает совершенствовать конструкцию TriFan 600. В частности, команда сосредоточена на обновлении конфигурации С211.2, которое позволит еще больше оптимизировать аэродинамические характеристики самолета. Кроме того, ХТІ Aerospace и AVX, в рамках временного соглашения об оказании инжиниринговых услуг, сотрудничают в проведении нескольких «коммерческих исследований», таких как использование

«fly-by-wire», и использование композитных материалов вместо алюминия для различных конструкций самолета. Эти коммерческие исследования позволят еще больше усовершенствовать революционный дизайн самолета TriFan 600, отметили партнеры.

Во втором квартале ХТІ Aerospace также объявила об предварительных заказах на 100 самолетов TriFan 600 от Mesa Air Group. Если предположить, что заказ будет выполнен в полном объеме, выручка ХТІ Aerospace составит около \$1 млрд. Кроме того, ХТІ Aerospace заключила соглашение о распределении капитала с компанией FC Imperial Limited в отношении предполагаемых стратегических инвестиций в акционерный капитал на сумму до \$55 млн с последующей оценкой в \$275 млн после более чем годичных переговоров и проведения комплексной проверки.

ХТІ описывает TriFan 600 как «самолет-кроссовер с вертикальным взлетом и посадкой», указывая, что дальность полета составит 700 миль, которая может увеличиться, если будет доступен обычный взлет с взлетно-посадочной полосы. Конструкция включает пару отклоняемых канальных вентиляторов на крыле и еще один вентилятор, встроенный в заднюю часть фюзеляжа.

Компания, начавшая работу над программой в 2017 году, отказалась от прежних планов по созданию гибридно-электрической силовой установки, сочетающей турбогенератор с электродвигателями и аккумуляторами. Новая версия TriFan 600 будет иметь герметичную кабину и, как ожидается, сможет летать на высоте до 25000 футов.



Lilium завершила ключевой этап испытаний электрической силовой установки

Lilium завершила первую фазу интеграционных испытаний электрической силовой установки, которая будет использоваться на ее самолете eVTOL. 21 августа немецкая компания заявила, что результаты, полученные в лаборатории электроэнергетических систем недалеко от Мюнхена, представляют собой важную веху в ее усилиях по получению одобрения условий полета и сертификации типа для четырех-шестиместного самолета Lilium Jet.

Оборудование, собранное в лаборатории, копирует силовую установку самолета eVTOL, которая бу-

дет состоять из 30 электродвигателей с наклонными канальными вентиляторами, установленными в крыле и переднем оперении. Наземный испытательный стенд позволяет инженерам Lilium оценить его работу в контролируемой среде. Тем временем в штаб-квартире компании продолжается работа по созданию первых двух полномасштабных прототипов.

Лаборатория также оборудована для интеграции низковольтных систем, которые поддерживают авионику и системы салона самолета. Она также

имеет бортовые блоки изоляции энергии, которые предотвращают опасный выброс энергии, и зарядную станцию для аккумуляторов.

Используя собственное программное обеспечение Lilium, инженеры строят профили полета и собирают данные испытаний двигательной установки в режиме реального времени. Эти данные собираются для предоставления в EASA, которое занимается первоначальным процессом сертификации типа, который производитель намерен завершить к концу 2025 года. Недавно компания объявила, что не начнет тестовые полеты своего прототипа до начала 2025 года, ранее нацелившись на конец 2024 года.

Lilium разработала лабораторию совместно с итальянским партнером EN4, с программной поддержкой от NI. Стенд позволяет инженерам имитировать неисправности в двигательной системе, чтобы проверить, достаточно ли она надежна, чтобы справляться с отказами.

Honeywell и японская Denso являются ключевыми партнерами в разработке электрической силовой установки для Lilium, а SKF и Aeroonamic также вносят свой вклад в экспертизу. Lilium начала сборку силовой установки в сентябре 2023 года.

С 2022 года Lilium проводит летные испытания с двумя полномасштабными демонстрационными самолетами Phoenix. В ходе тестов, проведенных в Испании, были достигнуты переходы из вертикального в горизонтальный полет и крейсерская скорость до 136 узлов.



Magellan Jets сегментирует предложения по карточным продуктам

Бизнес-оператор Magellan Jets начал подразделять свои карточные продукты на программы, предназначенные для самолетов премиум-класса, и на более типичные категории салонов. Новые продукты являются дополнением к членским и корпоративным программам оператора.

«Наша бизнес-модель, основанная на минимизации затрат, позволяет нам быстро адаптироваться к изменениям рынка и стабильно предоставлять сервис», - говорит президент Энтони Тивнан. По его словам, изменения направлены на то, чтобы адаптировать оба продукта к различным потребностям рынка.

Карта Premium Jet Card предоставляет доступ к определенным типам самолетов: Phenom 300, Challenger 300/350 и Gulfstream 450/550.

Присоединиться к программе Category Jet для получения доступа к Phenom 300 можно в соответствии с условиями текущей программы клиента. Итак, в чем же отличия? По карте Category действует 40 пиковых дней по сравнению с 20 в программе Premium. В стоимость «премиум-карты» входит топливная надбавка, стандартное питание, тариф на противообледенительную обработку и гарантированный бесплатный Wi-Fi. В программе Premium также будет предоставлена скидка в размере 10% на перелеты длительностью более четырех часов.

Обе программы предоставляют скидку в размере 10% на перелеты в обе стороны. При бронировании за 24 часа до вылета действует скидка в размере 25%. Период бронирования в пиковые дни увеличивается с пяти дней до одной недели.

С увеличением количества приобретенных часов фиксированные тарифы увеличиваются. Срок действия тарифа составляет 12 месяцев на 25 часов, 18 месяцев на 50 часов и 24 месяца на 100 часов. При одновременном использовании нескольких самолетов в один и тот же день можно использовать четыре, шесть или восемь самолетов соответственно.

В программе Category также предусмотрена 15-часовая опция. Дневной минимум на самолет категории light jet снижается с 90 минут (плюс время на руление) до 78 минут (плюс время на руление). Для

клиентов премиум-карты дневной минимум для Phenom 300 сокращается до 60 минут (плюс время на руление).

Стоимость полета на легких джетах составляет \$6550 в час без учета федерального акцизного налога в размере 7,5%, в то время как стоимость Phenom 300 составляет \$9375 в час.

Обе программы включают полеты на Карибские острова, в Мексику, Канаду и Гавайи за дополнительную плату.



Платформа R44 стала беспилотной

Rotor Technologies объявляет о выпуске двух новых беспилотных летательных аппаратов 2025 модельного года: Airtruck (универсальный с полезной нагрузкой 450 кг) и Sprayhawk (сельскохозяйственный с емкостью 416 л.). Первоначальные цены на оба вертолета составляют менее \$1 млн.

Airtruck и Sprayhawk, построенные на базе полномасштабного Robinson R44, имеют максимальную

взлетную массу 1133 кг каждый, что делает их самыми большими гражданскими беспилотниками, доступными для покупки. Rotor и Robinson сотрудничают в области разработки и сертификации. Обе компании представили предсерийный прототип Airtruck, ранее известный как R550X, на выставке HeliExpo в начале этого года.

Первый серийный Sprayhawk проходит наземные

испытания перед поставкой в конце этого года в США. Первая партия серийных Sprayhawk будет поставлена в течение весны 2025 года и, как ожидается, в 2025 году начнет коммерческие полеты по опылению кукурузы.

Rotor открывает заказы на Airtruck и Sprayhawk 2025 модельного года для клиентов в США и Бразилии, при этом слоты для доставки доступны на конец 2025 и начало 2026 года. Первая производственная партия в 2025 году будет ограничена 15 Sprayhawk и 10 Airtruck. Для заказов, размещенных до 15 декабря 2024 года, начальная цена Airtruck составляет \$850000, Sprayhawk – \$990000.

«Представляя Airtruck и Sprayhawk, мы рады вернуть производство беспилотных летательных аппаратов в Соединенные Штаты, став крупнее, смелее и инновационнее, чем наши глобальные конкуренты», - сказал генеральный директор Rotor Эктор Сьюй. «Эти два вертолета обладают беспрецедентными возможностями и преобразят операторов беспилотных летательных аппаратов, которые в течение многих лет хотели увеличить время полета и полезную нагрузку».

«Мы считаем, что Sprayhawk и Airtruck – это верный путь развития для американских фермеров, авиахимработ, а также для строительной и логистической отраслей», - комментируют в Robinson. «Многие из представленных сегодня на рынке беспилотных летательных аппаратов вряд ли выдержат испытание временем. Потребность в более крупных и надежных воздушных судах очевидна, и наш новый слоган «Большие дроны для сложных работ».



В Тверской области возобновил работу один из старейших аэродромов России

18 августа 2024 года после шестилетнего перерыва вновь открылся аэродром «Борки».

«Открытие «Борков» – не просто событие, это символ возрождения и памяти. Мы вернули жизнь этому историческому месту, и мы уверены, что «Борки» станут любимым местом для всех поклонников авиации и для всех, кому важна историческая память нашей страны», - отметил Сергей Амбранов, генеральный директор НАК России им. Чкалова.

Аэродром «Борки» был создан в 1941 году постановлением Совета народных комиссаров как аэродром первоначальной подготовки. В годы Великой

Отечественной войны это был военный аэродром, на котором формировались и базировались авиационные полки ВВС Красной Армии, принимавшие важнейшее участие в обороне Москвы и проведении контрнаступательной операции, позволившей отбросить немецких оккупантов от столицы. В 1942-1943 гг. на аэродроме «Борки» базировались легендарные штурмовики Ил-2, Миг-3, И-16, Лагг-3, УТ-2, У-2, Як-6, Р-5, а также женский авиаполк на самолетах По-2. В послевоенное время аэродром вошел в систему ПВО в качестве базы полков реактивных истребителей-перехватчиков.

Расцвет аэродрома «Борки» как спортивной авиационной площадки пришелся на 1970-1980-е гг. С

1972 года в «Борках» тренировались сборные команды страны по самолетному, вертолетному и парашютному спорту. Здесь был подготовлен целый ряд чемпионов мира, Европы и СССР по самолетному спорту, а буквально через год после тренировок в «Борках» сборная России по парашютному спорту взяла золото Чемпионата Европы и серебро на Кубке Мира.

После многолетнего «молчания» аэродром «Борки» возрождает свою летную деятельность и уже принимает для обслуживания всех желающих выполнить транзитные посадки. В этом году аэродром будет готов принимать парашютные группы, спортсменов планеристов и спортсменов сверхлегкой авиации.



Летом резко возросло число туристов из США в Европу

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 33-й неделе (12–18 августа) во всем мире было выполнено 69236 рейсов бизнес-джетов, что на 2% меньше, чем на 33-й неделе 2023 года, в то время как на 26-й неделе 2024 года в мире зафиксировано 76524 рейса.

33-я неделя была относительно слабее, чем 4-недельный тренд и тренд с начала года, оба близки к снижению на 1% в годовом исчислении. Чуть менее половины всех рейсов на прошлой неделе были выполнены долевыми и чартерными операторами, и этот трафик остался на уровне предыдущего года и демонстрирует тенденцию к росту на 1% в последнем месяце.

Северная Америка

На 33-й неделе в Северной Америке было выполнено 48647 рейсов бизнес-джетов, что на 1% меньше, чем на той же неделе прошлого года. На рынок США пришлось 46759 полетов, что также на 1%

ниже прошлогоднего показателя. Активность во Флориде остается на прежнем уровне, в Калифорнии немного ниже, а в Техасе немного выше, и на эти три штата приходится 28% всего трафика США. На чартерном и долевым рынках соответствующие тенденции 33-й недели в этих штатах составляют: -1% (Флорида), +2% (Калифорния) и сильный рост на 5% (Техас).

Долевые операторы в США в этом месяце пользуются наибольшим спросом, совершая больше рейсов, чем в любом августе за последние 5 лет. Трафик вырос на 10% в годовом исчислении, и на 57% по сравнению с 2019 годом. В этом месяце долевые парки занимают 23% всех вылетов бизнес-джетов в США, несмотря на то что из 12974 бизнес-джетов, выполняющих полеты из аэропортов США, в этом месяце активных было менее 1000 долевого самолета. Вторым по загруженности типом оператора в августе являются корпоративные летные отделы, трафик которых отстает на 16% от прошлогоднего уровня, и на целых 22% ниже по сравнению с августом 2019 года.

Всего 4% североамериканских долевого рейсов в этом месяце направлялись в пункты назначения за пределами США. Значительный рост активности долевого трансатлантического рейсов (США-Европа) этим летом, по-видимому, был обусловлен Олимпийскими играми. Количество рейсов из США во Францию в этом месяце увеличилось на 91% по сравнению с августом прошлого года. Почти треть рейсов приходилась на Великобританию, трафик на 121% выше по сравнению с августом прошлого года. NetJets доминирует на долевого трансатлантического рейсах, более двух третей всех вылетов выполнены этим оператором и его дочерними компаниями. В августе 105 из 671 рейса бизнес-джетов из США в Европу были долевыми, причем самыми популярными являются платформы Global Express и Gulfstream 600.

Европейский регион

На 33-й неделе активность бизнес-джетов в Европе снизилась на 1% по сравнению с той же неделей прошлого года. Это знаменует собой спад после нескольких недель роста в Европе, с последней

| Operator Name | Flights | % of total | vs 1Y ago: Flights | vs 5Y ago: Flights | Hours | vs 1Y ago: Hours | vs 5Y ago: Hours | Active Aircraft |
|-------------------------------------|---------|------------|--------------------|--------------------|--------|------------------|------------------|-----------------|
| NetJets | 18,500 | 67.5% | 11.0% | 48.7% | 26,552 | 11.7% | 51.5% | 595 |
| Flexjet | 6,751 | 24.6% | 9.4% | 131.3% | 10,449 | 12.4% | 126.6% | 221 |
| Executive AirShare | 668 | 2.4% | -5.8% | 27.5% | 1,052 | -2.6% | 36.1% | 46 |
| Volato | 522 | 1.9% | 36.6% | | 682 | 27.0% | | 33 |
| Planesense | 488 | 1.8% | 9.7% | 78.1% | 624 | 25.2% | 115.9% | 15 |
| Airsprint Inc | 202 | 0.7% | -1.9% | 137.6% | 321 | -7.5% | 138.8% | 34 |
| Corporate Eagle Management Services | 192 | 0.7% | -25.0% | 42.2% | 286 | -19.9% | 77.9% | 14 |
| Flight Options | 47 | 0.2% | -19.0% | -95.2% | 56 | -5.5% | -95.5% | 3 |
| NetJets Europe | 22 | 0.1% | 10.0% | 83.3% | 118 | 29.9% | 58.5% | 7 |
| Flexjet Malta | 7 | 0.0% | 250.0% | | 30 | 106.8% | | 4 |
| Jet It | 2 | 0.0% | 0.0% | -94.1% | 5 | 255.9% | -89.8% | 1 |
| Grand Total | 27,401 | 100.0% | 9.9% | 57.4% | 40,176 | 11.4% | 61.5% | 971 |

Трафик долевого операторов в США с 1 по 18 августа 2024 г. по сравнению с предыдущими годами

| Aircraft Type | Flights | % of total | vs 1Y ago: Flights | vs 5Y ago: Flights | Hours | vs 1Y ago: Hours | vs 5Y ago: Hours | Active Aircraft |
|---|---------|------------|--------------------|--------------------|-------|------------------|------------------|-----------------|
| Bombardier-Global Express/6000/6500 | 36 | 34.3% | 63.6% | 44.0% | 268 | 70.8% | 41.1% | 26 |
| Bombardier-Global 5000 / 5500 | 25 | 23.8% | 150.0% | 525.0% | 165 | 155.7% | 473.2% | 15 |
| Gulfstream-G600/650 | 17 | 16.2% | 21.4% | 466.7% | 131 | 20.9% | 325.7% | 13 |
| Bombardier-Challenger 600/601/604/605/650 | 9 | 8.6% | 28.6% | 200.0% | 58 | 27.2% | 254.1% | 7 |
| Bombardier-Global 7000 / 7500 | 6 | 5.7% | 0.0% | | 43 | 1.4% | | 5 |
| Gulfstream G300/350/400/450 | 5 | 4.8% | -28.6% | -28.6% | 32 | -30.3% | -30.7% | 5 |
| Cessna-Citation Longitude | 3 | 2.9% | -25.0% | | 16 | -30.7% | | 2 |
| Bombardier-Challenger 300 / 350 | 2 | 1.9% | -33.3% | -50.0% | 12 | -34.2% | -45.6% | 2 |
| Embraer-Legacy 500 / Praetor 600 | 1 | 1.0% | | | 5 | | | 1 |
| Dassault-Falcon 2000 | 1 | 1.0% | | | 7 | | | 1 |
| Grand Total | 105 | 100.0% | 43.8% | 105.9% | 738 | 46.2% | 101.0% | 77 |

Типов самолетов долевого операторов на маршрутах США – Европа с 1 по 18 августа

4-недельной тенденцией на уровне +4%. Активность бизнес-авиации на 33-й неделе по сравнению с 32-й неделей снизилась на 18%. В Германии спрос на бизнес-джеты продолжает снижаться, как это было всё лето. Активность в Италии, которая большую часть этого года была на пике после COVID, также сокращается, на этой неделе объем полетов упал на 5% в годовом исчислении, на 14% меньше рейсов, чем на 32-й неделе. Трафик в Великобритании по-прежнему растет на 2% в годовом исчислении, при этом анализ на уровне аэропортов показывает, что самый сильный рост наблюдается в двух лондонских аэропортах, двузначный рост в Лутоне и Нортхолте, хотя Биггин-Хилл по-прежнему показывает самый большой рост по сравнению с 2019 годом.

Анализ по типам операторов показывает, что чартеры и корпоративные летные отделы существенно сократили активность по сравнению с прошлым годом, тогда как долевой трафик снова достиг пи-

ковых уровней. Активность долевых операторов в Европе на 8% опережает показатели августа прошлого года, Франция, Италия и Великобритания демонстрируют самые высокие показатели. Например, в этом месяце наблюдался 19%-ный рост числа рейсов Великобритания – Франция в годовом исчислении. В Европе самая загруженная пара аэропортов для долевых рейсов в этом месяце – Ольбия - Ницца, 16 рейсов, на 78% больше, чем в августе прошлого года, обратный маршрут – вторая по загруженности пара аэропортов.

Остальной мир

В остальном мире, за пределами США и Европы, на 33-й неделе наблюдается снижение спроса на бизнес-джеты. Активность в странах Ближнего Востока снизилась на 10% по сравнению с той же неделей прошлого года и имеет тенденцию к снижению на 4% за последние четыре недели, а в Африке 4-недельный тренд упал почти на 30% по сравнению

с прошлым годом. Спрос на бизнес-джеты на 33-й неделе в Азии был на уровне той же недели прошлого года, в Африке вырос на 7%, а в Южной Америке – на 13%. Как и в США и Европе, активность долевых операторов в остальном мире достигла самого высокого уровня за последние 5 лет, хотя и представляет меньшую долю рынка, чем в Европе и США, всего 7% от вылетов в августе.

Управляющий директор WINGX Ричард Коэ комментирует: «Рынок США демонстрирует тенденцию незначительно ниже прошлогоднего уровня, со слабостью корпоративных летных отделов, в то время как долевые операции продолжают достигать пиков. Популярность долевых программ особенно очевидна на трансатлантических рейсах в Европу этим летом, катализируемых Олимпиадой. В Европе с начала Олимпийских игр активность туристов из США резко возросла, спрос во Франции на этой неделе начал снижаться, но в Великобритании он по-прежнему остается очень высоким».

| Departure Airport | Flights | % of total | vs 1Y ago: Flights | vs 5Y ago: Flights | Hours | vs 1Y ago: Hours | vs 5Y ago: Hours | Active Aircraft |
|---------------------------|---------|------------|--------------------|--------------------|-------|------------------|------------------|-----------------|
| EGLF, Farnborough | 642 | 26.7% | -2.4% | -0.6% | 1,293 | -5.8% | -1.9% | 415 |
| EGGW, London Luton | 615 | 25.5% | 17.1% | 8.7% | 1,466 | 14.9% | 13.9% | 415 |
| EGKB, London Biggin Hill | 463 | 19.2% | -2.3% | 49.4% | 806 | 8.7% | 61.5% | 310 |
| EGSS, London Stansted | 313 | 13.0% | 8.3% | 24.7% | 859 | -1.1% | 18.9% | 195 |
| EGWU, RAF Northolt | 183 | 7.6% | 29.8% | | 264 | 38.0% | | 136 |
| EGTK, Oxford (Kidlington) | 108 | 4.5% | -14.3% | 8.0% | 151 | -14.8% | 2.3% | 90 |
| EGLC, London City | 35 | 1.5% | 0.0% | -16.7% | 39 | -10.8% | -19.2% | 29 |
| EGMC, Southend | 19 | 0.8% | 5.6% | -42.4% | 38 | 77.3% | -16.0% | 17 |
| EGLL, London Heathrow | 15 | 0.6% | -11.8% | 7.1% | 46 | 106.6% | -33.5% | 13 |
| EGLK, Blackbushe | 9 | 0.4% | -10.0% | 12.5% | 13 | -8.4% | 31.4% | 5 |
| Grand Total | 2,408 | 100.0% | 5.0% | 21.8% | 4,986 | 5.4% | 20.0% | 1,088 |

Вылеты бизнес-джетов из аэропортов Лондона, 1–18 августа 2024 г.

| City Flow | Flights | % of total | vs 1Y ago: Flights | vs 5Y ago: Flights | Hours | vs 1Y ago: Hours | vs 5Y ago: Hours | Active Aircraft |
|------------------------------|---------|------------|--------------------|--------------------|-------|------------------|------------------|-----------------|
| London (GB) - London (GB) | 60 | 1.3% | 0.0% | 81.8% | 24 | 0.5% | 83.7% | 47 |
| London (GB) - Paris (FR) | 28 | 0.6% | 115.4% | 300.0% | 23 | 77.6% | 292.1% | 25 |
| Paris (FR) - London (GB) | 22 | 0.5% | 83.3% | 100.0% | 17 | 79.3% | 104.6% | 22 |
| Nice - London (GB) | 22 | 0.5% | 22.2% | 46.7% | 36 | 15.6% | 43.5% | 21 |
| London (GB) - Amsterdam (NL) | 18 | 0.4% | 350.0% | 200.0% | 13 | 335.5% | 194.1% | 18 |
| London (GB) - Nice | 17 | 0.4% | -34.6% | 41.7% | 27 | -36.0% | 37.9% | 14 |
| Olbia (SS) - Nice | 16 | 0.4% | 77.8% | 100.0% | 12 | 72.7% | 97.8% | 14 |
| Stockholm (SE) - London (GB) | 15 | 0.3% | 50.0% | 275.0% | 34 | 51.4% | 267.0% | 13 |
| Olbia (SS) - London (GB) | 14 | 0.3% | 55.6% | 100.0% | 29 | 48.1% | 88.0% | 12 |
| Amsterdam (NL) - London (GB) | 13 | 0.3% | 62.5% | 116.7% | 11 | 89.5% | 133.0% | 12 |
| Grand Total | 4,446 | 100.0% | 8.4% | 62.0% | 6,924 | 9.4% | 62.3% | 234 |

Долевые рейсы между городами в Европе, 1–18 августа 2024 г.

Gulfstream G400 начинает программу летных испытаний

Компания Gulfstream официально приступила к летным испытаниям новейшего G400, успешно выполнив первый полет. Прототип вылетел из международного аэропорта Саванна/Хилтон-Хед (KSAV), проведя в воздухе около трех часов, достигнув максимальной скорости 0,85 Маха и высоты 41000 футов. Полет выполнялся с использованием SAF.

Программа испытаний будет включать четыре опытных самолета и один предсерийный самолет для тестирования комфорта и зрелости салона.

Gulfstream произвел настоящий фурор, когда за неделю до открытия выставки NBAA-BACE 2021 в Лас-Вегасе презентовал два новых бизнес-джета G400 и G800. Благодаря этой паре, линейка произ-

водителя увеличилась до шести самолетов: от суперсреднего класса до сверхдальнего.

G400, созданный на основе бизнес-джетов G500 и G600, призван заполнить пробел между G280 и G500. G400 станет самолетом начального уровня в линейке бизнес-джетов Gulfstream с большим салоном.



G400 имеет дальность полета 4200 морских миль (7778 км) при крейсерской скорости 0,85 Маха или 3950 морских миль при 0,88 Маха. Максимальная же скорость составляет 0,9 Маха. Благодаря этому G400 сможет беспосадочно выполнять рейсы из Нью-Йорка в Бразилиа, Дакар, Лондон, Лос-Анджелес и Лиму. Для сравнения, G450 имеет дальность беспосадочного перелета 4345 морских миль (8047 км) при крейсерской скорости 0,80 Маха. Максимальная скорость составляет 0,88 Маха.

G400 оснащен двумя турбовентиляторными двигателями PW812GA с тягой 13496 фунтов, они предлагают на 22% меньше выбросов, чем другие двигатели в этом классе, а также, согласно данным Gulfstream, соответствуют ограничениям по уровню шума Stage 5. Новый бизнес-джет имеет крейсерскую высоту полета 41000 футов (12500 м). Планируется, что максимальная высота составит 51000 футов (15500 м).

Новый G400 будет вмещать до 12 пассажиров в трех зонах и иметь туалет на корме. Существует также вариант двухзонной девятиместной конфигурации, которая будет иметь как носовые, так и кормовые туалеты.

Нехватка пилотов определяется качеством, а не количеством

Нехватка пилотов закончилась? Короткий ответ – нет. По словам Шерил Барден, генерального директора Aviation Personnel International, возможно, сейчас «мы переводим дух и испытываем некоторое облегчение, но основные проблемы остаются». «Сегодня мы имеем дело не столько с нехваткой пилотов, сколько с нехваткой квалифицированных пилотов, особенно в бизнес-авиации. Что бы ни говорили некоторые, реальность такова, что это все еще рынок пилотов и технических специалистов», – говорит она.

Что это значит для нас? Если вы опубликуете объявление о вакансии пилота сегодня, то, возможно, увидите больше соискателей, чем в прошлом году. Некоторые военные пилоты полностью отказываются от предложений авиакомпаний и переходят в бизнес-авиацию. А некоторые пилоты, которые перешли из бизнес-авиации в авиакомпании, сейчас возвращаются.

По словам Шерил Барден, каждую неделю она получает сообщения от вышедших на пенсию пилотов авиакомпаний старше 65 лет, которые рассматривают возможности в нашей отрасли. Но будут ли компании инвестировать в тех, кто находится в самом конце своей карьеры? И готовы ли они перейти от чисто летной работы к такой, которая включает в себя управление каждым этапом путешествия?

И да, интерес молодежи к бизнес-авиации растет. Но вот в чем проблема: как нам привлечь пилотов с низкой занятостью и удержать их? Речь идет не только о том, чтобы они отработали часы, но и о том, чтобы они приобрели навыки, необходимые

для нашей работы. Немногие корпоративные операторы располагают достаточным количеством штатных пилотов, которые могут обучать стажеров и управлять программами «с нуля». Для подготовки квалифицированных пилотов требуется солидный штат пилотов-наставников.

Когда вы эксплуатируете бизнес-джеты среднего и большого размера, часто выполняющие сложные внутренние и международные рейсы, вам требуется нечто большее, чем просто налет 1500 часов на АТР. Вам нужны пилоты с большим опытом. Например, пилот, уволенный из Wheels Up, который летал только на King Air, не обязательно готов перейти на работу в тяжелый класс. Это нелегкий переход.

«Вы не можете просто обложить отрасль советами типа «Идите в бизнес-авиацию, пока не налетаете 1500 часов». Это непрактично и, честно говоря, бесполезно. Кто нанимает пилотов с низкой занятостью в таких масштабах? Насколько мне известно, таких нет», – говорит Барден. «Кто-то может возразить, что нехватка пилотов закончилась или скоро закончится. Я не согласна. Я думаю, что сейчас мы наблюдаем временное затишье, в основном из-за задержек с поставкой авиалайнеров. Это заставляет авиакомпании приостанавливать набор персонала. Но как только новые самолеты приземлятся на взлетно-посадочной полосе, эти пилоты будут нарасхват».

Реальная проблема заключается в том, что мы не готовим достаточное количество высококвалифицированных штатных пилотов, которых ищут корпоративные летные отделы. Набор этих пилотов

происходит не из региональных авиакомпаний и военных, как это было раньше. В настоящее время все меньше пилотов переходят на бизнес-авиацию, а те, кто это делает, зачастую не имеют необходимого опыта.

Когда речь заходит о наборе пилотов, нам нужно сосредоточиться на качестве, а не только на количестве. Проблема с конвейером пилотов реальна. Пока мы не решим ее, мы будем по-прежнему сталкиваться с трудностями в привлечении нужных специалистов для обеспечения бесперебойной работы нашей компании.

Шерил Барден, является генеральным директором Aviation Personnel International, старейшей рекрутинговой и кадровой консалтинговой компании, специализирующейся исключительно на бизнес-авиации. Являясь идейным лидером во всем, что касается профессионалов бизнес-авиации, Барден является членом NBAA SAM и ранее входила в совет директоров и консультативный совет NBAA.



Самолет «Байкал» предложили покупать по цене почти втрое выше базовой

Стоимость самолета «Байкал» (ЛМС-901), который должен заменить советский Ан-2, в первый год предполагаемой поставки — 2025-й — составляет 455 млн руб. Это следует из письма Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) потенциальным эксплуатантам борта, сообщает РБК.

«На данный момент ГТЛК совместно с АО «Уральский завод гражданской авиации» (УЗГА; разработчик и производитель самолета. — РБК) прорабатывает возможность реализации инвестиционного проекта по закупке авиационной техники в рамках государственного гражданского заказа

с привлечением средств Фонда национального благосостояния, который предполагает закупку воздушных судов типа ЛМС-901 «Байкал», ЛМС-192 «Освей», а также ТВРС-44 «Ладога» и передачу в финансовый лизинг российским авиакомпаниям», — указывает замгендиректора ГТЛК Михаил Парнев.

Исходя из письма, начиная с 2025 года стоимость самолета будет повышаться каждый год примерно на 4% и к 2032 году составит 587 млн руб. (финальная стоимость самолета уточняется по факту согласования его итоговой спецификации). ГТЛК предлагает эксплуатантам передавать самолеты

в лизинг на десять лет, ставка лизинга для одного «Байкала» в 2025 году составит 5,4 млн руб. в месяц.

Лизингодатель попросил авиакомпанию проинформировать, кто из них готов заказывать самолет с такими финансовыми параметрами, а также «в случае незаинтересованности в связи с высоким размером лизингового платежа» сообщить, какая ставка была бы для них экономически эффективной.

Чем известен «Байкал»

ЛМС-901 «Байкал» — легкий многоцелевой самолет, предназначенный для использования на местных воздушных линиях, а также для выполнения широкого спектра авиационных работ. Оснащен одним турбовинтовым двигателем. Самолет рассчитан на перевозку до девяти пассажиров или до 2 т груза на дальность 1,5–3 тыс. км, может эксплуатироваться на грунтовых взлетно-посадочных полосах, предусмотрена возможность использования лыжного или поплавкового шасси. Планировалось, что «Байкалы» заменят в нише легких многоцелевых самолетов устаревшие Ан-2.

Сама ГТЛК является исполнителем инвестпроекта по поставке российской техники для дальневосточной авиакомпании «Аврора». Согласно утвержденному в феврале 2023 года инвестпроекту, перевозчик должен получить в том числе десять «Байкалов»: пять — в 2025 году, и еще пять — в 2026-м. Для «Авроры» инвестпроект рассчитан в следующей пропорции: 90% затрат финансируется из ФНБ, 10% — заемные средства. Общий размер



капитальных вложений оценивался в 55,1 млрд руб. (на все воздушные суда, включая Superjet New и вертолеты Ми-171А2/171А3). Согласно материалам инвестпроекта, первые пять «Байкалов» оценивались для «Авроры» в 1,4 млрд (соответственно, одна машина — в 275,8 млн руб.). «Байкалы» из второй партии поставки (2026 года) — по 286,9 млн руб. Кроме этого, на Восточном экономическом форуме в прошлом году производитель, ГТЛК и «Аврора» договорились о предварительной поставке 95 «Байкалов» в 2026–2030 годах. Пересмотр цены по уже подписанному договору не рассматривается, сообщили РБК в УЗГА.

За время работы над созданием «Байкала» его стоимость уже несколько раз менялась. В условиях конкурса Минпромторга на разработку такого самолета было указано, что его цена не должна была превышать 120 млн руб. Осенью прошлого года вице-премьер — полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев уже обращал внимание на то, что цена базового самолета выросла до 178 млн руб. «У нас, к сожалению, начала, как это иногда принято, скачкообразно расти цена, что начало вызывать риски у собственно реализации программы строительства самолета», — отмечал тогда вице-премьер. Он поручил ВЭБ проверить цену на самолет.

По словам официального представителя Юрия Трутнева, ВЭБ по итогам проверки дал ряд предложений для снижения цены эксплуатации «Байкала»: разработать программу субсидий из федерального бюджета для возмещения операционных расходов на авиационное топливо, предоставить федеральную субсидию регионам на

местные перевозки, использовать действующие меры поддержки Минпромторга — возмещение затрат на лизинговые платежи и затрат на проценты по кредитам.

«Стоимость ЛМС «Байкал» скорректирована с учетом доработки для эксплуатации в условиях Дальневосточного федерального округа (например, выполнение полетов по приборам, наличие системы автоматического управления, бортовой системы предупреждения столкновений и др.), в том числе в санитарной авиации и лесоохране», — сообщила РБК представитель вице-премьера. Кроме этого, рассматривается замена иностранных комплектующих на российские аналоги (турбовинтовой двигатель, воздушный винт и иное бортовое оборудование зарубежного производства). Стоимость же базовой версии воздушного судна (минимальный набор оборудования для выполнения визуальных полетов) в ценах 2023 года составляет 151 млн руб., по данным УЗГА, добавила она.

Что говорят производитель и ключевой заказчик

В «Авроре» отказались комментировать цены на «Байкал» и другие показатели инвестпроектов. «Мы продолжаем работу с профильными министерствами и правительствами регионов для анализа и расчетов соответствующих параметров эксплуатации новых воздушных судов на социально значимых маршрутах и выработки наиболее эффективной модели их эксплуатации с учетом всех экономических показателей, включая цену воздушного судна и размер лизингового платежа», — уточнил пресс-секретарь авиакомпания Артур Ди.

Он добавил, что на «Байкалах» планируется осуществлять полеты на социально значимых маршрутах в ДФО, где перевозки по коммерческим тарифам невозможны, поэтому необходимо решить вопрос об их субсидировании. «Учитывая, что себестоимость перевозки формируется с учетом цены воздушного судна, при выполнении субсидируемой перевозки его цена компенсируется через механизм субсидирования. Таким образом, цена воздушных судов будет влиять и на размер субсидии, необходимой для эксплуатации таких воздушных судов», — заключил Артур Ди.

«Эскалация цены — это общемировая практика в авиастроении, применяемая всеми без исключения игроками», — ответил РБК представитель УЗГА. — В случае с самолетом ЛМС-901 параметр стоимости воздушного судна был зафиксирован техническим заданием, выданным Минпромторгом России. Стоимость в 120 млн руб. зафиксирована в ценах 2019 года. На последующие годы предельная цена за самолет в базовой конфигурации рассчитана с применением официальных прогнозных индексов-дефляторов, установленных Минэкономразвития». Разработчики в своей деятельности также постоянно сталкиваются «с объективными макроэкономическими условиями и непропорциональным ростом цен на покупные комплектующие изделия и материалы». УЗГА ведет работу по снижению издержек, добавили на заводе. Указанные в письме ГТЛК цены на самолеты производитель комментировать отказался.

Источник: РБК

Самолет недели

Оператор/владелец: **Private**

Тип: **Chaika L-42MSH**

Год выпуска: **2023 г.**

Место съемки: **август 2024 года, Borki Airfield – UUEI, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович