BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.
www.bizavnews.ru
№ 42 (750) 26 октября 2024 г.

Нынешняя неделя выдалась весьма богатой на новости и аналитику. В преддверии американской выставки NBAA-BACE ведущие аналитические агентства выпустили свои традиционные отчеты и прогнозы. Сама же выставка не стала столь яркой, как год назад, однако без премьер и заявлений не обошлось. Мы постарались собрать наиболее значимые новости с NBAA-BACE и в сегодняшнем номере с удовольствием ими делимся.

Последний прогноз Honeywell Aerospace предусматривает в течение следующего десятилетия поставку 8500 новых бизнес-джетов стоимостью $280 млрд. Ожидается, что в период до 2032/2033 гг. количество поставок бизнес-джетов останется неизменным по сравнению с прошлогодним прогнозом и впервые с 2008 г. достигнет плато в 900 самолетов в год. Однако общая стоимость поставок немного выросла. Чтобы подготовить 10-летний прогноз, Honeywell опросила 375 операторов (за исключением долевых), эксплуатирующих 1488 деловых самолетов по всему миру. В течение первой половины десятилетия планы закупок оставались на уровне прошлогоднего опроса, что указывает на то, что спрос на новые самолеты стабилизируется выше допандемийного уровня. Все детали уже в текущем номере.

Накануне выставки NBAA-BACE 2024 компания Textron Aviation анонсировала последнюю версию своего легкого бизнес-джета CJ4. Версия Gen3 получила сенсорную авионику Garmin G3000 Prime, измененную конструкцию крыльев и некоторые усовершенствования в салоне. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2026 год. Компания сообщила, что в начале октября прототип CJ4 Gen3 выполнил первый полет.

На третьей неделе октября активность бизнес-авиации восстанавливается

WINGX: На этой неделе активность бизнес-джетов возросла, в США после лета были получены первые положительные показатели по сравнению с прошлым годом, даже рынок чартеров начал расти. В Европе на трех крупнейших рынках наблюдался спад активности бизнес-джетов стр. 23

Honeywell прогнозирует дальнейший рост отрасли

Последний прогноз Honeywell Aerospace предусматривает в течение следующего десятилетия поставку 8500 новых бизнес-джетов стоимостью $280 млрд. Производитель двигателей и авионики накануне выставки NBAA опубликовал результаты своего 33-го ежегодного обзора стр. 25

CJ4 Gen3 – новичок в линейке Textron

Накануне выставки NBAA-BACE 2024 компания Textron Aviation анонсировала последнюю версию своего легкого бизнес-джета CJ4. Версия Gen3 получила сенсорную авионику Garmin G3000 Prime, измененную конструкцию крыльев и некоторые усовершенствования в салоне

стр. 27

Обновленный легкий вертолет Ми-34М1 первый раз подняли в воздух

15 октября нынешнего года в Томилино на вертодроме НЦВ совершил первый полет на режиме висения легкий многоцелевой вертолет Ми-34М1, оснащенный новым турбовальным двигателем ВК-650В

стр. 29

Чемезов призвал определить спрос на перевозки вертолетами путем создания сети маршрутов

Формирование маршрутной сети вертолетных перевозок в России позволит определить спрос на этот вид авиатехники, считает глава «Ростеха» Сергей Чемезов. Он заявил об этом в Совете Федерации.

«Очень важно формирование стабильного и прогнозируемого спроса на авиационные вертолетные перевозки. Для этого необходимо создание развитой маршрутной сети, определяющей географию и частоту пассажирских рейсов. Реализация подобного проекта позволит не только определить спрос на авиационные услуги и, как следствие, на авиационную технику - она обеспечит развитие транспортной инфраструктуры и повышение доступности удаленных территорий», - сказал он.

Планы производства воздушных судов зафиксированы в комплексной программе развития авиаотрасли до 2030 года. Согласно майской редакции документа, поставки вертолетов в 2022-2030 годах составят 765 единиц, включая 187 «Ансатов» и 303 Ми-8 в модификациях Ми-8МТВ-1 и Ми-8АМТ.

Крупнейшие вертолетостроительные предприятия объединены в состав холдинга «Вертолеты России», который подконтролен «Ростеху».

Источник: Интерфакс

ACJ: через пять лет бизнес-авиация будет приносить экономике США около $182,8 млрд

Новое исследование, проведенное по заказу Airbus Corporate Jets (ACJ) совместно с американскими финансистами и брокерами, занимающимися частными самолетами, показывает, что через пять лет бизнес-авиация будет приносить экономике США около $182,8 млрд. В настоящее время ее оборот составляет около $150 млрд.

Одним из важнейших вкладов деловой авиации в экономику США является то, что она является «спасательным кругом» для тысяч сообществ. В США насчитывается более 5000 аэропортов общественного пользования, и менее 500 из них обслуживаются коммерческими авиакомпаниями, что делает бизнес-авиацию жизненно важной.

Около 85% опрошенных финансистов и брокеров, занимающихся частными джетами, считают, что в ближайшие пять лет значение бизнес-авиации возрастет. Исследование ACJ также показывает растущую роль бизнес-авиации в поддержке благотворительных и гуманитарных проектов.

Около 83% респондентов считают, что в ближайшие пять лет возрастет роль этого сектора в поддержке служб реагирования на чрезвычайные ситуации и тех, кто оказывает гуманитарную помощь.

В ACJ добавляют, что более широкие положительные преимущества, которые дает бизнес-авиация, часто упускаются из виду. «Этот сектор не только поддерживает организации в их планах роста, позволяя им легче добираться до пунктов назначения и проводить важные встречи, но и поддерживает многие местные сообщества, которые не обслуживаются коммерческими авиакомпаниями, создавая тысячи рабочих мест – от инженеров до наземного персонала и пилотов».

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

Embraer сообщает о росте поставок самолетов на 33%

Embraer возвращается на NBAA-BACE, демонстрируя высокие показатели продаж в этом году и продолжающийся рост, включая почти 50%-ный рост поставок бизнес-джетов в третьем квартале.

За три месяца, закончившихся 30 сентября, компания поставила 41 деловой самолет и 16 коммерческих лайнеров, что на 33% больше, чем годом ранее, когда поставлено 28 деловых самолетов и 15 авиалайнеров. Квартальные поставки бизнес-джетов Praetor заметно выросли, достигнув 19 единиц. Это сопоставимо с девятью поставками за аналогичный период 2023 года. Поставки Phenom увеличились до 22 самолетов по сравнению с 19-ю год назад.

За девять месяцев текущего года компания поставила 86 бизнес-джетов и 42 авиалайнера, по сравнению с 66-ю и 39-ю самолетами, соответственно, годом ранее.

Портфель заказов подразделения деловых самолетов Embraer в третьем квартале достиг $4,4 млрд, что на 3% больше, чем в аналогичном квартале прошлого года, но на 4% меньше, чем во втором квартале 2024 г.

Comlux KZ вводит в эксплуатацию Challenger 605

Комапния Comlux KZ пополнила свой чартерный парк бизнес-джетом Bombardier Challenger 605. 12-местный самолет 2015 года выпуска внесен в AOC компании (VQ-BAR) и уже доступен для выполнения рейсов.

«Мы с гордостью объявляем о пополнении парка самолетов нашей авиакомпании, что подтверждает наше стремление предоставлять нашим пассажирам первоклассные впечатления от путешествий», - прокомментировали в компании.

Как поясняют в компании, Challenger 605 славится своим просторным салоном, передовыми технологиями и исключительными эксплуатационными характеристиками, что делает его идеальным выбором как для деловых людей, так и для туристов. Этот самолет отличается сочетанием комфорта и эффективности. При ширине салона 8 футов и высоте 6 футов в салоне Challenger 605 пассажирам предоставляется достаточно места для отдыха и работы, благодаря чему длительные перелеты кажутся короче. На борту пассажиры могут пользоваться беспроводным доступом в Интернет, им доступны разнообразные развлечениями на протяжении всего путешествия. Самолет оснащен роскошными креслами и улучшенной звукоизоляцией в салоне, что обеспечивает комфортное путешествие.

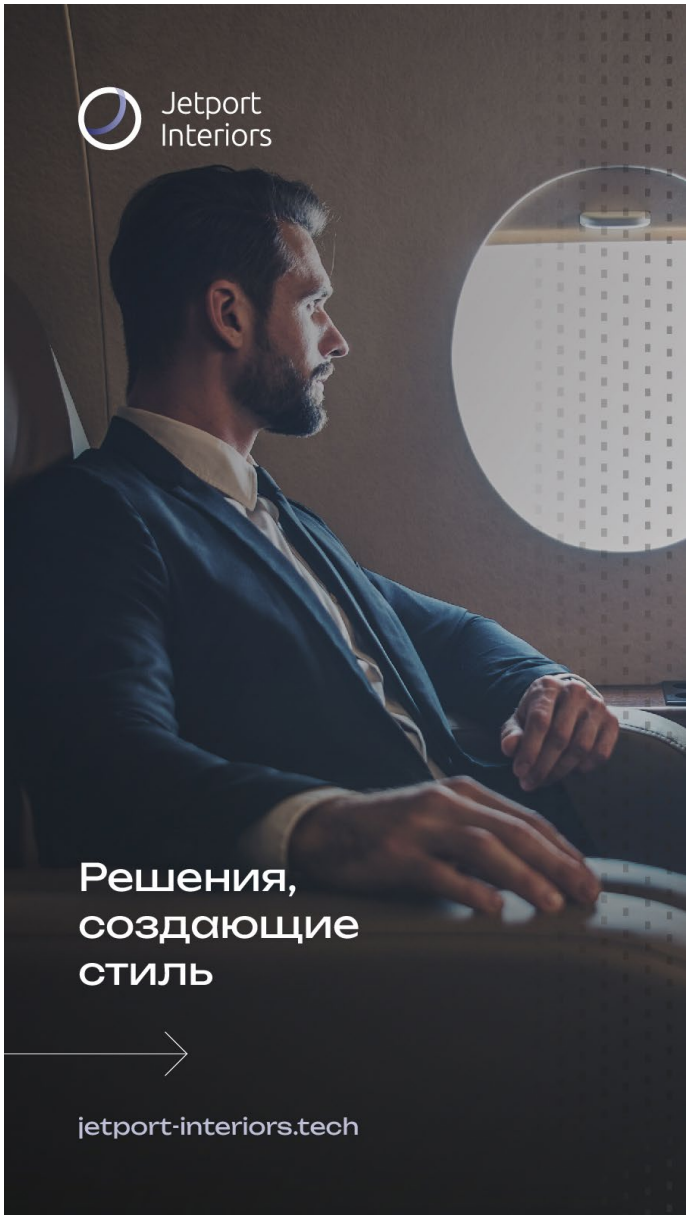
В настоящее время компания предлагает для выполнения чартерных рейсов Pilatus PC-24, Embraer Praetor 600, Bombardier Challenger 604/605/850 и Embraer Legacy 650.

Jet Aviation добавила с начала года 39 джетов в американский флот

Jet Aviation объявила, что с начала года ее парк воздушных судов в США пополнился 39-ю самолетами. 16 самолетов эксплуатируются по Part 135, включая Embraer Praetor 600, Hawker 900XP, а также Gulfstream 500 и 600.

Дэвид Дальпиаз, вице-президент по летному обслуживанию, говорит: «Мы рады, что в этом году в нашем парке появились 39 новых самолетов и их владельцев. Наш опыт управления воздушными судами всех размеров, по разным правилам, будь то Part 91, Part 125, Part 135 или под регистрацией Бермудских и Каймановых островов, означает, что мы можем адаптировать наше предложение к потребностям любого владельца и обеспечить бесперебойный сервис, который развивается по мере приобретения самолетов».

Лесли Чешир, вице-президент по управлению самолетами и чартерным услугам, говорит: «Мы невероятно гордимся тем, что можем предложить такой широкий выбор самолетов для чартера в качестве оператора Part 135. Эти дополнения, наряду с нашим существующим парком, насчитывающим около 55 самолетов в США, и сотнями других самолетов, приобретенных у наших партнеров, гарантируют, что мы продолжим предлагать клиентам выбор, который облегчит их путешествие».



Global Jet Capital отмечает 10-летний юбилей

На этой неделе Global Jet Capital (GJC) празднует свое 10-летие с момента основания на выставке NBAA-BACE в Лас-Вегасе. Основанная в 2014 году, компания зарекомендовала себя в сфере финансирования бизнес-авиации, предлагая индивидуальные финансовые решения клиентам во всем мире.

«NBAA-BACE всегда предоставляла нашей отрасли уникальную возможность взаимодействовать с широким спектром клиентов, посредников и влиятельных лиц. Я не могу представить себе лучшего места для празднования нашего 10-летия в этом году, чем NBAA-BACE в Лас-Вегасе», - сказал Вивек Каушал, генеральный директор компании.

С момента своего основания объем финансирования GJC превысил $4 млрд, что облегчает проведение сделок как с новыми, так и с воздушными судами со вторичного рынка. Рост компании был отмечен такими важными событиями, как приобретение портфеля деловых самолетов GE Capital в 2015 году и выпуск первой программы секьюритизации, обеспеченной активами (ABS), исключительно за счет операционной аренды бизнес-джетов и займами в 2018 году. В сентябре GJC завершила свое восьмое размещение акций ABS, в результате чего общий объем секьюритизированных активов составил примерно $5,8 млрд.

Каушал выразил благодарность компании за успехи, достигнутые за последнее десятилетие, заявив: «Мы по-прежнему непоколебимы в своем стремлении предоставлять структуры и решения, соответствующие строгим стандартам нашей опытной клиентской базы». Заглядывая в будущее, GJC стремится сохранить лидерство в финансировании авиастроения и с оптимизмом смотрит на будущий рост.

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ

Доставка срочных заказов 24 / 7 / 365

Продукция исключительно высокого качества

Индивидуальный подход к каждому клиенту

ExecuJet Jet Haite приступает к наземному обслуживанию в аэропорту Пекина

ExecuJet Haite Aviation Services China (ExecuJet Haite) объявила о начале предоставления услуг по наземному обслуживанию бизнес-джетов в международном аэропорту Шоуду в Пекине (ZBAA). Новое соглашение основано на контракте, подписанном с Capital Airport Holding Business Aviation Management (CBM), государственной компанией, отвечающей за бизнес-авиацию и FBO в главном аэропорту китайской столицы.

Согласно контракту, ExecuJet Haite теперь является эксклюзивным агентом по наземному обслуживанию для CBM в аэропорту, выполняя такие задачи, как обслуживание самолетов и поддержка летных экипажей. Наземное обслуживание началось 1 октября

Чтобы обеспечить высочайшее качество обслуживания, Executjet Haite инвестировала средства в обучение своей команды наземного обслуживания в международном аэропорту Шоуду в Пекине, уделив особое внимание навыкам линейного технического персонала и обслуживания клиентов.

ExecuJet Haite уже предлагает услуги по техническому обслуживанию различных типов воздушных судов в Пекинском международном аэропорту Шоуду, Пекинском международном аэропорту Дасин и Тяньцзиньском международном аэропорту Биньхай. Компания имеет сертификаты Управления гражданской авиации Китая (CAAC) и ряда зарубежных авиационных властей.

FAI Technik пришла в Нигерию

Немецкий провайдер ТОиР FAI Technik GmbH, 100% дочерняя компания FAI Aviation Group Holding, объявляет о получении сертификата одобренной организации по техническому обслуживанию (AMO) от Управления гражданской авиации Нигерии (NCAA). Это означает, что FAI теперь может выполнять во всем мире целый ряд работ по ТОиР зарегистрированных в Нигерии самолетов бизнес-авиации.

Это последнее официальное одобрение распространяется на все поддерживаемые FAI Technik воздушные суда, включая самолеты Bombardier Challenger серий BD-100, CL-600, BD-700 и Learjet 60, а также на весь модельный ряд Hawker серии HS125, самолеты Beechcraft Premier 1/1A и King Air, а также Gulfstream, включая G280, G450, G500, G550, G650 и G650ER.

FAI Technik работает в Нигерии уже более года, оказывая в основном поддержку AOG в рамках сотрудничества с местными организациями по техническому обслуживанию Part-145. После получения одобрения теперь компания уполномочена работать с зарегистрированными в Нигерии самолетами под брендом FAI Technik. Работы будут проводиться либо в аэропортах Нюрнберга (NUE) и Берлин-Бранденбург (BER), либо в Лагосе и Абудже, Нигерия. Ожидается, что более крупные проекты по техническому обслуживанию будут запланированы в первую очередь в Нюрнберге.

Jet Aviation приступает к строительству нового FBO в Майами

Jet Aviation объявила, что приступила к строительству своего нового FBO в Miami-Opa Locka Executive Airport, который будет включать в себя два ангара, а также таможенный и пограничный контроль.

Общая площадь, выделанная по строительство, превышает 11 га. Здесь расположатся перрон (50000 кв.м.), способной принимать бизнес-джеты с большим салоном, и пассажирский терминал (800 кв.м.). Кроме того, будут построены два ангара площадью 1900 кв.м., каждый из которых будет оборудован офисными помещениями. Ангары рассчитаны на несколько бизнес-джетов с большим салоном и будут обслуживаться Jet Aviation.

Дэвид Бест, старший вице-президент по региональным операциям в Северной и Южной Америке, отметил, что присоединение Майами к сети компании является ключом к дальнейшему укреплению присутствия в США. «Мы стремимся развиваться там, где этого хотят наши клиенты. Флорида является важным направлением для деловой авиации, и мы рады продолжить традицию бесперебойного обслуживания, которую мы создавали в Палм-Бич с 1985 года».

В настоящее время ведется строительство перрона, рулежных дорожек и топливозаправочной станции. Предприятие также будет предлагать экологически чистое авиационное топливо в рамках глобальной программы Jet Aviation по оформлению заявок, с намерением перейти к физическим поставкам, как только площадка заработает.

Начало первого этапа эксплуатации запланировано на третий квартал 2025 года.

В следующем году EBACE пройдет по расписанию, дальше возможны изменения

После продажи NBAA своей доли в Европейской конвенции и выставке деловой авиации (EBACE) в начале этого года своему партнеру Европейской ассоциации деловой авиации (EBAA), в следующем году ежегодное шоу по-прежнему будет проходить в обычные сроки, сообщил операционный директор EBAA Роберт Балтус. Накануне NBAA-BACE в Лас-Вегасе Балтус подтвердил, что следующее мероприятие EBACE состоится 20-22 мая в конференц-центре Palexpo в Женеве, Швейцария.

«По формату шоу будет близко к тому, что было в этом году», - сказал Балтус. «Мы начинаем процесс установления контактов со всеми заинтересованными сторонами, экспонентами, посетителями, а также с нашими членами, чтобы выяснить, чего мы ожидаем от выставки, чего мы хотим добиться с помощью выставки». Балтус ожидает, что в 2026 и 2027 годах могут произойти более заметные изменения в выставке. «Но все, что мы сможем сделать, мы сделаем в 2025 году, далее возможны коррективы», - сказал он.

EBACE была запущена в 2001 году, и, за исключением 2020 и 2021 годов, связанных с пандемией Covid, выставка проводилось каждый год. Балтус объяснил, что после более чем двух десятилетий совместного владения NBAA и EBAA потребовалось больше работы, чем ожидалось, чтобы раскрутить шоу.

Тенденция, когда крупные авиастроители ставят под сомнение необходимость посещения крупных выставок, также является фактором планирования на будущее. «Раньше выставки были единственным местом, куда вы ходили, но в наши дни у всех производителей есть свой собственный демонстрационный парк, и они, как правило, делают туры и демонстрируют его потенциальным клиентам, исходя из пожеланий потенциальных клиентов по времени и локации», - заявил он. «Это стало большим изменением в отрасли».

«В то же время, раз в год проводится только одно шоу, на котором могут собраться все производители, все операторы, все поставщики. Если в будущем это будут небольшие шоу, никто не выиграет, потому что EBACE единственное место, где вся индустрия может собраться вместе и выступить единым фронтом с единым посланием».

В 2023 году шоу было сорвано, когда группа протестующих ворвалась на статическую экспозицию в аэропорту Женевы, снесла часть ограждения, выбежала на взлетно-посадочную полосу и пристегнулась наручниками к бизнес-джету, в результате чего воздушному судну был нанесен ущерб.

«Женеву это очень смутило», - объяснил Балтус, добавив, что в этом году город приложил все усилия для усиления безопасности в аэропортах, чтобы предотвратить повторение инцидентов. Перед лицом таких протестов Балтус добавил, что крайне важно информировать людей о том, как отрасль работает над снижением воздействия на окружающую среду. «Это то, что должен знать весь мир, и шоу – отличная платформа для этого», - сказал он.

На вопрос о перспективах переноса шоу из Женевы, где оно долгое время проводилось, исполнительный директор EBAA поспешил указать на преимущества этого места. «Нет другого такого места, где аэропорт и выставочные площади располагались бы так близко друг к другу, это отличный город с пятизвездочными отелями», - сказал он. По словам Балтуса, пять лет назад EBAA провела исследование с целью выявления альтернативных мест проведения выставки и обнаружила очень мало таких, которые отвечали бы критериям удовлетворения потребностей экспонентов, посетителей и организаторов.

Азиатско-Тихоокеанский регион получит собственное шоу деловой авиации

Азиатско-Тихоокеанский регион получает собственную выставку частной авиации с запуском в Сингапуре мероприятия, которое впервые пройдет с 4 по 6 марта 2025 года. Experia Events объявила о планах проведения Азиатского форума и выставки деловой авиации (Business Aviation Asia Forum and Expo – BAAFEx), подтвердив, что они пройдут в выставочном центре Changi, где компания уже проводит Singapore Airshow.

Примечательно, что BAAFEx, проводимая раз в два года, будет проходить в годы, альтернативные Сингапурскому авиасалону, который должен состояться в начале февраля 2026 года. На площадке аэропорта Чанги, которая непосредственно примыкает к главному аэропорту Сингапура, есть место для обширной статической экспозиции самолетов прямо рядом с выставочными залами.

По словам Лека Чета Лэма, управляющего директора Experia Events, все крупные производители деловых самолетов проявили интерес к участию в выставке BAAFEx. Он сообщил, что такие компании, как чартерная группа TAG Aviation, провайдер спутниковой связи Viasat и специалист по управлению рисками MedAire, взяли на себя обязательство принять участие в первом шоу.

В Experia ожидают, что новое шоу будет способствовать росту спроса на деловые самолеты и сопутствующие услуги в Азиатско-Тихоокеанском регионе. По словам Лека, наибольший спрос сейчас наблюдается в Юго-Восточной Азии, Японии и Индии. В Юго-Восточной Азии Experia рассматривает Сингапур, Малайзию, Индонезию, Филиппины и Таиланд как наиболее развитые рынки. Лэм также указал на Вьетнам, Лаос и Камбоджу, где, по его словам, теперь есть самолеты бизнес-класса.

Компания приняла к сведению последний прогноз Honeywell Aerospace по развитию рынка на период с 2023 по 2033 год, согласно которому во всем мире будет поставлено 8500 новых бизнес-джетов. Согласно прогнозу, 11% из них достанется клиентам в Азии, на долю которой в настоящее время приходится всего 7% мирового авиапарка.

По данным Asian Sky Group, на конец 2023 года в странах Азиатско-Тихоокеанского региона базировалось около 1200 деловых самолетов. Таким образом, это третий по величине рынок бизнес-авиации после Северной Америки и Европы. Данные WingX показали, что количество вылетов бизнес-авиации из Сингапура в прошлом году было на 28% больше, чем в 2019 году.

«Помимо того факта, что это шоу проходит в значительном и быстрорастущем регионе деловой авиации, другим ценным предложением является сам Сингапур», - сказал Лэм. «Сингапур является глобальным центром деловой авиации и бизнес-центром, который стратегически расположен и хорошо связан с регионом и миром».

Компания Experia стремится привлечь к участию в выставке BAAFEx профессионалов отрасли, в том числе владельцев и эксплуатантов воздушных судов, которые непосредственно участвуют в принятии решений о покупке. В частности, ожидается, что выставка привлечет посетителей из Китая, который ранее считался важным целевым рынком для частной авиации.

С момента проведения последней Азиатской конвенции и выставки деловой авиации в Шанхае в 2019 году в не проводилось специализированных отраслевых выставок в регионе. Ведущий организатор шоу, Национальная ассоциация деловой авиации (NBAA), была вынуждена отменить мероприятие 2020 года из-за ограничений, связанных с Covid, и с тех пор оно не проводилось на фоне вопросов о том, вернется ли оно в Китай. В преддверии шоу NBAA-BACE представитель американской организации заявил, что она рассматривает варианты проведения мероприятия в Азии.

FAA дает зеленый свет eVTOL

Федеральное авиационное управление США (FAA) готово к внедрению правил полетов eVTOL, которые станут первой совершенно новой категорией гражданских воздушных судов с тех пор, как в 1940-х годах были представлены вертолеты. В число миссий eVTOL входят воздушное такси, доставка грузов и различные операции в городских и сельских районах.

Агентство опубликовало окончательные правила, касающиеся квалификации и подготовки, которыми должны обладать инструкторы и пилоты для управления воздушными судами этой категории, обладающими характеристиками как самолетов, так и вертолетов. В правилах также рассматриваются эксплуатационные требования, включая минимальные безопасные высоты полета и требуемая видимость. Эти правила – последний элемент головоломки, позволяющий безопасно внедрить эти воздушные суда в ближайшем будущем. Возможности использования eVTOL широки – от перевозки пассажиров в городских районах и на короткие расстояния, таких как санитарная авиация и грузовые перевозки, до потенциального обслуживания небольших населенных пунктов, сообщается в релизе ведомства.

«FAA продолжит уделять приоритетное внимание безопасности нашей системы, поскольку мы работаем над плавной интеграцией инновационных технологий и операций. Эти последние правила обеспечивают необходимую основу для безопасной эксплуатации eVTOL в нашем воздушном пространстве», - сказал администратор FAA Майк Уитакер. «eVTOL – это первая новая категория воздушных судов почти за 80 лет, и эти исторические правила проложат путь к широкомасштабным операциям Advanced Air Mobility (AAM) в будущем».

Ранее FAA решило, что может сертифицировать eVTOL, используя существующие правила, и обновило ряд рекомендаций, чтобы воздушные такси можно было использовать в коммерческих целях. В прошлом году агентство опубликовало план работы транспортных средств городской воздушной мобильности, который является ключевым элементом в разработке общей концепции AAM.

Новые правила о подготовке и квалификации пилотов были необходимы, поскольку существующие не касались этой новой категории воздушных судов, которые могут взлетать и садиться вертикально, как вертолет, а во время крейсерского полета летать как самолет. Эти правила обеспечивают всеобъемлющую основу для сертификации начального состава инструкторов и пилотов.

Hill Helicopters переносит первый полет HX50 на 2025 год

Компания Hill Helicopters перенесла дату первого полета своего пятиместного легкого вертолета нового поколения HX50 на декабрь 2025 года, после того как производственные проблемы потребовали от нее ускорить строительство производственного центра для этого вертолета.

Первый полет HX50, спроектированного с нуля, ранее был запланирован на 2024 год, но основатель и генеральный директор компании Джейсон Хилл сказал, что расширение масштабов проекта – увеличение количества компонентов, изготавливаемых собственными силами, для контроля затрат, качества и сроков – повлияло на график разработки.

«Для реализации всей дополнительной интеграции потребовалось значительно больше места, и поэтому нам, по сути, пришлось ускорить разработку производственного центра, работа, которая не планировалась до первого полета, – чтобы иметь возможность завершить разработку и производство всех компонентов», - сказал он во время онлайн-презентации проекта.

Он назвал быстрое создание производственного центра площадью 7000 кв.м., в котором уже установлено множество инженерных элементов и офисных помещений, «впечатляющим событием», а к концу этого года планируется завершить строительные и пусконаладочные работы.

Что касается разработки вертолета, то, по словам Хилла, авионика и электрические системы «находятся в действительно хорошем положении».

«Я думаю, что на самом деле главное – это последний рывок к тому, чтобы вывести двигатель GT50 мощностью 500 лошадиных сил на новый уровень, что меня действительно устраивает», - добавил он. «Мы просто работаем над тем количеством вещей, которые нам еще предстоит сделать, чтобы быть уверенными, что он будет делать то, что мы хотели, с минимальным количеством модификаций».

Компания надеется, что к концу 2024 года будет проведена полная проверка системы бортового радиоэлектронного оборудования, а в первом квартале 2025 года – тестирование трансмиссии GT50, краш-тест сидений и тест электрической системы.

Испытания газогенераторного модуля и силовой турбины запланированы на 2 квартал 2025 года, наряду с первым полным запуском GT50 и испытаниями системы управления полетом.

Первое полное испытание двигателя и сертификационный тест планера, топливной системы и несущего винта запланированы на третий квартал 2025 года, а в четвертом квартале наземные испытания и первый полет.

«Мы уверены, что сможем уложиться в сроки на следующие 12-14 месяцев, которые я наметил», - сказал Хилл. «Существует небольшая вероятность непредвиденных обстоятельств, которая согласуется с тем, что мы предполагали на протяжении всего периода».

«Вельталь-авиа» открыла хелипорт в черте города Омска

Авиакомпания «Вельталь-авиа» с гордостью сообщает о завершении строительства хелипорта в черте города Омска. Это значимое событие, которое стало важным шагом в реализации стратегических планов компании. Новая площадка способна принимать большинство типов вертолетов, за исключением тяжелых, что делает её универсальной для решения широкого круга задач.

Строительство хелипорта было завершено в рекордные сроки – всего за один летний сезон. Этот быстрый темп работ стал возможен благодаря слаженной работе команды и чёткому планированию проекта. «Мы очень рады, что смогли завершить этот проект в столь короткие сроки. Новая вертолетная площадка и ангар откроют перед нами новые возможности и позволят существенно расширить спектр услуг, которые мы предлагаем нашим клиентам», - отметил генеральный директор авиакомпании «Вельталь-авиа».

Посадочная площадка размером 12х12 метров предназначена для приема большинства вертолетов, за исключением тяжелых моделей. Хелипорт расположен всего в 15 минутах езды от центра города Омска. Площадка оснащена системой светосигнального оборудования, что позволяет выполнять взлеты и посадки в ночное время, обеспечивая безопасность полетов в условиях низкой видимости. Рядом с посадочной площадкой построен ангар размером 15х18 метров, в котором могут размещаться до четырех лёгких вертолетов. Теплый ангар обеспечивает безопасное хранение и оперативную подготовку воздушных судов к полетам в любое время года.

Этот проект стал частью стратегии компании по возобновлению авиационных работ, которые «Вельталь-авиа» выполняла с момента своего основания до 2015 года. В рамках этой программы компания планирует в дальнейшем пополнять свой флот вертолетами типа Ви105 и сосредоточиться на патрулировании нефтепроводов.

Ранее сообщалось, что летом 2024 года флот «Вельталь-авиа» пополнился вертолетом Ви105. Этот вертолет славится своей маневренностью и надежностью. Он оснащен двумя турбовальными двигателями, может развивать скорость до 235 км/ч и имеет дальность полета до 800 км за счет установленных дополнительных баков, что делает его идеальным для выполнения задач патрулирования на большие расстояния.

Comlux принимает новые заказы на кастомизацию

За последние 12 месяцев портфель заказов Comlux пополнился девятью новыми контрактами на выполнение крупных работ по кастомизации. Эти проекты включают в себя три интерьера для нового Airbus ACJ TwoTwenty, три VIP-салона ACJ320neo и три модификации салона, которые будут выполнены в рамках технического обслуживания.

Швейцарская компания завершит проекты на своем заводе в Индианаполисе. Генеральный директор Comlux Адам Уайт назвал этот рост свидетельством долгосрочной стратегии расширения.

Comlux продолжает следить за будущим, в том числе за тем, какие футуристические технологии нужны современным клиентам в их самолетах. «Открытые и просторные планировки с многофункциональными зонами по-прежнему пользуются большим спросом», - рассказала Зузана Пиндурова, директор по связям с общественностью Comlux. «Мы видим гораздо больше запросов на передовые технологии, включая индуктивные зарядные устройства, электрохромные окна и расширенные возможности потоковой передачи данных».

Также наблюдается рост спроса на экологически чистые продукты в интерьере – тенденция, которая приобрела популярность на рынке за последние несколько лет, а в этом году все больше внимания уделяется экологически чистым продуктам. «Мы получаем все больше запросов на использование восстановленной облицовки. Многие материалы, которые мы уже используем, являются экологически чистыми, в том числе натуральные волокна в тканях и коврах», - сказала она. «Большинство наших поставщиков включают экологически чистые материалы в свои стандартные предложения. Это значительно упрощает внедрение экологичности в наши интерьеры».

Клиенты также стремятся к более творческому подходу к оформлению своих интерьеров. «Одна из самых уникальных вещей, которую нас попросили сделать, – это голографическое оформление, чтобы предметы выглядели так, как будто они парят в космосе», - сказала Зузана Пиндурова. «Это соответствует передовым технологиям и запросам футуристов, которые мы наблюдаем».

Finnoff объединяет обновления PC-12 в пакет Performance Package

Компания Finnoff Aviation Products объединила модификации турбовинтового Pilatus PC-12 в единое предложение под названием Elite Performance Package, которое включает в себя новый двигатель, винт и различные варианты аккумуляторных батарей. По словам представителей компании, этот комплект экономит покупателям около $100000, что эквивалентно цене винта.

Пакет Finnoff, доступный для моделей PC-12/45 и /47, выпускавшихся до 2008 года, начинается с замены оригинального двигателя Pratt & Whitney Canada PT6A-67B в устаревших PC-12 на PT6A-67P. Хотя оба двигателя развивают 1200 лошадиных сил на взлетном режиме, максимальная непрерывная мощность версии двигателя 67B ограничена 5 минутами, затем мощность снижается до 1000 лошадиных сил. Модель -67P оснащена лопатками силовой турбины, изготовленными из сверхникелевого сплава, который более устойчив к текучести и более высокому уровню нагрева, и может работать при межступенчатой температуре турбины (ITT) 820 градусов по Цельсию. Температура в -67P ограничена 780 градусами в течение 5 минут, затем она должна быть снижена до 760 градусов. В результате модифицированный PC-12 получает значительно более высокую скороподъемность, более быстрое время набора высоты и более высокую крейсерскую скорость.

Стоимость модернизации силовой установки составляет около $1,9 млн и включает в себя новый двигатель и пятилетнюю гарантию на 2500 часов работы, а также бесплатное участие в программе Eagle Service Plan. Если двигатель нуждается в капитальном ремонте, возможно, стоит заплатить за модернизацию.

По словам компании, типичный капитальный ремонт обходится в $1,2-1,5 млн, а стоимость некоторых из них может достигать $1,85 млн. Замена двигателя в PC-12 занимает от 10 до 14 дней и от 250 до 300 часов работы. Требуется выполнить некоторые работы по сборке деталей и увеличить патрубок NACA на капоте, а также заменить проводку.

Семилопастный композитный винт MT, включенный в пакет модернизации, уменьшает вибрацию, снижает уровень шума на 4-6 дБ (А) и шум в кабине на 6-7 дБ (А), а также улучшает характеристики набора высоты даже без модернизации двигателя. В ходе летных испытаний Finnoff был зафиксирован уменьшенный разбег при взлете, что задокументировано в руководстве по эксплуатации PC-12. При использовании только семилопастного воздушного винта взлетная дистанция на сокращается на 15%.

В комплект поставки также входят два свинцово-кислотных аккумулятора Concorde или одинарные или двойные литий-ионные аккумуляторы True Blue Power TB-40. Преимущества аккумуляторов TB-40 заключаются в их меньшем весе и более длительном сроке службы, при этом в течение семи лет не требуется техническое обслуживание.

Поплавковый Kodiak 100 получил пятилопастный композитный винт

Daher анонсировала последнее усовершенствование турбовинтового самолета Kodiak 100, включающее в себя пятилопастный композитный винт Hartzell Propeller с функцией регулировки шага для работы на воде на поплавках.

Пятилопастный винт для Kodiak 100s был представлен компанией Daher в 2023 году, и его новая функция фиксации шага позволяет оснащенным поплавком самолетам легко маневрировать на воде с большей управляемостью и безопасностью, поскольку пропеллер может быть установлен в положение точного шага во время запуска и выключения двигателя.

Все модели Kodiak 100 поставляются с завода Daher в Сэндпойнте, штат Айдахо, с конструктивными и эксплуатационными усовершенствованиями для работы на воде, включая возможность оснащения поплавками Aerocet, а также нанесение специального герметика skin gap fillet для усиления защиты от коррозии в условиях высокой солености, а также встроенные элементы усиления конструкции необходимые для выдерживания уникальных нагрузок, связанных с посадками на воду.

Также пятилопастный винт с функцией фиксации шага может быть установлен на самолеты Kodiak 100, находящиеся в эксплуатации, с помощью программы Hartzell Top Prop.

Этот композитный винт с пятью лопастями, разработанный специально для использования на Kodiak 100, оснащен облегченной технологией Raptor Propeller hub от Hartzell. Кроме того, винт отличается долговечностью конструкции, его межремонтный срок службы составляет 4000 часов/шесть лет, а также лучшей в отрасли гарантией на шесть лет или до 4000 часов.

Среди ключевых особенностей композитных лопастей винта – прочная передняя кромка из никель-кобальта, никелевое противоэрозионное покрытие для защиты от попадания посторонних предметов, уретановая краска для улучшения защиты от эрозии и использование углеродного волокна аэрокосмического качества.

Пятилопастный винт Kodiak 100 также работает на 6,6 дБ тише, обеспечивая максимальный крутящий момент при 2000 оборотах в минуту, что на 200 оборотов меньше, чем у четырехлопастного металлического пропеллера, что обеспечивает эксплуатационное преимущество в зонах, чувствительных к шуму. Такая более низкая скорость вращения также снижает вибрацию на борту самолета и уровень шума. При диаметре 96 дюймов композитный винт с пятью лопастями обеспечивает клиренс в 20 дюймов, если Kodiak 100 оснащен поплавками.

В дополнение к пятилопастному композитному воздушному винту Hartzell, который используется на Kodiak 100, пятилопастные композитные воздушные винты Hartzell используются и на других серийных турбовинтовых самолетах Daher: Kodiak 900 и TBM 960/TBM 910.

Bombardier начал производство первого серийного Global 8000

Поскольку программа испытаний нового флагманского самолета Bombardier Global 8000 близится к завершению, канадская компания объявила о начале производства первого серийного сверхдальнего бизнес-джета. Это будет первый самолет, построенный с нуля, поскольку для тестовой программы использовались модифицированные Global 7500. В компании сообщили, что с начала испытаний суммарный налет составил 300 часов.

На выставке EBACE 2022 компания Bombardier объявила о запуске бизнес-джета Global 8000. Самолет, который будет иметь тот же фюзеляж, что и Global 7500, получит дальность полета 8000 морских миль и скорость 0,94 Маха. Это означает, что Bombardier может сказать, что новый самолет самый быстрый из доступных бизнес-джетов. Global 8000 сможет перевозить восемь пассажиров между Лондоном и Пертом, Австралия, или Хьюстоном и Дубай.

Когда Bombardier впервые анонсировала Global 8000 и Global 7000 в 2010 году, первоначально планировалось построить два разных самолета. В 2018 году производитель увеличил дальность Global 7000 до 7700 морских миль и переименовал его в Global 7500. Во время разработки 7500 стало очевидно, что крыло и аэродинамика позволяют дальнейшее увеличение скорости и дальности полета без ущерба для длины фюзеляжа. В результате 8000 имеет фюзеляж полной длины и, что наиболее важно, предлагает такой же четырехзонный салон, как и 7500.

В настоящее время производство основных компонентов осуществляется на заводах Bombardier в Сен-Лоране (Квебек), Ред-Оуке (Техас) и Керетаро (Мексика).

По словам Пола Сислиана, исполнительного вице-президента Bombardier по послепродажному обслуживанию и стратегии, для клиентов Global 7500, желающих привести свои самолеты в соответствие со стандартом 8000, будет доступен комплект для модернизации. Работы в сервисном центре Bombardier займут около 10 дней и будут включать в себя модернизацию топливных баков, а также изменения в авионике и программном обеспечении двигателя.

Исполнительный вице-президент по продажам самолетов и Bombardier Defense Жан-Кристоф Галлахер отметил, что производитель вот-вот достигнет важного рубежа в производстве Global 7500, выпустив 200-й самолет с момента сертификации в 2018 году, за которой вскоре последует 100-я поставка Challenger 3500 и 1000-я поставка нового самолета серии Challenger 300.

Он отметил, что демонстратор Global 7500 компании, который путешествует по миру, демонстрируя технологии компании, установил впечатляющий список из 60 рекордов скорости, сертифицированных Национальной ассоциацией воздухоплавателей – «рекордов, которые могут быть достигнуты только при сочетании дальности полета, скорости и характеристик взлета».

Pilatus представит макет интерьера PC-24, выполненный с использованием экологически чистых материалов

Компания Pilatus стремится к экологичности, о чем свидетельствует использование экологически чистых материалов в интерьере PC-24, в том числе натуральных масел вместо синтетических лаков. PC-24 также предлагает пассажирам высочайший уровень комфорта: светлый, просторный салон, ровный пол, первоклассное качество изготовления и широкий выбор материалов.

На выставке NBAA-BACE 2024 в Лас-Вегасе компания Pilatus в партнерстве с F/LIST представила первый в истории макет интерьера кабины PC-24, выполненный с использованием экологически чистых материалов. Прозрачное натуральное масло F/LAB не только сводит к минимуму выброс вредных летучих органических соединений в окружающую среду, но и подчеркивает красоту деревянного шпона – матовый блеск и ощутимая зернистость подчеркивают естественные узоры и структуру. Обработанная маслом поверхность рассчитана на длительный срок службы, ее устойчивость к царапинам и пятнам облегчает регулярное использование при минимальном уходе.

Андре Циммерманн, вице-президент Pilatus по бизнес-авиации, прокомментировал: «Мы прилагаем все усилия, чтобы постоянно совершенствовать то, что предлагаем нашим клиентам, и стремимся снизить воздействие на окружающую среду без ущерба для качества или производительности. Компания Pilatus на протяжении многих лет придерживается принципов устойчивого развития и энергоэффективности, например, в наших производственных процессах. Кроме того, мы продолжаем инвестировать в экологически чистое авиационное топливо, которое частично используется в нашем собственном авиапарке».

Большинство тканей, используемых Pilatus в современных роскошных интерьерах, изготовлены из специальных волокон. Их легко чистить, и они сохраняют свою форму после стирки. Для стирки требуется значительно меньше воды и моющих средств, а для быстрой сушки требуется меньше энергии. Кроме того, материал может быть переработан. Другим примером является ковровое покрытие, полностью изготовленное из натуральной шерсти. Как возобновляемое и биоразлагаемое волокно, pure new wool является одним из самых чистых и экологичных материалов для напольных покрытий в мире. Для своих самых заботящихся об окружающей среде клиентов Pilatus предлагает коллекцию ковров, изготовленных без использования каких-либо искусственных красителей.

Самолеты Pilatus уже сертифицированы для использования экологически чистого авиационного топлива (SAF), которое в настоящее время производится в основном из биомассы или отходов. Стремясь ускорить внедрение солнечного топлива в авиацию, Pilatus и Synhelion объявили о начале своего стратегического партнерства летом 2024 года. В соответствии с соглашением о покупке, Pilatus обязалась закупать 200 тонн «солнечного топлива» ежегодно в течение пяти лет, начиная с 2027 года. Компания Pilatus планирует использовать топливо, получаемое из солнечной энергии, в своем собственном парке и позднее намерена предложить его клиентам PC-12 и PC-24.

Wheels Up реструктуризирует свой парк реактивных самолетов

Компания Wheels Up реструктуризирует свой парк реактивных самолетов в рамках плана по объединению различных типов воздушных судов, которые она эксплуатирует, сократив их до двух моделей: Embraer Phenom 300 и Bombardier Challenger 300/350. Оператор также объявил, что он привлек очередную кредитную линию в размере $332 млн от Bank of America при поддержке своего основного акционера Delta Air Lines.

Генеральный директор Wheels Up Джордж Мэттсон сообщил журналистам, что компания согласилась приобрести весь парк GrandView Aviation, состоящий из 17 самолетов Phenom 300 и 300E. Стоимость покупки в $105 млн включает в себя некоторые сопутствующие ремонтные активы американского чартерного оператора.

Пока сделка не завершена, компания GrandView, входящая в Глобальную группу медицинского реагирования, будет управлять Phenom от имени Wheels Up. Ожидается, что сделка будет завершена до конца года, после чего самолеты получат сертификаты эксплуатанта Wheels Up. Компания Wheels Up заявила, что планирует нанять большинство пилотов GrandView, а также намерена выполнять соглашения об обслуживании с существующими клиентами компании.

В то же время, Wheels Up в настоящее время планирует приобрести на вторичном рынке парк Challenger 300 и 350. Сделки по приобретению бизнес-джетов будут заключаться как в формате прямой покупке, так и в формате долгосрочной аренды.

В рамках плана реструктуризации парка Wheels Up продаст все 13 своих самолетов Citation X неназванной третьей стороне. Базирующаяся в Атланте компания намерена взять в лизинг некоторые из этих самолетов у нового владельца и внесет изменения в существующие условия аренды других самолетов Citation X, которые в настоящее время арендуются у того же покупателя.

Компания Wheels Up заявила, что в течение следующих трех лет, в зависимости от конъюнктуры рынка, она будет постепенно выводить из эксплуатации свой парк легких и средних джетов, сохраняя при этом для некоторых клиентов турбовинтовые самолеты Beechcraft King Air – модель, которая стала основой деятельности Wheels Up. По словам оператора, после завершения обновления парка средний возраст самолетов сократится примерно на 10 лет.

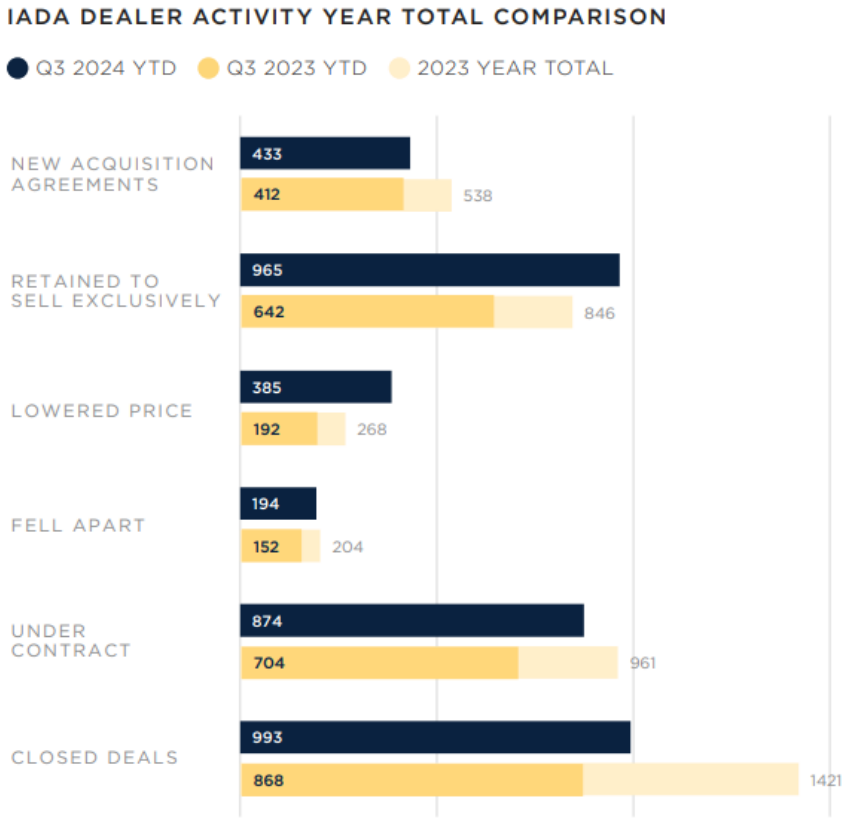
Первые Challenger 300 появятся в парке Wheels Up в начале следующего года, и первоначально будут доступны как чартерным клиентам, так и участникам программы на некоторых маршрутах.

«После осуществления стратегических инвестиций мы добились значительного прогресса по ряду ключевых направлений. Доходы стабилизировались после длительного периода времени, поскольку мы продолжаем вносить изменения по всем направлениям», - сказал Джордж Мэттсон, генеральный директор компании. «Мы продолжаем оптимизировать структуру наших затрат и парк, чтобы сосредоточиться на прибыльности. Благодаря повышению ликвидности в четвертом квартале и нашему партнерству с Delta, мы считаем, что у нас есть все возможности для продолжения долгосрочных инвестиций в наш бизнес».

IADA сообщает об увеличении числа сделок на вторичном рынке

По данным IADA, количество сделок на вторичном рынке деловых самолетов продолжает расти: за три квартала текущего года среди аккредитованных членов Международной ассоциации авиадилеров (IADA) рост составил 24%.

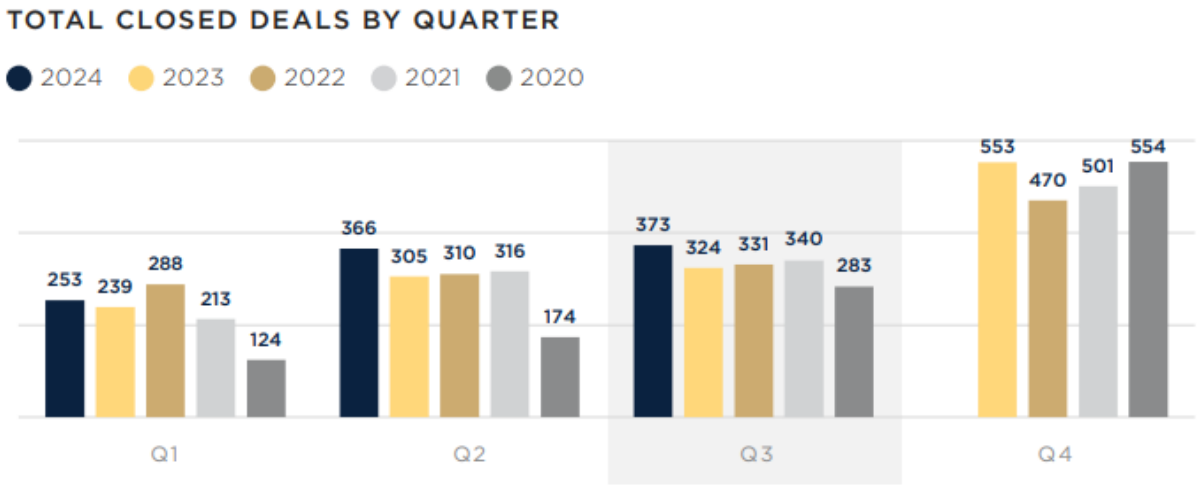
В своем отчете по вторичному рынку деловых самолетов за третий квартал 2024 года, опубликованном в понедельник в Лас-Вегасе на выставке BACE 2024, IADA сообщила, что в течение первых трех кварталов под контрактами было 847 деловых самолетов по сравнению с 704 в аналогичном периоде 2023 года.



В третьем квартале дилеры IADA заключили 373 сделки по продаже деловых самолетов по сравнению с 324 сделками за аналогичный период 2023 года и 331 в третьем квартале 2022 года. С начала года число закрытых сделок достигло 993, что выше, чем 868 сделок в 2023 году и 929 сделок в 2022 году.

«Хотя летние месяцы, возможно, были несколько сдержанными в плане настроений относительно сделок с деловыми самолетами, что является сезонной нормой, большинство дилеров и брокеров сообщают о повышенной активности в последнем месяце», - сказал председатель IADA Фил Уинтерс, вице-президент по продажам самолетов и управлению чартерами в Greenwich AeroGroup и Western Aircraft.

Только дилерами IADA сейчас выставлено на продажу 965 самолетов, что на 50% больше, чем 642 на конец третьего квартала 2023 года. В отрасли большое внимание уделяется тому, как долго самолет остается на рынке. Согласно данным Amstat, за последние 18 месяцев «время экспозиции» увеличилось на 55%. Тенденция стабилизировалась в третьем квартале, при этом показатель «времени экспозиции» увеличился всего на 8%, оставаясь ниже среднего показателя за 10 лет.



Американские провайдеры жалуются на кейтеринг: сэндвич с курицей-гриль за $177

Старую поговорку «если вы спрашиваете о цене, вы, вероятно, не можете себе этого позволить», возможно, придется перефразировать для кейтеринга в США. Согласно сообщению в LinkedIn, чартерному брокеру Ironbird Partners выставили счет в $177,05 за сэндвич с курицей-гриль на рейс, вылетающий из Джексон-Хоула, штат Вайоминг.

Управляющий директор компании Дэниел Харрис опубликовал счет за питание в виде викторины. Он спросил, могут ли респонденты угадать, сколько его просят заплатить. Другой брокер прислал счет на $373 за три порции омлета, бекона, нарезанного авокадо и ягодных чашечек.

Главный операционный директор Jet The World Жюльен Верне прокомментировал: «Я сыт по горло кейтерингом. Эти блюда никогда не вызывают восторга и стоят безумно дорого. Я не решаюсь даже предлагать их, потому что риск разочаровать клиента очень высок».

Генеральный директор Solairus Aviation Дэн Дрохан добавил: «К сожалению, любой из доступных вариантов кейтеринга является необоснованно высоким по цене. Однако, пока наша отрасль, наконец, не согласится с тем, что с нас хватит, и мы не прекратим это допускать, изменений не будет».

Так что там с куриным сэндвичем? Согласно предложению, окончательная цена была основана на фактической упаковке сэндвича, которая составляла $51,98, аэропортовом сборе в размере $16,95, налоге с продаж в размере $8,11 и плате за обслуживание в размере $100. Харрис рассказывает, что в итоге он получил аналогичный ланч в упаковке за $67.

Диспетчер авиакомпании Tailwind Air Джон Карлос Гальего добавил: «Мы всегда просили нашу стюардессу приготовить небольшие сырные тарелки или корзиночки для маффинов, если у нас не заказывается кейтеринг. Когда поступает заказ на кейтеринг, мы обращаемся в местные гастрономы, расположенные рядом с отелем для отдыха экипажа, и по возможности избегаем поставщиков услуг кейтеринга. Вы будете удивлены, узнав, насколько FBO может организовать местный кейтеринг по гораздо более низкой цене». Он отметил, что трудно добавить $2000 к счету за питание, когда все, что было заказано, – это восемь зеленых салатов с курицей-гриль и пара бутылок вина «Кендалл Джексон». Многие кейтеринговые компании, например, SoCal и Ski country назначают запредельные цены.

По данным крупного провайдера услуг кейтеринга Flight Kitchens, с 2019 года компания успешно осуществили более 21000 сделок по организации питания в 3407 аэропортах в пяти странах. На веб-сайте компании указано, что ее миссия заключается в том, чтобы сделать заказ бортового питания в любом месте приемлемым для клиентов, которые ценят качественные продукты, добросовестность, удобство и индивидуальный подход. Один из комментаторов язвительно заметил: «лучше бы это был действительно вкусный сэндвич с курицей».

На вопросы о весьма высоких ценах в Flight Kitchens говорят следующие: «Компания владеет частным провизионным предприятием, базирующимся в Лос-Анджелесе. Flight Kitchens предлагает сеть проверенных кейтеринговых компаний, обслуживающих частную авиацию. Брокеры и операторы используют свою сеть сторонних компаний для организации питания по запросу. Плата в размере $100 покрывает временные и кадровые затраты на поиск поставщика провизии из ее сети и отслеживание заказа, включая доставку и отслеживание особых запросов»

«А что вы хотите? Мы можем выполнить заказ в день вылета – наши кухни работают круглосуточно, чтобы обеспечить доставку питания». Представитель компании добавила, что существуют различия между ресторанным обслуживанием и профессиональным обслуживанием на частных самолетах, сославшись на процедуры обеспечения безопасности пищевых продуктов.

Заказы должны передаваться с места их приготовления на склад FBO и храниться до тех пор, пока их не заберет летный экипаж. «Поставщики услуг общественного питания на частных самолетах, как правило, используют другие методы приготовления и упаковки, чем рестораны. Кроме того, кухни, обслуживающие клиентов на частных самолетах, должны проходить медицинское освидетельствование и иметь страховку».

Что касается публикации в LinkedIn, в компании отказалась от комментариев и сказали, что рассмотрят запрос. Однако ответа больше не последовало.

На третьей неделе октября активность бизнес-авиации восстанавливается

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 42-й неделе (с 14 по 20 октября) во всем мире было выполнено 114753 рейса бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, что на 0,3% меньше, чем в те же дни прошлого года, и на 2,5% больше, чем на предыдущей неделе.

Только три сегмента бизнес-джетов показали рост в годовом исчислении, при этом трафик суперсредних бизнес-джетов составил 16459 рейсов и показал рост на 8,7% в годовом исчислении, и на 12% – по сравнению с 2022 годом. Другие сегменты снизили активность на 42-й неделе, особенно джеты начального уровня, VLJ и бизнес-лайнеры.

Тенденция 42-й недели сильнее, чем с начала месяца: в октябре 2023 года трафик деловой авиации снизился на 3%. С начала года глобальная активность турбовинтовых самолетов сократилась на 3%, а бизнес-джетов – на 2%.

Северная Америка

На 42-й неделе из аэропортов Северной Америки было выполнено 83227 рейсов деловой авиации, из которых 32% были совершены винтовыми самолетами, а общий рост составил 1,6%. Это была особенно сильная неделя для суперсредних бизнес-джетов, с 13940 полетами, что на 9% больше, чем на той же неделе прошлого года. Активность легких джетов также значительно выросла, на 3,6% относительно 42-й недели прошлого года, что является отскоком от 2%-ного спада в первой половине месяца. В целом трафик все еще восстанавливается после урагана в начале месяца, и сейчас наблюдается тенденция к снижению на 1,8% по сравнению с октябрем 2023 года. С начала года объем полетов бизнес-джетов в Северной Америке снизился на 2,2% по сравнению с прошлым годом, при этом активность винтовых самолетов сократилась на 4%, а полеты суперсредних и сверхдальних джетов выросли на 8% и 6% соответственно.

По аэропортам, включая только бизнес-джеты, на 42-й неделе самые популярные локации показали значительный рост, в частности, принимавший Гран-При F1 Остин, где число рейсов выросло на 50% в годовом исчислении. В DeKalb Peachtree также наблюдался значительный подъем, количество рейсов выросло на 35% по сравнению с той же неделей прошлого года. В McCarran Las Vegas наблюдалось существенное падение, на 11% меньше рейсов бизнес-джетов в годовом исчислении. Palm Beach показал еще один исторический максимум с ростом на 22% по сравнению с 2023 годом и на 3% по сравнению с 2022 годом. И только Peachtree, Teterboro и Westchester показали рост с начала месяца, а с начала года – только Dulles и Westchester, а Scottsdale входит в десятку лучших и продолжает рост. С начала года в Palm Beach трафик снизился на 10% по сравнению с 2022 годом.

Aircraft Segment	Departures	vs 1Y ago: Departures	Growth vs 2Y ago: Departures	Hours	vs 1Y ago: Hours	Growth vs 2Y ago: Hours
Turboprop	38,261	-3.1%	4.7%	43,786	-4.8%	0.9%
Light Jet	19,546	1.5%	2.2%	26,305	1.0%	0.0%
Super Midsize Jet	16,459	8.7%	11.6%	26,269	9.1%	11.1%
Heavy Jet	10,563	-1.7%	-2.7%	18,906	-2.4%	-3.3%
Super Light Jet	8,393	-1.2%	-0.5%	11,631	0.1%	1.1%
Ultra Long Range Jet	7,683	2.3%	4.1%	20,887	4.7%	9.4%
Midsize Jet	6,889	-2.4%	-8.6%	10,539	-1.8%	-8.6%
Very Light Jet	4,158	-5.9%	-6.6%	5,354	-7.9%	-7.5%
Entry Level Jet	2,159	-5.7%	-6.3%	2,678	-6.1%	-6.5%
Airliner/Bizliner(Jet)	642	-7.5%	7.2%	1,877	-13.2%	2.0%
Grand Total	114,753	-0.3%	2.5%	168,232	-0.2%	1.6%

Глобальная активность по сегментам деловой авиации на 42-й неделе в годовом исчислении

Airport	Departures	vs 1Y ago: Departures	Growth vs 2Y ago: Departures	Hours	vs 1Y ago: Hours	Growth vs 2Y ago: Hours
KTEB, Teterboro	1,695	1.7%	1.4%	3,680	5.7%	6.3%
KDAL, Dallas Love Field	829	12.0%	1.5%	1,241	11.0%	-1.2%
KLAS, McCarran Intl.	819	-11.4%	5.4%	1,446	-9.1%	14.3%
KPBI, Palm Beach Intl.	789	22.7%	3.3%	1,439	28.5%	9.5%
KAUS, Austin Bergstrom Intl.	736	50.2%	52.1%	1,200	48.0%	52.1%
KHPN, Westchester County	701	17.6%	4.9%	1,258	14.0%	5.8%
KVNY, Van Nuys	652	-1.8%	-4.1%	1,381	14.6%	10.6%
KOPF, Miami-Opa Locka Executive	642	38.4%	24.9%	1,406	34.1%	25.7%
KIAD, Washington Dulles Intl.	640	1.6%	-6.0%	1,078	1.2%	1.1%
KPDK, DeKalb Peachtree	625	35.0%	16.6%	870	42.7%	24.7%
Grand Total	56,936	3.3%	0.1%	88,397	3.8%	0.2%

Активность бизнес-джетов в ведущих аэропортах США на 42-й неделе

Европа

На 42-й неделе в Европе был выполнен 11131 рейс бизнес-джетов, что на 0,7% меньше по сравнению с аналогичными датами 2023 года и на 2,2% меньше по сравнению с 2022 годом. Активность долевых операторов выросла, установив новый рекорд: на 7% больше рейсов по сравнению с прошлым годом и на 15% больше по сравнению с 2022 годом. Чартерные рейсы снизились на 6%.

В трех ведущих странах континента наблюдается снижение спроса, в частности во Франции и Германии, где трафик упадал ниже уровня 2019 года. Как и после Covid, на средиземноморских рынках Италии, Испании и Турции по-прежнему наблюдается рост активности бизнес-джетов. На уровне аэропортов наблюдаются значительные различия: Ле-Бурже вырос на 8%, Лондон-Лутон – на 13%, тогда как Фарнборо и Ницца упали на 12%. В аэропорту Ататюрк на 42-й неделе количество операций бизнес-джетов увеличилось на 33%.

Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы на 42-й неделе было выполнено 8425 рейсов бизнес-джетов, что на 9% меньше, чем на той же неделе прошлого года, но на 18% больше, чем два года назад. Австралия, Индия и Япония увеличили активность, что нивелировалось существенным падением в Мексике, Бразилии и Китае. В ОАЭ также на 42-й неделе наблюдалось резкое падение числа рейсов, тогда как снижение в Саудовской Аравии на 3% выглядит выгодно по сравнению с более чем 20%-ным падением числа рейсов с начала года. С начала года Мексика является самым загруженным рынком, хотя и с падением на 4%, а на следующих по величине рынках – Бразилии и Австралии – в этом году наблюдается бурный рост операций бизнес-джетов.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «На этой неделе активность бизнес-джетов возросла, в США после лета были получены первые положительные показатели по сравнению с прошлым годом, даже рынок чартеров начал расти. Гран-При F1 в Остине обеспечил значительный подъем. В Европе на трех крупнейших рынках наблюдался спад активности бизнес-джетов, что, по-видимому, коррелирует с ухудшением экономических перспектив. В Южной Европе по-прежнему наблюдается высокий спрос, в отличие от гораздо более слабого уровня активности на Ближнем Востоке».

Country	Departures	vs 1Y ago: Departures	Growth vs 2Y ago: Departures	Hours	vs 1Y ago: Hours	Growth vs 2Y ago: Hours	Avg Sector Length	Active Airports	Active Operators
France	1,632	-5.3%	3.0%	2,822	0.2%	12.0%	1.7	96	361
United Kingdom	1,593	-1.7%	-0.8%	3,364	2.0%	-2.6%	2.1	58	344
Germany	1,249	-8.1%	-10.5%	1,629	-7.3%	-9.3%	1.3	73	263
Italy	1,170	4.5%	-1.1%	1,852	3.5%	-0.5%	1.6	45	287
Spain	1,121	10.3%	8.1%	2,125	13.1%	11.2%	1.9	51	266
Switzerland	674	-3.9%	-4.8%	1,154	14.9%	8.7%	1.7	14	202
Turkey	473	5.3%	-2.9%	889	6.0%	-6.0%	1.9	34	141
Austria	277	-3.5%	-17.1%	370	-1.1%	-18.0%	1.3	8	99
Sweden	274	-6.8%	7.9%	335	-9.4%	-3.8%	1.2	31	49
Belgium	271	26.6%	43.4%	493	76.9%	87.9%	1.8	9	107
Grand Total	11,131	-0.7%	-2.2%	19,860	2.3%	0.8%	1.8	617	1,004

Активность бизнес-джетов в Европе на 42-й неделе по странам

Country	Departures	vs 1Y ago: Departures	Growth vs 2Y ago: Departures	Hours	vs 1Y ago: Hours	Growth vs 2Y ago: Hours
Mexico	1,753	-10.0%	-3.0%	2,596	-10.9%	-7.3%
Brazil	1,277	-13.5%	42.0%	1,907	-10.7%	38.7%
Australia	740	6.5%	28.5%	1,041	-7.7%	22.2%
India	706	11.4%	72.6%	1,070	-0.7%	61.0%
China	442	-21.8%	391.1%	1,101	-26.6%	391.7%
Japan	285	9.2%	79.2%	680	10.3%	72.1%
United Arab Emirates	275	-13.0%	1.1%	1,026	-9.6%	3.1%
Saudi Arabia	223	-3.5%	6.2%	598	14.9%	43.8%
Argentina	219	-17.4%	35.2%	358	4.0%	47.8%
Morocco	164	-11.4%	-1.8%	366	-12.9%	12.0%
Grand Total	8,425	-9.3%	17.6%	16,188	-10.2%	14.0%

Трафик бизнес-джетов в странах остального мира

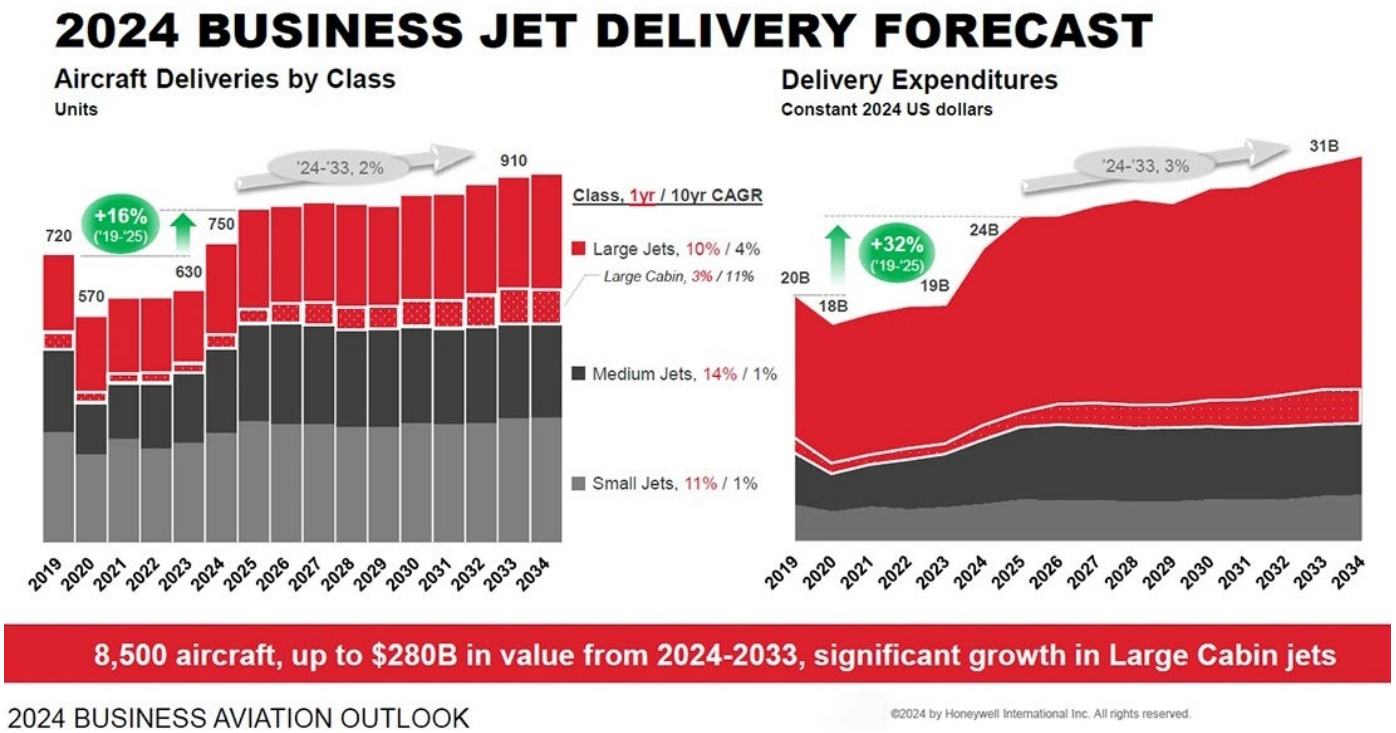
Honeywell прогнозирует дальнейший рост отрасли

Последний прогноз Honeywell Aerospace предусматривает в течение следующего десятилетия поставку 8500 новых бизнес-джетов стоимостью $280 млрд. Базирующийся в Аризоне производитель двигателей и авионики накануне выставки и конгресса деловой авиации NBAA в Лас-Вегасе опубликовал результаты своего 33-го ежегодного обзора Global Business Aviation Outlook.

Ожидается, что в период до 2032/2033 гг. количество поставок бизнес-джетов останется неизменным по сравнению с прошлогодним прогнозом и впервые с 2008 г. достигнет плато в 900 самолетов в год. Однако общая стоимость поставок немного выросла.

Чтобы подготовить 10-летний прогноз, Honeywell опросила 375 операторов (за исключением долевых), эксплуатирующих 1488 деловых самолетов по всему миру. В течение первой половины десятилетия планы закупок оставались на уровне прошлогоднего опроса, что указывает на то, что спрос на новые самолеты стабилизируется выше допандемийного уровня.

Согласно результатам исследования, в течение следующих пяти лет на долю крупногабаритных самолетов придется треть от общего объема поставок и две трети выручки.



«Отрасль деловой авиации находится в продолжительном периоде здорового роста, и мы не видим того, чтобы эта позитивная тенденция изменилась в ближайшее время», - сказал Хит Патрик, президент Honeywell Aerospace Technologies по вторичному рынку Америки. «Деловая авиация продолжает привлекать все больше пользователей, и в результате производители наращивают производство, чтобы идти в ногу с растущим спросом, и мы ожидаем, что эта тенденция сохранится в обозримом будущем».

Прогноз предполагает увеличение поставок в 2025 году на 12% по сравнению с ожидаемым в этом году общим объемом в 750 самолетов. «В период с 2020 по 2023 год мы испытывали некоторые трудности из-за ограничений в цепочке поставок», - добавил Кевин Шваб, системный инженер Honeywell и ведущий аналитик в исследовании этого года. «Мы видим некоторые улучшения в цепочке поставок, и это позволяет производителям увеличить темпы производства». В следующем году компания прогнозирует на 16% больше поставок бизнес-джетов, чем в доковидном 2019 году.

Что касается направлений поставок этих самолетов, то ожидается, что в течение следующих пяти лет две трети от общего объема придется на Северную Америку, 13% – на Европу, 10% – на Латинскую Америку, 7% – на Азиатско-Тихоокеанский регион и оставшиеся 3% – на Ближний Восток.

В ходе опроса операторам задавались вопросы об ожидаемой летной активности в 2025 году, и подавляющее большинство – 90% – указали, что по их мнению количество полетов будет таким же или больше по сравнению с текущим годом, что соответствует результатам прогноза прошлого года и свидетельствует о сохраняющемся оптимизме в постковидный период.

«Сокращение барьеров для доступа к деловой авиации в последние годы, обусловленное внедрением новых моделей совместного доступа, обеспечило постоянный поток новых клиентов, выбирающих альтернативные варианты деловой авиации для своих потребностей в путешествиях», говорится в отчете.

Компания Honeywell отметила рост летной активности в Латинской Америке, особенно в Бразилии, что, по мнению Шваба, связано с расширением планов закупок самолетов в этом регионе в краткосрочной перспективе.

В этом году Honeywell впервые предложила операторам ранжировать факторы, влияющие на покупку самолетов. «У нас было 37 различных индивидуальных факторов, влияющих на решения о покупке, и мы распределили их по шести различным категориям», - пояснил Шваб.

«Около 82% операторов заявили, что летно-технические характеристики входит в тройку их главных приоритетов при покупке нового самолета, а 60% заявили, что в тройку главных приоритетов входит также стоимость», - добавил Шваб. По мнению респондентов, дальность полета была общим индивидуальным фактором покупки, за которым следовали прямые эксплуатационные расходы, максимальная полезная нагрузка, эксплуатационные характеристики и скорость.

Хотя вторичный рынок несколько остыл после рекордно низких запасов в 2021 и 2022 годах, Honeywell отметила, что стоимость подержанных самолетов остается высокой по сравнению с предыдущим десятилетием. В отчете прогнозируется, что, хотя запасы должны продолжить медленный рост, цены будут оставаться стабильными. Операторы, принявшие участие в опросе, отметили, что они ожидают большей зависимости от рынка подержанных самолетов при расширении своих парков, чем в предыдущие годы.

Еще одной темой, затронутой в опросе этого года, стала экологичность: 85% респондентов указали, что считают приобретение новых, более экономичных самолетов является наиболее эффективным методом снижения воздействия на окружающую среду. Среди тех респондентов, которые указали, что они активно стремятся сократить свой углеродный след, 55% сообщили, что в их усилия входит использование экологически чистого авиационного топлива (SAF). Когда участников опроса спросили, что они считают главными препятствиями для принятия SAF в отрасли, чаще всего упоминалась стоимость, за которой следовала доступность.

Шваб сказал изданию AIN, что он удивлен тем, что операторы все еще называют препятствиями для использования SAF риски надежности самолетов, отсутствие воздействия на окружающую среду и недостаточную осведомленность. Хотя эти факторы не были в верхней части списка, он предположил, что все еще существует большая потребность в дальнейшем отраслевом образовании по использованию и преимуществам SAF.

CJ4 Gen3 – новичок в линейке обновлений Textron

Накануне выставки NBAA-BACE 2024 компания Textron Aviation анонсировала последнюю версию своего легкого бизнес-джета CJ4. Версия Gen3 получила сенсорную авионику Garmin G3000 Prime, измененную конструкцию крыльев и некоторые усовершенствования в салоне. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2026 год. Компания сообщила, что в начале октября прототип CJ4 Gen3 выполнил первый полет.

Textron Aviation представила свой последний самолет, получивший серьезную модернизацию: Cessna Citation CJ4 Gen3, который будет оснащен новым комплектом авионики Garmin G3000 Prime с сенсорным экраном и другими усовершенствованиями. Так, в частности, все основные дисплеи получили технологию multitouch, которая позволяет пилотам легко увеличивать и изменять маршрутные точки, а также взаимодействовать с системой. Простой, интуитивно понятный интерфейс меню помогает пилотам легко ориентироваться в авиационных системах и полетных операциях, поэтому все, что им нужно, находится прямо перед ними. Интерактивные выдвижные панели на индикаторной панели двигателя позволяют пилотам легко получить доступ к настройкам двигателя и систем для более эффективной и упорядоченной работы. Дополнительные дисплеи на 40% больше, чем в предыдущих версиях, и позволяют подключать их к основным дисплеям для удобства просмотра. Блок управления Garmin в CJ4 Gen3 придает дополнительную уверенность, позволяя пилотам легко переключаться на ручное управление авионикой, предоставляя альтернативный метод управления. Меньшее количество кнопок упрощает управление пилотом. Кроме того, усовершенствованное оборудование авионики обеспечивает более быструю и отзывчивую обработку данных и расширяет возможности подключения, а обновления программного обеспечения помогают владельцам и эксплуатантам легко подготовить свои самолеты к будущим требованиям.

Начало поставок запланировано на 2026 год. CJ4 стал первым Citation, получившим предыдущее обновление Gen2, а переход на Gen3 свидетельствует о том, что Textron Aviation продвигается быстрее благодаря усовершенствованиям, о которых просили клиенты.

«Нас постоянно спрашивают, что будет дальше», - сказал президент и исполнительный директор Textron Aviation Рон Дрейпер. «Citation CJ4 Gen3 в значительной степени основан на отзывах клиентов. В течение последних двух лет мы взаимодействовали с нашими консультационными советами по работе с клиентами над этими продуктами и сделали это объявление. Я думаю, что это потрясет весь сегмент легких джетов и станет огромным дополнением к нашей существующей линейке великолепных продуктов».

Модели M2 и CJ3 также получат обновление Gen3, и их главной особенностью станет добавление

технологии Autoland от Garmin. Сертификация моделей M2 и CJ3 Gen3 ожидается в 2026 году. Владельцы моделей M2 Gen2 и CJ3 Gen2, которые оснастили эти самолеты системой автоматического управления, смогут перейти на Autoland с помощью сервисного бюллетеня.

«Эта продуктовая стратегия, ориентированная на потребителя, находит отклик на рынке», - сказал Джимми Бисон, старший менеджер по техническому маркетингу Textron Aviation. «Приятно, когда клиенты приходят к вам и спрашивают: «Что будет дальше?», и мы продолжаем вносить подобные изменения».

Garmin G3000 Prime – не единственное обновление для CJ4 Gen3. Кроме того, он будет оснащен новыми винглетами с неформальной подсветкой по верхнему краю, «чтобы придать ему привлекательность», - сказал он.

Акустика салона также улучшена благодаря использованию новых материалов, которые помогают снизить уровень шума в кабине пилотов и салоне самолета. Также CJ4 будет оснащен литий-ионным аккумулятором True Blue Power, который улучшает пусковую мощность и снижает вес.

Кроме того, как в кабине пилотов, так и в салоне будет улучшено освещение. В боковых карманах у каждого кресла добавлена подсветка, и сиденья оснащаются улучшенными лампами для чтения с регулировкой направления и мощностью.

Как комментирует производитель, эксплуатационные расходы Citation CJ4 Gen3 почти на 10% ниже, чем у его ближайших конкурентов, а благодаря лучшей в своем классе дальности полета при любой полезной нагрузке новый самолет максимально эффективен в любых путешествиях.

Ожидается, что Citation CJ4 Gen3 будет обладать максимальной дальностью полета в 4000 км. Самолет вмещает до 11 пассажиров и 471 кг багажа, что обеспечивает превосходные эксплуатационные характеристики и универсальность.

«Мы по-прежнему уделяем особое внимание экологичности», - сказала Кристи Таннахилл, старший вице-президент по работе с клиентами. «И CJ4 Gen3 ничем не отличается от других моделей с полностью экологичным интерьером. Мы тесно сотрудничаем с нашими клиентами, чтобы предоставить им материалы, ковры, даже обшивку – всё, что доступно, если они решат придерживаться полного курса на экологичность. Уникальность Gen3 в том, что он ориентирован на тех же клиентов, которые обращались к нам в 2021 году. Мы обсудили интерьер и добавили все, что они искали. Наши клиенты всегда говорили нам: «Вы привлекаете нас и делаете то, что обещаете», и они очень довольны продуктом, потому что мы создали это вместе. В Textron мы продолжаем изучать авионику, технологии – всё, что может улучшить самолет».

Обновленный легкий вертолет Ми-34М1 первый раз подняли в воздух

15 октября 2024 года в Томилино на вертодроме НЦВ совершил первый полет на режиме висения легкий многоцелевой вертолет Ми-34М1, оснащенный новым турбовальным двигателем ВК-650В.

Первый опытный образец винтокрылой машины Ми-34М1 (бортовой № 1002), предназначенный для летных испытаний, был переоборудован в 2024 г в Национальном центре вертолетостроения (НЦВ) им. М.Л. Миля и Н.И. Камова из второго опытного образца модернизированного вертолета Ми-34С1, оснащенного поршневым двигателем М9ФВ. Машину пилотировал заслуженный летчик-испытатель России Сергей Барков.

Одновременно впервые в воздухе был опробован новый отечественный турбовальный двигатель (ТВД) ВК-650В. Также был опробован новый редуктор. От этого узла зависит жизнеспособность всех систем силовой установки – топливной, масляной, электрической, а также передача мощности на несущий винт.

Мотор ВК-650В - это российский аналог канадского мотора PW-207K. АО «Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК)» начало работы по разработке ТВД ВК-650В в классе мощности 500-600 л.с. в 2019 г. Головным разработчиком двигателя является петербургская компания «ОДК-Климов». Двигатель-демонстратор был создан в 2020 г., первый запуск двигателя-демонстратора с розжигом камеры сгорания состоялся в январе 2021 г. Также в 2021 г. был изготовлен первый опытный образец двигателя. В текущем году намечено изготовить десять опытных экземпляров двигателя ВК-650В, четыре из них предназначены для летных испытаний.

Серийное производство мотора ВК-650В, предназначенного для отечественных многоцелевых и специальных вертолетов взлетной массой до 4 тонн, планируется развернуть в 2025 г.

Стоит напомнить, что первый опытный образец вертолета Ми-34 совершил первый полет в ноябре 1986 г. Изначально вертолет был оснащен одним поршневым двигателем М-14В26В. В 2009 г. пробовали возродить выпуск Ми-34 в двух вариантах. В первой модификации Ми-34С1 планировалось использовать один отечественный поршневой двигатель М9ФВ. На второй версии Ми-34С2 намечалось установить один французский газотурбинный двигатель Turbomeca Arrius 2F. Однако проекты так и не были реализованы.

Сейчас заявлено, что будет использован по максиму задел по машине Ми-34. На вертолете установят один новый отечественный газотурбинный двигатель (ГТД) ВК-650В, который пока еще не сертифицирован. Создан новый редуктор под ГТД ВК-650В. Будет переделана топливная система. Основные системы планеры трогать не будут, за исключением мест размещения пассажиров и багажного отделения.

На первом этапе максимальная взлетная масса ремоторизованной машины Ми-34 должна составить 1,55 т (максимальная взлетная масса Ми-34С составляла 1,45 т). На втором этапе для увеличения пассажировместимости предполагается полностью переделать планер вертолета, перепроектировать шасси, лопасти рулевого винта и др. Максимальная взлетная масса шестиместной модификации вертолета должна возрасти до 1,75 т.

Источник: Жуковские вести

Самолет недели

Оператор/владелец: ***Uzbekistan Airways***
Тип: ***Pilatus PC-24***
Год выпуска: ***2019 г.***
Место съемки: ***октябрь 2024 года, Bishkek-Manas – UCFM, Kyrgyzstan***

Фото: Дмитрий Петроченко