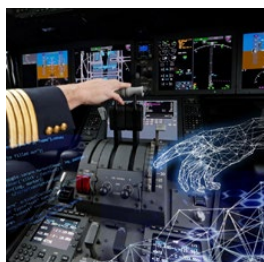
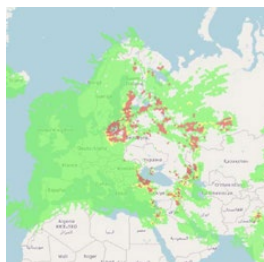




На минувшей неделе местом притяжения специалистов в области бизнес-авиации стал Дубай, где прошла юбилейная 10-я выставка деловой авиации МЕВАА 2024. Слегка «прохладный» мегаполис располагал к объемной работе и обильному общению. И того и другого было предостаточно. Мировой «авиапром» в этот раз представил большое количество новинок, которые можно было сравнить не по картинкам, а пощупать руками.

Впервые в этом году гиганты Gulfstream и Bombardier выставлялись вместе, и их флагманы стали настоящим украшением МЕВАА. Кое-что удивило, кое-что разочаровало, но на то она и выставка, чтобы получить подробные ответы на вопросы. Линейки ливрей и разнообразие типов усиливали впечатление от выставки, а русская речь, которой была пропитана МЕВАА, создавала своего рода домашнюю атмосферу, и лишь пальмы и песок возвращали в реальность.

Традиционное восточное гостеприимство – особый атрибут МЕВАА. Здесь работать комфортно и продуктивно, все продумано до мелочей, а оргкомитет решает любые проблемы моментально. Еще одно наблюдение – если в 2022 году мы наблюдали весьма специфическое отношение к россиянам, то сейчас нас «вновь любят и уважают», как это было с момента проведения первой выставки. Кстати, в этот раз организаторы особенно постарались сделать конгрессную часть не только большой, но и интересной. Bizav Talk собрал ведущих экспертов и руководителей компаний, которые постарались донести до аудитории не только нынешнее положение в отрасли, но и спрогнозировать будущие вызовы, которые обязательно скорректируют рынок, но в какую сторону пока понять сложно. И это действительно было очень интересно – топ-менеджеры с очень серьезной экспертизой весьма трезво оценивают состояние дел в отрасли. Ушли «розовые очки» и их место занял трезвый прагматизм. Впрочем, мы еще долго будем рассказывать о выставке на страницах BizavNews.



## Конец года ознаменовался ростом активности

WINGX: Восстановление после выборов продолжается, и на 47-й неделе наблюдался самый большой рост активности в годовом исчислении в этом году, что почти полностью компенсирует снижение, накопленное в начале этого года. В Калифорнии особенно сильное восстановление. В Европе на ведущих рынках спрос падает, за исключением Италии

**стр. 20**

## Спуфинг GPS по-прежнему остается проблемой для операторов

Помехи сигналам GPS посредством глушения или спуфинга продолжает оставаться проблемой в разных частях мира, с горячими точками в Восточной Европе, Скандинавии, России и в различных зонах конфликтов, включая Ближний Восток

**стр. 22**

## Идея внедрить виртуального пилота набирает обороты. Сможет ли он обеспечить безопасность

Идея оставить к 2030 году в кабине пассажирских самолетов одного пилота вместо двух набирает обороты. Регулирующие органы сорока стран, включая Германию, Британию и Новую Зеландию, на полном серьезе рассматривают такую возможность как способ снизить эксплуатационные расходы

**стр. 24**

## Каждый грузовой чартер похож на отдельный проект

Крайний раз с Алексеем Маляревичем лично мы встречались в далеком 2009 году, когда он возглавлял представительство крупного международного брокера. Спустя без малого 15 лет наши пути вновь пересеклись, в этот раз в уютном офисе Charter Green Light, которую Алексей Алексеевич основал в 2013 году

**стр. 26**

## Argus: в ноябре глобальный трафик остался на уровне прошлого года

Согласно последним данным TraqPak от Argus International, в прошлом месяце глобальный трафик деловой авиации остался на прежнем уровне, снизившись всего на 0,3% по сравнению с ноябрем 2023 года, при этом в Северной Америке наблюдался более сильный спад, чем первоначально ожидалось, на 3,8% в годовом исчислении. Европейский рынок в основном оставался на уровне прошлого года, снизившись на 0,8%, в то время как в остальном мире рост составил 18,3%.

«Ожидалось, что в ноябре активность в Северной Америке снизится, но она замедлилась немного больше, чем предполагалось. Трафик крупногабаритных джетов продолжает оставаться катализа-



тором спада, поскольку в прошлом месяце полеты по Part 91 и Part 135 снизились на двузначные значения в этом классе», - сказал вице-президент Argus Трэвис Кун. «Заглядывая вперед, мы ожидаем, что первая половина декабря будет немного выше прошлогоднего уровня, с общим ожидаемым приростом в Северной Америке на 1,6%». Он также прогнозирует, что в Европе в этом месяце рост составит 1%.

В Северной Америке в прошлом месяце среди операционных категорий только активность долевых операторов показала рост, увеличившись на 5,1% в годовом исчислении. Полеты по Part 135 упали на 3,5%, а по Part 91 – на 7,5%. Все категории воздушных судов в этом регионе в ноябре показали отрицательный результат, причем больше всего отставали крупногабаритные самолеты, упав на 12,4% по сравнению с ноябрем 2023 года. Далее следовали средние джеты со снижением на 3,5%, легкие – на 1,7% и турбовинтовые самолеты – на 1,2%.

В ноябре дела в Европе шли лучше: все три категории бизнес-джетов показали положительную динамику по сравнению с прошлым годом: трафик легких джетов вырос на 1,6%, средних – на 3,5% и крупных – на 1,1%. Однако эти достижения были более чем компенсированы снижением числа полетов турбовинтовых самолетов на 9,1% в годовом исчислении.

Остальной мир по-прежнему оставался лидером по динамике: активность турбовинтовых самолетов выросла на 26,3%, за ними следуют средние джеты (+18,3%), легкие (+17,8%) и крупногабаритные (+5,9%).



### ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Джет Порт

## NetJets устанавливает очередной рекорд по количеству рейсов в день

Компания NetJets заявила, что в воскресенье после Дня Благодарения, 1 декабря, был зафиксирован «день самого высокого спроса за всю историю компании».

Крупнейший в мире оператор частных самолетов написал социальных сетях: «Исторически сложилось так, что воскресенье после Дня Благодарения – один из дней с самым высоким спросом на рейсы в году. В этом году история повторилась, и мы увидели день самого высокого спроса. Спасибо нашим преданным сотрудникам и экипажам за то, что они помогли нашим владельцам связать самое важное в этот праздник – и все это при сохранении нашей

неизменной сосредоточенности на безопасности и обслуживании».

Президент NetJets Патрик Галлахер добавил: «Сердечное спасибо всем, кто неустанно трудился в праздники, чтобы безопасно обслуживать наших владельцев. Давайте сохраним этот импульс на оставшуюся часть праздничного сезона!»

[В посте в соцсети LinkedIn](#) была представлена карта движения рейсов NetJets 1 декабря 2024 года.

Еще в прошлом месяце Галлахер сообщил, что 27 октября стал самым загруженным днем.



**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**

## ГЛОНАСС станет обязательным для воздушных судов и беспилотников

Правительство определило обязательным оснащение пилотируемых воздушных судов и беспилотников системой ГЛОНАСС.

Все указанные в [Постановлении от 30.11.2024 №1701](#) типы ВС, произведенные или ввезенные в страну до 1 марта 2025 года, должны быть оснащены навигационной системой. На новой продукции, произведенной до 1 марта 2026 года, должна быть установлена система двусторонней радиосвязи с органами, обслуживающими воздушное движение, и между экипажами судов.

К оснащению беспилотников вводятся отдельные требования, которые различаются в зависимости от взлетной массы. Общее требование – оснащение аппаратно-программными средствами, которые не позволяют выполнять полеты в запрещенных зонах или местах, где действуют ограничения. А для более крупных БАС необходимо также оборудование удаленной идентификации, системы экстренного прекращения полетов и бортовые огни для предотвращения столкновения.



**Weltall**  
avia

**НАШ ФЛОТ**

- CHALLENGER 850
- HAWKER 850XP
- HAWKER 800XP
- HAWKER 800
- HAWKER 700

weltall.aero  
8 800 500 2151  
+7 (495) 129 29 04  
charter@weltall.ru

**BUSINESS AVIATION OPERATOR**  
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

## По мере роста запасов цены на вторичном рынке снижаются

Согласно данным компании Sandhills Global, запрашиваемые цены на подержанные бизнес-джеты снижаются, упав в ноябре на 2,4% в месячном исчислении и на 6,2% в годовом исчислении. В своем последнем рыночном отчете Sandhills отметила, что в октябре цены снизились почти на 5% по сравнению с прошлым годом, но немного выросли относительно сентября, на 1,8%.

«Уровень запасов подержанных бизнес-джетов продолжает расти», - сказал Брант Уошберн, менеджер учетного отдела компании Sandhills. «Мы также видим, что продолжается рост запасов на рынке подержанных турбовинтовых самолетов. Но в то время как в ноябре запрашиваемые цены на турбовинтовые самолеты немного выросли, стоимость подержанных бизнес-джетов заметно снизилась».

В ноябре мировые запасы подержанных бизнес-джетов фактически снизились на 3,3% по сравнению с предыдущим месяцем, но все еще на 4,7% выше по сравнению с предыдущим годом. Количество суперсредних джетов выросло на 15,6% в годовом исчислении и на 5,5% по сравнению с предыдущим месяцем. Между тем, больше всего с октября снизилась запрашиваемая стоимость легких самолетов, упав на 4,1%, а крупногабаритные джеты показали самое резкое падение цены по сравнению с предыдущим годом, на 6,8%.

Если рассматривать только США и Канаду, то уровень запасов турбовинтовых самолетов в ноябре вырос всего на 0,7% по сравнению с октябрём, но на 9,2% в годовом исчислении. Их запрашиваемая стоимость снизилась на 1,2% по сравнению с прошлым годом.



**ПОЛИРОВКА**  
BRIGHTENING POLISHING

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

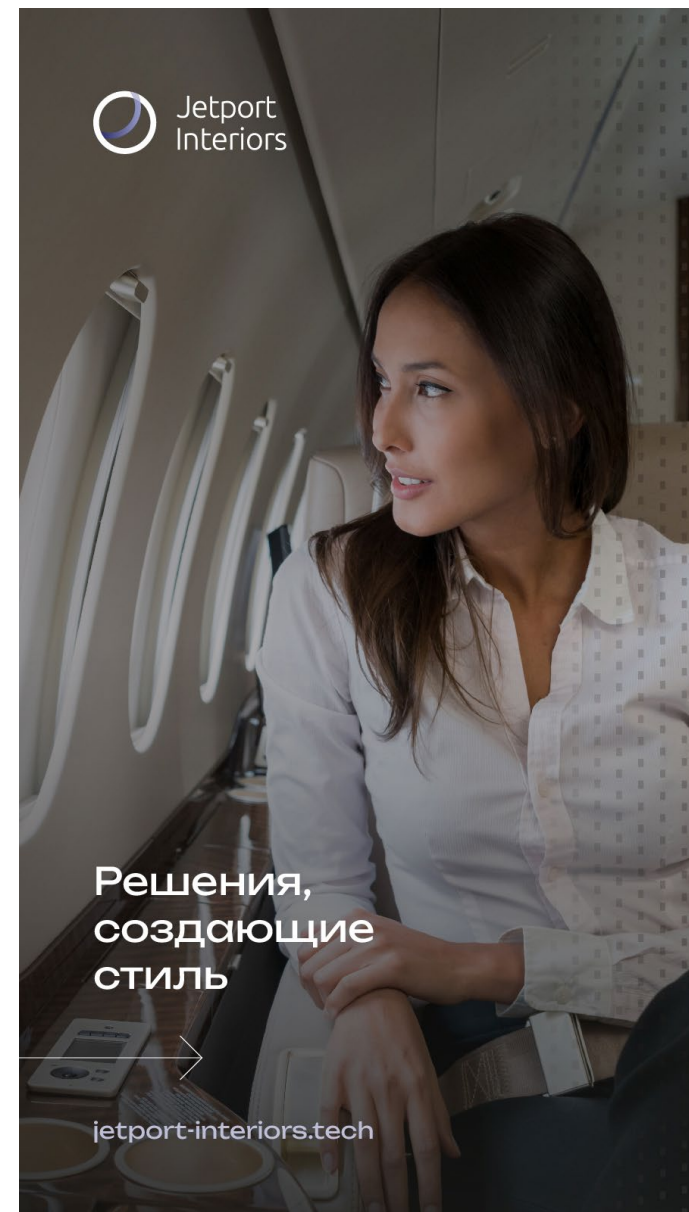
## Global Jet расширяет чартерный флот в Мадриде

Global Jet Spain (испанская «дочка» Global Jet) расширила свой парк за счет добавления Bombardier Global Express XRS, базирующегося в Мадриде. Самолет доступен для выполнения чартерных рейсов.

Как комментируют в компании, Global Express XRS рассчитан на 14 пассажиров, что обеспечивает достаточно места и комфорта для всех гостей. Осенью салон самолета был полностью отремонтирован, что сделало путешествие более комфорт-

ным. Бизнес-джет также оснащен высокоскоростным Wi-Fi Ku-диапазона.

В начале декабря Global Jet добавила в чартерный парк Gulfstream G650ER, рассказали в пресс-службе компании. Самолет 2019 года выпуска будет базироваться в Париже. Благодаря этому последнему дополнению в свой авиапарк Global Jet стал одним из крупнейших в мире операторов G650, имея в общей сложности 17 самолетов Gulfstream.



## Аеро Friedrichshafen объединяется с AIN для повышения уровня представления бизнес-авиации

Профиль деловой авиации на выставке Аеро Friedrichshafen в следующем году будет усилен новым партнерством между Fairnamic – европейским организатором мероприятия – и AIN Media Group. Благодаря соглашению, объявленному в среду, AIN станет официальным медиапартнером нового центра деловой авиации в рамках выставки с парой специализированных выставочных залов и новой экспозицией в зоне статической стоянки.

Ежемесячный апрельский выпуск AIN будет распространяться среди экспонентов и посетителей



Тобиас Бретцель (слева), директор Аеро Friedrichshafen, и президент AIN Media Group Рубен Кемпенеер

аэропорта Фридрихсхафен. В этот выпуск войдет предварительный обзор мероприятия с 9 по 12 апреля, а также новости о секторе деловой авиации в Европе.

Во время мероприятия репортеры AIN будут представлять новости компаний-экспонентов, и основные моменты выставки. Эти материалы появятся на платформе группы AINonline.com и в ежедневных выпусках информационного бюллетеня Alerts.

Business Aviation Show Hub – это новейшая функция, которая будет добавлена в линейку Аеро 2025, ведущего европейского салона авиации общего назначения. Организаторы заявили, что это обеспечит захватывающий опыт для компаний, предоставляющих продукты и услуги, а также для их клиентов.

Экспонентами в залах А2 и А3 и новой экспозиции Аеро Business Aviation Dome будут производители самолетов, операторы, поставщики, брокеры и многие другие провайдеры услуг. На мероприятии 2025 года будет представлена расширенная статическая экспозиция с большим количеством бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов.

Среди компаний, уже забронировавших свое участие в Аеро 2025, ведущие производители Bombardier, Gulfstream, Textron, Boeing, Leonardo, Bell, HondaJet, Pilatus, TBM Daher, Cirrus и Piper. Среди операторов и поставщиков услуг – DC Aviation, FAI Aviation Group, Globe Air, Pratt & Whitney, Blackhawk, Luxaviation, ProAir Aviation, ACC Columbia, Standard Aero, Titan Aviation Fuels и Platoon Aviation.



### 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

## Выпуск экологически чистого авиатоплива в 2024 году вырос хуже прогноза IATA

Производство экологически чистого авиационного топлива (SAF) в мире в 2024 году составит 1,3 млрд литров (1 млн тонн), что вдвое выше прошлогоднего показателя в 0,6 млрд литров, по оценке Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), пишет Интерфакс.

Однако это значительно ниже сделанного ранее прогноза IATA в 1,9 млрд литров. Это обусловлено тем, что основные предприятия в США перенесли наращивание производства на первое полугодие 2025 года, сообщила IATA.

Ожидается, что в 2025 году выпуск SAF достигнет 2,7 млрд литров. При этом его доля в общем объеме выпуска авиатоплива в мире поднимется до 0,7% с 0,3% в текущем году, прогнозирует IATA. «Объемы производства SAF растут, но удручающе медленно», - прокомментировал показатели гендиректор IATA Вилли Уолш.

Как подсчитали в ассоциации, для достижения ну-

левого уровня выбросов CO<sub>2</sub> к 2050 году потребуется от 3 тысяч до более 6,5 тысяч новых заводов по производству возобновляемого топлива. Среднегодовые капитальные затраты на строительство этих предприятий в течение 30-летнего периода составят около \$128 млрд при лучшем сценарии.

«Правительства должны оперативно разработать конкретные политические стимулы для ускорения производства возобновляемой энергии, - отмечает Уолш, предлагая использовать в качестве модели для подражания переход на ветряную и солнечную энергию. - Энергетический переход, включающий в себя переход на SAF, потребует менее половины ежегодных инвестиций, необходимых для реализации масштабного производства ветряной и солнечной энергии».

IATA объединяет порядка 340 авиакомпаний, которые выполняют свыше 80% всех общемировых воздушных перевозок.



**FBOEXPERIENCE.COM**  
PROMOTING FBO EXCELLENCE



## MySky сотрудничает с Essential Jet

MySky, ведущая платформа управления расходами в деловой авиации на базе искусственного интеллекта, объявляет о стратегическом партнерстве с поставщиком услуг по управлению портфелем Essential Jet Solutions (EJS).

Партнерство направлено на оптимизацию закупок и связанных с ними процессов, предлагая комплексное решение, которое улучшает видимость, операционную эффективность, соответствие требованиям и финансовый контроль для владельцев и операторов воздушных судов. Оно также обеспечивает значительную экономическую эффективность для пользователей, управляющих расходами на топливо, наземным обслуживанием, аэропортовыми услугами и многим другим.

Вместе компании будут обслуживать растущую аудиторию из 1500 самолетов, что позволит увеличить долю рынка, а пользователи получают выгоду от более глубокого понимания и мощных инструментов автоматизации. Интеграция усилит комплексный набор продуктов MySky, интегрируя технологически ориентированное решение EJS и опыт аутсорсинга закупок с программно-ориентированным подходом MySky.

Опыт EJS в оптимизации сетей поставщиков, соблюдении требований и отчетности расширяет возможности MySky Procure по интеллектуальному сравнению, согласованию условий контрактов и аудиту, обеспечивая комплексную поддержку услуг, связанных с полетами и повторяющимися услугами.

## Surf Air Mobility получит первые четыре самолета Cessna Grand Caravan

Textron Aviation поставила четыре самолета Cessna Grand Caravan EX для Surf Air Mobility, региональной авиакомпании, которая разрабатывает электрифицированные силовые установки для модификации однодвигательных турбовинтовых самолетов общего назначения. Эти поставки стали первыми четырьмя из 20 самолетов Grand Caravan EX, заказанных компанией Surf Air Mobility в прошлом году.

Компания Surf Air Mobility разрабатывает гибридно-электрическую силовую установку для замены газотурбинных двигателей Pratt & Whitney PT6 на Grand Caravan, что позволит снизить расход топлива и эксплуатационные расходы. Компания плани-

рует получить дополнительный сертификат типа FAA на модернизацию Caravan в 2027 году. Тем временем, Surf Air Mobility будет использовать новый Caravan «для обновления своего существующего парка, расширения существующей сети и запуска новых маршрутов в регионах по всей стране», - говорится в заявлении компании.

В ноябре Surf Air Mobility привлекла кредит в размере \$50 млн от инвестиционной компании Comvest Partners для финансирования четырехэтапного «плана преобразований», который, как надеется компания, повысит прибыльность. Первый этап этого плана включал изменения в структуре капитала компании и в управленческих командах.



## Jet Aviation стала техцентром PC-24

Pilatus назначила центр ТОиР Jet Aviation в Дубае в качестве авторизованного сервисного центра (ASC) для двухдвигательного бизнес-джета PC-24. В Международном аэропорту Дубая (OMDB) уже обеспечивается поддержка эксплуатантов однодвигательного турбовинтового самолета PC-12 швейцарского производителя. По словам Pilatus, новый ASC в Дубае усилит поддержку операторов PC-24 на Ближнем Востоке. Другие ASC расположены в Швеции, Великобритании, Польше, Австрии, Турции, Испании, на Филиппинах, в Малайзии, Южной Африке, Бразилии, Аргентине, Австралии, Колумбии, Чили, Новой Зеландии и США.

«Спрос на наш PC-24 продолжает расти во всем мире, поэтому мы постоянно расширяем нашу сеть поддержки», - сказал Андре Циммерманн, вице-президент по деловой авиации компании Pilatus. «Расположение Jet Aviation Dubai в международном аэропорту Дубая поможет лучше обслуживать наших клиентов на Ближнем Востоке».

«Мы предлагаем в Дубае весьма обширный портфель услуг по техническому обслуживанию различных типов деловых самолетов, и эта последняя авторизация является свидетельством нашей постоянной приверженности дальнейшему развитию наших возможностей в соответствии с растущими потребностями наших клиентов», - сказал Харди Бютски, вице-президент по региональным операциям и генеральный менеджер Jet Aviation в Дубае.

Центр Jet Aviation в Дубае обслуживает 18 различных типов самолетов и имеет более 15 одобрений от национальных авиационных властей.

## Владельцы самолетов в Саудовской Аравии получают годовые разрешения

Главное управление гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) объявило о новой директиве, одобряющей разрешения на полеты для владельцев частных самолетов сроком на один год. Разрешения распространяются на внутренние или международные воздушные суда, используемые в личных, некоммерческих целях, при условии, что они соответствуют утвержденным требованиям. Ожидается, что это сократят бюрократические препоны.



До введения этой меры частные операторы были обязаны получать индивидуальные разрешения на каждый полет. GACA заявила, что инициатива дополнит существующие индивидуальные разрешения на полеты, что позволит владельцам частных самолетов легче путешествовать в страну, из страны и внутри страны без необходимости получать отдельное разрешение на каждый полет.

Один из руководителей отрасли, говоривший с AIN на условиях анонимности, сказал, что он понимает, что власти пытаются продвигать авиацию в Саудовской Аравии, но утверждает, что такой подход не является правильным. «Это просто будет способствовать развитию серого [чартерного] рынка в Королевстве», - сказал он.

Хотя сертификат оператора (GACA Part 125) для частных операций – аналогичный FAA Part 91 – запрещает коммерческие полеты на частных самолетах, реальность такова, что GACA часто имеет трудности в контроле за пассажирами. По данным источника в отрасли, операторы Part 125, незаконно перевозящие пассажиров по найму, часто говорят эквивалент «это мой друг» в случаях, когда проводятся расследования.

Между тем, несколько операторов призывают к использованию самолетов меньшего размера для обслуживания чартерного рынка, особенно на внутренних рейсах. Дорожная карта авиации общего назначения, запущенная в начале этого года, направлена на то, чтобы отдать приоритет росту частных операций, базирующихся в Саудовской Аравии, и оптимизировать процедурные требования.

## Prince Aviation построила новый ангар

Сербский бизнес-оператор Prince Aviation завершил строительство ангара в белградском аэропорту Nikola Tesla. Новый ангар, который считается самым современным в регионе, в четыре раза увеличит пропускную способность компании в сегменте ТОиР и включает в себя места для девяти самолетов, включая бизнес-джеты с большим салоном, такие как Dassault Falcon 2000LXS. Площадь нового комплекса составляет 32291 кв.м.

Технический директор Prince Aviation Срджан Крагоевич назвал ангар «жемчужиной белградского аэропорта», отметив такие особенности, как антистатические полы с подогревом, высокие бескаркасные двери и современные решения в области управления процессами.

Список приглашенных на церемонию открытия стал свидетельством авторитета Prince Aviation в отрасли. По этому случаю компания Textron Aviation совершила полет на Citation Latitude, на котором присутствовали представители Dassault Aviation, Pratt & Whitney, Collins Aerospace, Garmin и других гигантов отрасли, что подчеркнуло их прочные партнерские отношения с сербской компанией.

В своих выступлениях Крагоевич и исполнительный директор Владимир Йованович рассказали об эволюции Prince Aviation от первопроходцев в новом на тот момент сегменте частной авиации до регионального лидера в области бизнес-авиации. Они отметили, что успех компании основан на трех китах: обучении пилотов, частных чартерах и услугах по техническому обслуживанию, и техобслуживание воздушных судов становится основным фактором роста.

## RoyalJet расширяет флот, заказав три ACJ320neo

Базирующаяся в Абу-Даби авиакомпания RoyalJet диверсифицирует свой чартерный флот, оформив твердый заказ на три самолета Airbus ACJ320neo VVIP, а также опцион на шесть дополнительных самолетов. Стоимость сделки составляет от \$330 млн до почти \$1 млрд, в зависимости от реализации опциона.

По словам генерального директора RoyalJet Шафиуллы Сайеда, компания уже давно эксплуатирует самолеты Boeing, но заказ ACJ является кульминацией 10 лет переговоров с Airbus Corporate Jets.

Поставка трех ACJ запланирована на 2026 год, а оснащение должно занять от 10 до 14 месяцев,

сказал Шади Сааде, президент Airbus Corporate Jets, в среду на выставке МЕВАА 2024. RoyalJet ищет предложения как на проектирование, так и на комплектацию трех самолетов. «Мы проведем тендер», - добавил Сайед.

Выбор в пользу ACJ320neo был обусловлен возможностями самолета, репутацией Airbus и «многими, многими другими факторами», сказал он, включая более разнообразный флот. «Хорошо играть на обоих полях. Мы построили прочный фундамент на Ближнем Востоке. У нас есть мировое признание, но мы хотим расширить наше присутствие географически, чтобы вы могли ожидать услышать о нас гораздо больше в ближайшие месяцы и годы».



## Eve и Signature объединяются для исследования экосистемы ААМ

Eve Air Mobility и Signature Aviation, сеть частных авиационных терминалов, подписали Меморандум о взаимопонимании с целью исследования требований экосистемы, а также наземных служб, необходимых для безопасных, эффективных и масштабируемых наземных операций Advanced Air Mobility (ААМ).

Луис Мауад, вице-президент по услугам, операционным решениям, стратегическому проектированию и экосистеме компании Eve Air Mobility, сказал: «После запуска нашего первого полномасштабного прототипа eVTOL мы продолжаем развивать эту динамику и с нетерпением ждем возможности объединиться с Signature Aviation для поддержки операций eVTOL. Eve и Signature будут использовать объединенное глобальное присутствие и опыт компаний в обслуживании воздушных судов и создании безупречного опыта для пассажиров. Понимание компанией Signature Aviation потребностей наземного обслуживания, локальной специфики, операций частных авиационных терминалов и пассажирских услуг позволит разработать процедуры и экосистему, необходимые для ускорения подготовки к запуску и масштабированию eVTOL».

Дерек Декросс, коммерческий директор Signature Aviation, добавил: «Объявление о нашем партнерстве с Eve является дополнительным шагом для Signature в трансформационном году, а также подтверждает нашу приверженность формированию будущего авиации посредством наших инициатив в области устойчивого развития. Мы всегда смотрим вперед, чтобы создавать и предлагать исключительные впечатления нашим гостям, и работа

над созданием наиболее комплексной наземной инфраструктуры для eVTOL является важной частью этой миссии».

Соглашение объединяет двух опытных, крупных игроков в мировой авиационной отрасли: экспертизу Eve Air Mobility как производителя eVTOL и глобальную сеть частных авиационных термина-

лов Signature Aviation. В рамках Меморандума о взаимопонимании обе компании также рассмотрят потенциальные будущие коммерческие партнерства. Помимо Меморандума о взаимопонимании, обе компании подписали Письмо о намерениях (LOI) в отношении Vector – программного обеспечения Eve для управления городским воздушным движением.



## Comlux открывает новый центр ТОиР в Дубае

Comlux во вторник официально открыла свой новый центр по техническому обслуживанию и ремонту в международном аэропорту Дубая Аль-Мактум (DWC). Объект площадью 20000 кв.м. включает в себя кондиционируемый ангар, несколько этажей офисных и рабочих помещений и перрон площадью 15000 кв.м., и все это будет служить региональной штаб-квартирой компании на Ближнем Востоке.

Подвальные помещения здания, входящие как в наземную, так и открытую часть площадки DWC, используются для технических служб и хранения. На первом этаже находятся склады запасных частей и мастерские, а первый и второй этажи отведены для коммерческих и управленческих отделов, а также VIP-зоны и дизайнерского шоу-рума, включающего полномасштабный макет самолета Airbus ACJ Two Twenty.

Ангар достаточно большой, чтобы вместить одновременно ACJ и BBJ или несколько самолетов меньшего размера. Реализация проекта заняла несколько лет благодаря партнерству между Comlux и Mohammed Bin Rashid Aerospace Hub (MBRAH).

По данным Comlux, новый центр в Дубае улучшит ее способность поддерживать владельцев и операторов воздушных судов на Ближнем Востоке, в Африке и Южной Азии. Объект предоставит дополнительные мощности, дополняющие работу подразделения Comlux Completion в Индианаполисе, США, которая является партнером Airbus по комплектации салонов первых 17 ACJ Two Twenty. Это также сервисный центр ACJ и авторизованный гарантийный и ремонтный центр Boeing BBJ.

Ричард Гаона, председатель совета директоров и генеральный директор Comlux, сказал: «Я чрезвычайно рад и горжусь командой Comlux за этот новый шаг в нашем развитии. Мы будем близки к нашим клиентам на Ближнем Востоке, и наша миссия – служить им наилучшим образом. Прошло несколько лет с тех пор, как Comlux установил партнерство с Mohammed Bin Rashid Aerospace Hub (MBRAH), аэрокосмической платформой Дубая, и сотрудничество продолжает процветать по мере укрепления позиций Comlux в регионе».

«Открытие современного объекта Comlux явля-

ется дополнительной ценностью к услугам, которые мы предоставляем в MBRAH, и отражает нашу приверженность привлечению ведущих мировых компаний и внедрению инноваций в авиационную отрасль», - продолжил генеральный директор MBRAH Тахнун Саиф. «В MBRAH наша задача – позиционировать Дубай как глобальный авиационный хаб в соответствии с видением нашего мудрого руководства. Мы стремимся оказывать поддержку компаниям в укреплении их присутствия и получении выгоды от нашей интегрированной экосистемы».



## ExecuJet MRO Services и Satys подписали меморандум по услугам окраски воздушных судов в Дубае

ExecuJet MRO Services Middle East, дочерняя компания Dassault Aviation, подписала меморандум о взаимопонимании с Satys Aerospace, ведущим провайдером услуг по окраске воздушных судов, который собирается открыть специализированный покрасочный цех в международном аэропорту Аль-Мактум (DWC) в Dubai South.

Согласно условиям меморандума, ExecuJet MRO Services Middle East выразила намерение использовать новый объект Satys для услуг по окраске воздушных судов, как только он начнет работать в первом квартале 2025 года. Обе компании также договорились изучить потенциальные совместные маркетинговые инициативы. ExecuJet MRO Services Middle East предоставляет услуги по линейному и тяжелому техническому обслуживанию для широкого спектра воздушных судов, включая Dassault Aviation, Bombardier, Embraer и Hawker. Компания также специализируется на ремонте салонов и часто управляет проектами по окраске воздушных судов для своих клиентов.

«До сих пор самолеты для работ по окраске обычно отправлялись в Европу, но с открытием специализированного объекта Satys в Дубае мы нашли надежного местного партнера, который будет выполнять эту работу в регионе, что окажет положительное влияние на окружающую среду», - говорит Ник Вебер, региональный вице-президент по Ближнему Востоку в ExecuJet MRO Services. «Это еще больше укрепит позиции Дубая как растущего центра услуг ТОиР воздушных судов».

Вебер и Пол Вудс, коммерческий директор Satys

ASP International, официально подписали Меморандум о взаимопонимании перед конференцией и выставкой Ассоциации деловой авиации Ближнего Востока и Северной Африки (МЕВАА), которая проходила с 10 по 12 декабря в Dubai South.

«Ближний Восток – один из самых быстрорастущих регионов для деловой авиации, и крайне важно, чтобы у нас был специальный ангар для покраски бизнес-джетов. Это стратегическое партнерство с Satys значительно расширяет наши предложения услуг для клиентов на Ближнем Востоке, в Африке и за ее пределами», - добавляет Вебер. «Это позволит нам предлагать комплексный на-

бор услуг по ТОиР и восстановлению самолетов по конкурентоспособным ценам, сокращая время простоя самолетов и повышая удовлетворенность клиентов».

Ожидается, что современный покрасочный цех Satys откроется в первом квартале 2025 года в международном аэропорту Аль-Мактум. Предприятие площадью 2831 кв.м сможет принимать бизнес-джеты, Boeing BBJ, Airbus ACJ, а также коммерческие авиалайнеры вплоть до Boeing 737-10 Max и Airbus A321XL. Имея годовую мощность по окраске до 35 самолетов, предприятие будет обслуживать секторы деловой, коммерческой и VVIP-авиации.



## UAS International Trip Support увеличивает парк в Шардже

UAS International Trip Support, глобальный поставщик решений для обеспечения полетов и авиационных технологий, сообщает о включении в чартерный парк Bombardier Global Express. Бизнес-джет будет базируется в Шардже, что обеспечивает стратегический доступ к ключевым пунктам назначения в Европе, Азии и Африке, и делает Шарджу идеальным транспортным узлом для руководителей компаний и VIP-путешественников.

«Сочетая в себе непревзойденную роскошь салона с передовыми технологиями, самолет оснащен

тремя зонами, в которых с комфортом могут разместиться до 12 пассажиров, что делает его отличным выбором как для деловых поездок, так и для отдыха. При длительных перелетах кресла могут быть трансформированы в кровати, что позволяет комфортно разместить до пяти пассажиров. Эта функция гарантирует, что путешественники прибудут в пункт назначения хорошо отдохнувшими и готовыми к своим делам», - комментируют в компании.

Стратегия UAS заключается в вертикальной интеграции более широких сфер бизнеса, чтобы дей-

ствительно стать универсальным центром для удовлетворения всех потребностей своих клиентов по всему миру. Предоставление комплексных услуг по продаже и приобретению воздушных судов является еще одним шагом на пути к этой цели, а также отражением стремления UAS предоставлять беспрецедентный опыт и поддержку во всех аспектах авиационной деятельности.

Команда опытных авиационных специалистов UAS, возглавляемая директором по чартерным перевозкам Филиппом дю През, предоставляет квалифицированные рекомендации и индивидуальную помощь, чтобы помочь клиентам разобраться в сложностях операций с воздушными судами. Компания UAS обеспечивает бесперебойную и успешную работу – от подбора идеального воздушного судна для удовлетворения конкретных потребностей до управления рекламой, переговоров и доставки. Уделяя особое внимание прозрачности, профессионализму и удовлетворенности клиентов, компания UAS является надежным партнером в поиске идеального воздушного судна или достижении оптимальной отдачи от уже имеющегося.

Основатель и исполнительный президент UAS Мохаммед Хусари сказал: «Мы рады расширению сферы управления воздушными судами и продаж. Благодаря почти 25-летнему опыту поддержки международных рейсов, а также нашему глубокому региональному опыту, мы имеем все возможности для того, чтобы предложить эти чартерные решения. Для нас это естественный прогресс, поскольку мы прекрасно понимаем желания клиентов и обладаем опытом и ресурсами для их удовлетворения».



## Регуляторы ОАЭ оптимизируют нормативно-правовую базу для бизнес-авиации

В целях привлечения большего числа операторов деловой авиации и сокращения бюрократии, связанной с получением эксплуатационных и других разрешений, Главное управление гражданской авиации ОАЭ (GCAA) упрощает свои процессы и облегчает общение с должностными лицами GCAA, заявило агентство в среду на MEBAА 2024.

В рамках этих усилий GCAA призывает компании деловой авиации и тех, кто хочет открыть подразделение в Дубае, взаимодействовать с должностными лицами. Управление также создало новый Консультативный совет по деловой авиации для дальнейшего содействия открытым коммуникациям. Инициатива называется «Золотой пакет для регистрации и эксплуатации деловых самолетов».

Правительство Эмиратов увидело рост спроса на деловую авиацию на местном рынке и хочет поощрять эту тенденцию. «Мы [здесь] для того, чтобы изучить, как ОАЭ продолжают переосмысливать деловую авиацию посредством преобразующих инициатив, направленных на удовлетворение меняющихся потребностей нашей динамичной отрасли», - сказал Акиль Ахмед Аль Заруни, помощник генерального директора GCAA по вопросам авиационной безопасности. «Этот рост обусловлен различными факторами, растущим благосостоянием, меняющимися потребностями в деловых поездках и растущим спросом на первоклассные туристические впечатления. Благодаря своему стратегическому расположению и инфраструктуре мирового класса ОАЭ являются одним из самых

идеальных направлений для поддержки и развития этого очень важного сектора».

Разработка инициативы по оптимизации стала результатом «обширных консультаций с заинтересованными сторонами», сказал он, «включая владельцев частных самолетов. Они сыграли важную роль в формировании структуры».

Примером улучшения условий является значительное сокращение времени получения сертификата эксплуатанта (АОС). Обычно это занимает 1,5 года, сказал Аль Заруни, но недавно GCAA выдало АОС всего за шесть месяцев. Конечно, это требует от заявителя тщательной подготовки заявки на АОС и готовности взаимодействовать с GCAA.

На практике усилия GCAA создадут новую структуру поддержки для частной и деловой авиации. Это включает выдачу и надзор за АОС, разрешениями для авиаперевозчиков, регистрацией воздушных судов, организациями по управлению летной годностью, а также процессами лицензирования предприятий по техническому обслуживанию и летного состава.

Важным улучшением является то, что операторам будет легче нанимать внештатных, работающих неполный рабочий день или самозанятых специалистов для оказания помощи, когда производственные потребности временно требуют большего количества персонала.

В реестре ОАЭ числится 87 частных самолетов, и в планах – удвоить или утроить это число.





## Honeywell отмечает падение спроса на бизнес-джеты на Ближнем Востоке и в Африке

Согласно последнему отчету Honeywell Aerospace Global Business Aviation Outlook, ожидается, что доля региона Ближнего Востока и Африки (МЕА) в прогнозе поставок новых бизнес-джетов сократится. Отчет, опубликованный в октябре, показал, что регион займет всего 3% мирового спроса, что составляет половину доли рынка в 6% в 2023 году.

Исследователи Honeywell пришли к выводу, что на Северную Америку придется две трети поставок новых джетов с настоящего момента по 2029 год, что на 2% больше, чем 64%, прогнозируемые в прошлом году. Ожидается, что Латинская Америка удвоит свою долю, увеличившись с 5% до 10%, но, как и на Ближнем Востоке, в Азиатско-Тихоокеанском регионе (7%) и Европе (13%) ожидается спад.

Парк деловых самолетов региона МЕА немного сократился с 2021 и 2022 годов, но, по данным

Honeywell, опередил мировые темпы роста в 2023 и 2024 годах. Из 832 самолетов в регионе 54% эксплуатируются в ОАЭ, Саудовской Аравии, Нигерии и Южной Африке. Компания видит дальнейшее расширение спроса на самолеты нового производства, обусловленное преобладанием состоятельных людей в этой части мира.

На фоне сообщений о снижении налета в мире на 1,5% в годовом исчислении, в этом году в регионе Ближнего Востока и Африки наблюдалось падение на 13%, что Honeywell объяснила это последствиями региональных конфликтов. Команда по работе с данными Honeywell сообщила изданию AIN, что, по ее мнению, снижение летной активности во всем мире в 2024 году является частью тенденции перезагрузки после исключительного постковидного скачка в 2022 году. Ожидая возвращения к росту в 2025 году, компания признала, что продол-

жающийся ближневосточный конфликт может подорвать эту тенденцию.

Последний прогноз предусматривает поставку 8500 новых бизнес-джетов стоимостью \$280 млрд в течение следующего десятилетия. В 2032/2033 годах количество поставок самолетов останется неизменным по сравнению с прошлогодним прогнозом, достигнув плато в 900 воздушных судов в год впервые с 2008 года.

Чтобы подготовить 10-летний прогноз, Honeywell опросила 375 операторов (исключая 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.

В исследовании прогнозируется, что в течение следующих пяти лет на крупногабаритные самолеты придется треть от общего объема поставок и две трети от объема выручки. Прогноз на 2025 год предусматривает увеличение поставок на 12% по сравнению с ожидаемым общим объемом поставок в этом году 750 самолетов.

Когда операторам задали вопрос об ожидаемой летной активности в 2025 году, подавляющее большинство, 90%, указали, что ожидают столько же или больше полетов, чем в этом году, что соответствует прошлогодним результатам и свидетельствует о сохраняющемся оптимизме в постковидный период.



## Bombardier отмечает поставку 200-го Global 7500

Компания Bombardier сообщила о поставке в декабре 200-го бизнес-джета Global 7500, что является свидетельством международного и общепромышленного успеха этой платформы. Global 7500 преобразил деловую авиацию своим изысканным дизайном, непревзойденными характеристиками и выдающимися технологическими достижениями.

«Проще говоря, Global 7500 собирается с использованием лучших производственных процессов и технологических достижений в деловой авиации, и мы очень рады и гордимся тем, что достигли отметки в 200 поставок этого революционного самолета», - сказал Дэвид Мюррей, исполнительный вице-президент по производству, ИТ и системе Bombardier Operational Excellence. «Эта веха также отражает выдающиеся усилия наших скрупулез-

ных инженерных, производственных и сборочных команд. Эти талантливые люди – бьющееся сердце окончательного успеха и достижений этой программы».

С максимальной скоростью 0,925 Маха и дальностью полета 7700 морских миль (14260 км) Global 7500 позволяет пассажирам достигать более важных пунктов назначения. С момента ввода в эксплуатацию в декабре 2018 года бизнес-джет Global 7500 доказал, что является самым высокопроизводительным деловым самолетом, демонстрируя готовность флота к вылету более 99,8%.

Global 7500 также установил больше рекордов скорости, чем любой другой самолет в своем классе, недавно выполнив более 75 рекордных скоростных

рейсов на ряде ключевых маршрутов. Эти достижения основываются на более ранних рекордах, включая перелет протяженностью 8225 морских миль в октябре 2019 года из Сиднея, Австралия, в Детройт, штат Мичиган, – самый продолжительный перелет, когда-либо зафиксированный в деловой авиации.

Характеристики Global 7500 будут еще больше улучшены с появлением Global 8000, анонсированного в 2022 году. Флагман Bombardier новой эры будет обладать дальностью полета в 8000 морских миль и максимальной скоростью 0,94 Маха, что сделает его лучшим универсальным бизнес-джетом. Global 8000 успешно развивается и находится на пути к вводу в эксплуатацию во второй половине 2025 года.



## В Новосибирске обсудили развитие малой авиации

В рамках рабочей поездки в Новосибирскую область министр промышленности и торговли Антон Алиханов провел отраслевое совещание по развитию малой авиации. В нем принял участие руководитель Росавиации Дмитрий Ядров.

В совещании также приняли участие министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, губернатор Новосибирской области Андрей Травников и представители компаний-производителей, разработчиков и эксплуатантов авиационной техники.

Основной темой совещания стало создание и про-

изводство малоразмерных двигателей для самолетов региональной авиации. Это одно из направлений, которые курирует Минпромторг России в части создания легких самолетов.

«Развитие региональных и местных авиалиний - одна из первоочередных задач для Росавиации. Ежегодно внутри регионов нашей страны самолетами и вертолетами передвигаются несколько миллионов человек. Крайне важно, чтобы эти перелеты были комфортными. Вместе с промышленностью продолжим работу над тем, чтобы эксплуатанты получили надежные и безопасные сертифицированные воздушные суда, способные

повысить связность самых отдаленных населенных пунктов России», - отметил Дмитрий Ядров.

Президент России Владимир Путин поставил задачу по наращиванию воздушных перевозок внутри ДФО, для чего Минтранс России готовит соответствующий Комплексный план мероприятий.

«Вариантами решения являются следующие направления работ - в краткосрочной перспективе - модернизация существующего парка легких самолетов и вертолетов с целью продления сроков их эксплуатации; в долгосрочной перспективе - создание и запуск в производство линейки современных воздушных судов для малой авиации, оснащаемых, и здесь подчеркну, высокоэкономичными силовыми установками, в том числе гибридными, а также мощными комплексами бортового оборудования, отвечающего самым современным требованиям», - сказал Антон Алиханов.

«С целью обеспечения региональных и местных перевозок будет расширена линейка воздушных судов малой авиации для работы на Дальнем Востоке. В Новосибирске мы встретились со специалистами авиационной промышленности, конструкторами, и обсудили основные направления этой работы. Помимо линейки воздушных судов «Байкал», которые уже проходят испытания и сертификацию, рассматривается возможность использования на дальневосточных местных и региональных маршрутах новых бипланов с современными компонентами. В частности, воздушных судов «Ольхон» и «Легенда», - рассказал министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков.



## Конец года ознаменовался ростом активности

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 49-й недели 2024 года (2-8 декабря) во всем мире было выполнено почти 74000 рейсов бизнес-джетов, что на 7% больше, чем в 49-й неделе прошлого года, и что увеличило четырехнедельную тенденцию до +3%.

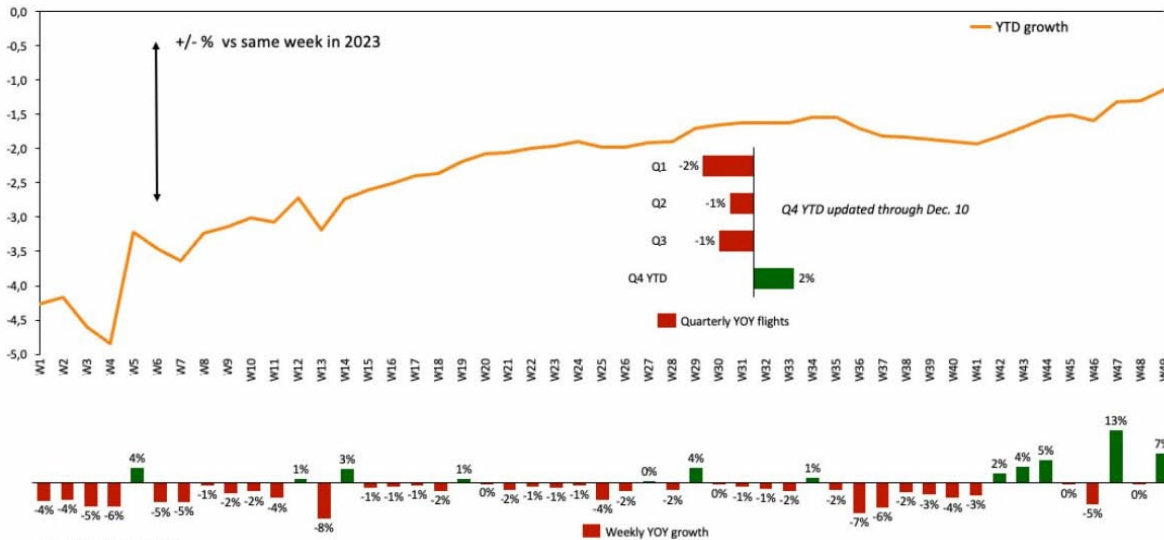
Глобальная активность Part 135 и 91K выросла на 11% по сравнению с той же неделей 2023 года, увеличив 4-недельный тренд до +5%. В глобальном масштабе с начала года по 8 декабря трафик по-прежнему на 1% ниже прошлогоднего, но по сравнению с декабрем 2023 года рост составил 9%.

### Северная Америка

Активность бизнес-джетов в Северной Америке увеличилась на 10% по сравнению с 49-й неделей 2023 года, и на 14% выше относительно предыдущей недели. Четырехнедельный тренд

Global business jet departures by week, 2024

#### Focus on 2024 week-week



Количество вылетов бизнес-джетов по неделям во всем мире в 2024 году

City Flow	Departures	% of Total Flights
Los Angeles (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	257	5.2%
Los Angeles (US-CA) - San Francisco (US-CA)	245	5.0%
San Francisco (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	239	4.9%
Los Angeles (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	223	4.5%
Los Angeles (US-CA) - Phoenix (US-AZ)	113	2.3%
San Francisco (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	96	2.0%
San Diego - Los Angeles (US-CA)	90	1.8%
San Francisco (US-CA) - San Francisco (US-CA)	83	1.7%
Los Angeles (US-CA) - New York	81	1.7%
Los Angeles (US-CA) - San Diego	71	1.4%
<b>Grand Total</b>	<b>4,907</b>	<b>100.0%</b>

Топ маршрутов бизнес-джетов из Калифорнии на 49-й неделе 2024

в США сейчас на 5% опережает сопоставимый период прошлого года. Флорида соответствует этому показателю, Калифорния выше на 3%, а Техас – на 8%.

В частности, на 49-й неделе Флорида была самым загруженным штатом США по вылетам, занимая 15% рынка США. Все самые загруженные штаты показали рост в годовом исчислении, особенно Калифорния, где было зафиксировано 400 дополнительных рейсов по сравнению с 48-й неделей, и 14%-ный рост в годовом исчислении. Весь рост обусловлен активностью по Part 135 и 91K, которая увеличилась в Калифорнии на 20%.

NetJets заняла 18% рынка бизнес-джетов в Калифорнии, выполнив почти на 600 рейсов больше, чем второй по загруженности оператор Flexjet. Значительный рост трафика бизнес-джетов наблюдался между Лос-Анджелесом и Сан-Франциско, было выполнено 245 полетов. NetJets стала самым популярным оператором на маршруте LA-SF, заняв 22% рынка. Более четверти рейсов по маршруту выполня-

лись тяжелыми бизнес-джетами, следующими по популярности были суперсредние самолеты.

После выборов в США активность бизнес-джетов на 3% опережает сопоставимый показатель прошлого года, особенно заметен рост во Флориде, Техасе и штате Нью-Йорк. После выборов наиболее популярными стали авиапарки компаний по управлению воздушными судами. Долевые операторы летают на 12% больше, чем в сопоставимом периоде прошлого года, корпоративная активность отстает на 14%.

Departure State	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
Florida	34,381	14.4%	4.7%
Texas	26,045	10.9%	6.4%
California	22,594	9.5%	1.3%
New Jersey	10,763	4.5%	1.8%
Georgia	8,980	3.8%	2.3%
New York	7,809	3.3%	10.5%
Tennessee	7,132	3.0%	2.0%
North Carolina	7,122	3.0%	4.4%
Illinois	6,966	2.9%	0.5%
Arizona	6,509	2.7%	4.0%
Grand Total	238,962	100.0%	2.9%

*Вылеты бизнес-джетов в США после выборов (6 ноября - 8 декабря)*

## Европа

В Европе активность бизнес-джетов на 49-й неделе упала на 4% по сравнению с той же неделей 2023 года. В Германии падение трафика составило 13% по сравнению с началом декабря прошлого года. Несмотря на спад в годовом исчислении, в Швейцарии наблюдался обычный сезонный всплеск в связи с началом горнолыжного сезона,

заметный в аэропортах, обслуживающих лучшие альпийские курорты.

На 49-й неделе аэропорты Сион и Санкт-Галлен зафиксировали небольшой рост по сравнению с прошлым годом, что соответствует активности в этих аэропортах за последние 12 месяцев. Самые загруженные месяцы – с декабря по март, а пик активности приходится на февраль. Наблюдается подавляющий перекоп в сторону трафика выходного дня, пик активности в обоих аэропортах приходится на воскресенье. За последние 12 месяцев флоты компаний по управлению воздушными судами выполнили 40% рейсов бизнес-джетов в аэропорты Сион и Санкт-Галлен, долевые и чартерные операторы совместно выполнили 45% рейсов. Большинство прибытий за последние 12 месяцев было из Франции, Германия – лидер по регистрации воздушных судов.

## Остальной мир

За пределами Европы и США активность

Arrival Airport	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
LSZH, Zurich	196	60.7%	-11.7%
LSGS, Sion	44	13.6%	0.0%
LSZR, St Gallen Altenrhein	37	11.5%	5.7%
LSZB, Bern Belp	28	8.7%	-3.4%
LSZS, Samedan	18	5.6%	-10.0%
Grand Total	323	100.0%	-7.7%

*Прибытие бизнес-джетов в некоторые аэропорты швейцарских горнолыжных курортов на 49-й неделе 2024 г.*

бизнес-авиации на 40-й неделе была на уровне 2023 года. Трафик на Ближнем Востоке вырос на 14% по сравнению с предыдущей неделей, и на 1% выше по сравнению с той же неделей прошлого года. Активность на Ближнем Востоке в значительной степени выросла за счет проведения Гран-При Формулы-1 в Абу-Даби с 6 по 8 декабря. В течение гоночного уик-энда (6-8 декабря) было зафиксировано 95 прибытий бизнес-джетов, 16 из которых прилетели из других аэропортов ОАЭ. Лидером международных рейсов во время гоночного уик-энда была Великобритания, за ней следовали Катар и Индия, на долю которых пришлось более половины прибытий во время мероприятия.

Активность в Африке на 49-й неделе упала на 19% по сравнению с 2023 годом, в Азии рост составил 5%, тогда как в Южной Америке объем полетов вырос на 2%. В Бразилии трафик увеличился с начала года на 11%.

**Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует:** «Восстановление после выборов

продолжается, и на 47-й неделе наблюдался самый большой рост активности в годовом исчислении в этом году, что почти полностью компенсирует снижение, накопленное в начале этого года. В Калифорнии особенно сильное восстановление. В Европе на ведущих рынках спрос падает, за исключением Италии, которая остается исключением на протяжении всего года. Трафик бизнес-джетов в Южной Америке продолжает расти».

## Спуфинг GPS по-прежнему остается проблемой для операторов

Помехи сигналам GPS посредством глушения или спуфинга продолжают оставаться проблемой в разных частях мира, с горячими точками в Восточной Европе, Скандинавии, России и в различных зонах конфликтов, включая Ближний Восток. В сентябре провайдер услуг по поддержке полетов OpsGroup опубликовал свой окончательный отчет по спуфингу GPS, в котором были обозначены основные

проблемы и работа, которая ведется для смягчения проблем.

Согласно отчету OpsGroup, «наибольшую обеспокоенность по поводу безопасности вызывает ухудшение функциональности системы оповещения о сближении с землей. После спуфинга система работает неправильно, даже если покрытие GPS вос-

становлено. Количество ложных оповещений поражает. Наблюдается растущее привыкание к риску. В результате в рабочей группе широко распространилось опасение, что многолетняя работа по сокращению аварий при столкновении с землей в контролируемом полете может быть сведена на нет».

Кроме того, как только приемник GPS/GNSS подвергается спуфингу, он может быть «заражен» ложными данными, предупредила OpsGroup. «Это ставит под сомнение использование GPS в любой момент после подмены, особенно при подходах RNP [требуемые навигационные характеристики] и использовании RNP на маршруте».

OpsGroup отметила 500%-ный рост спуфинга в 2024 году, затрагивающий в среднем 1500 рейсов в день, по сравнению с 300 в день в первой половине года. Основная проблема заключается в том, что летным экипажам не предоставляется техническая информация об «использовании GPS в системах самолета», и они получают «противоречивые указания и неполные или недостаточные процедуры, что приводит к недопониманию и пробелам в знаниях».

В опросе, в котором приняли участие около 2000 человек, OpsGroup сообщила: «Результаты показывают, что 1400 членов экипажа (около 70%) оценили свою обеспокоенность влиянием спуфинга GPS на безопасность полетов как очень высокую или экстремальную, [и] 91% всех членов экипажа оценили свою обеспокоенность как умеренную или выше».



В то время как OpsGroup признала, что «нет быстрых и простых решений... основное внимание в краткосрочной перспективе уделяется смягчению последствий, осведомленности экипажей, руководству и обучению. В долгосрочной перспективе рабочая группа определила потенциальные решения для оборудования, авионики и компонентов системы... Необходимо рассмотреть возможность углубления изучения проблем уязвимости GPS. В середине 2024 года мы уже наблюдали значительный рост как спуфинга, так и воздействия на воздушные суда. Места могут расширяться еще больше, а воздействие может ухудшиться».

Группа отметила, что «чрезмерная зависимость от GPS для первичной навигации придает большое значение сохранению достаточной сети обычных наземных навигационных средств».

### **Доступны решения для борьбы со спуфингом**

Компания Aerodata разработала одно из решений для устранения глушения и спуфинга GPS, а EASA выдала дополнительный сертификат типа (STC) для установки этого продукта на бизнес-джет Cessna Citation Latitude компании Textron Aviation, оснащенный системой Garmin G5000. По данным Aerodata, «на основе оповещения/информации, предоставленной комплектом G5000, пилот может выбрать резервный источник GPS с помощью новой системы. Антенна новой системы установлена на верхней части фюзеляжа».

Aerodata планирует разработать STC для других

воздушных судов, включая гражданские и военные платформы. «Решение Aerodata расширит возможности специальных миссий, особенно в разведывательных, наблюдательных и рекогносцировочных миссиях, а также в летной инспекции, где непрерывная и высокоточная навигация имеет решающее значение».

«Поскольку число инцидентов со спуфингом GPS растет, крайне важно, чтобы авиационная отрасль отреагировала эффективными решениями для обеспечения постоянной доступности GPS», - сказал президент и генеральный директор Aerodata Несет Тюкенмез. «Этот STC представляет собой значительный прогресс в обеспечении будущей безопасности в гражданской и военной авиации».

Тем временем компания SandboxAQ применяет квантовые вычисления для снижения помех GPS, используя измерения магнитного поля Земли с помощью векторного магнитометра для обнаружения аномалий, вызванных глушением и спуфингом.

«Магнитное поле Земли уникально в разных местах», - объяснил Лука Феррара, генеральный менеджер по навигации SandboxAQ. «Магнитное поле несет в себе больше информации, чем просто направление компаса, с аномалиями, которые добавляют или уменьшают значение напряженности поля, как отпечатки пальцев. Это дает нам поток справочных данных, основанный на магнетизме. Когда у нас есть правильная технология датчиков, мы можем видеть этот сигнал и ориентироваться по нему».

Навигатор AQNav от Sandbox AQ выполняет сравнительное картирование с учетом магнитного градиента, который он способен обнаружить. «Если я смогу провести измерения, которые позволят мне увидеть этот изменяющийся градиент, у меня будет больше информации, которую я смогу использовать для определения своего местоположения», - сказал Феррара.

Базовые магнитные данные поступают из баз данных, например, той, что поддерживается Национальным управлением океанических и атмосферных исследований США. А квантовый магнитный датчик позволяет AQNav обнаруживать магнитный градиент. На практике AQNav «производит оценку местоположения, сравнивая наилучшую оценку магнитного поля с существующей базой данных в сочетании с инерциальной навигационной системой счисления пути для ограничения неопределенностей».

Феррара рассчитывает разработать систему для коммерческих самолетов, которая дополнит существующую авионику. «Дело не в точности определения местоположения», - сказал он, «а в том, как это местоположение вычисляется. Ее нельзя подделать или заглушить, и она работает в любых погодных условиях и над океаном. В сочетании с другими системами она добавляет ценность, потому что она другая».

SandboxAQ работает с коммерческими партнерами, чтобы изучить варианты использования AQNav, включая то, какие уровни точности будут полезны и как система будет интегрироваться в авионику самолета.

## Идея внедрить виртуального пилота набирает обороты. Сможет ли он обеспечить безопасность авиапассажиров

Идея оставить к 2030 году в кабине пассажирских самолетов одного пилота вместо двух набирает обороты. Напомним: регулирующие органы сорока стран, включая Германию, Британию и Новую Зеландию, на полном серьезе рассматривают такую возможность как способ снизить эксплуатационные расходы и уменьшить давление нарастающего дефицита летчиков.

Перспективы перехода к одночленному экипажу за счет внедрения «виртуального второго пилота», нейросетевых алгоритмов искусственного интеллекта исследуются в России. Хотя многие специалисты сразу назвали это предложение сомнительным: слишком велик риск.

И вот в интервью Sunday Times руководитель депар-

тамента коммерческих самолетов Airbus Кристиан Шерер не только подчеркнул целесообразность разработок, направленных на уменьшение количества пилотов, но и пошел дальше. «Технологически это вполне осуществимо. И имейте в виду, что если вы перейдете к кабине пилотов с одним человеком, то с таким же успехом вы перейдете и к кабине без человека», - заявил он.

Однако самые острые вопросы, связанные с «пилотом-одиночкой», пока никто не снял. Как быть с критическими этапами полета - взлетом и посадкой, где требуются два пилота? Как будет справляться с высокой нагрузкой один летчик при возникновении нештатной ситуации? И что, если он вдруг станет «нетрудоспособным», а рядом никого не окажется?

Сегодня полеты с одним пилотом на крупных воздушных судах не разрешены нигде. По действующим международным правилам безопасности в кабине всегда должны находиться не менее двух человек. Если кабину покидает один из летчиков, туда должен зайти стюард.

Сможет ли искусственный интеллект заменить пилота, отвечающего за жизнь сотен пассажиров? И какие возможны компромиссы? Об этом «РГ» говорит с генеральным директором Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» Сергеем Мельниченко.

***Сергей Александрович, разработки с использованием автоматике и нейросетей «виртуального второго пилота» ведутся во всем мире. В долгосрочной перспективе***





### **авиастроители все-таки рассматривают одного летчика на всех этапах полета?**

**Сергей Мельниченко:** Ключевые слова - «в долгосрочной перспективе». При условии, что будет создан настолько умный бортовой компьютер, который сможет в любой момент взять на себя управление и выполнить, допустим, ту же посадку. Если такая необходимость возникнет. А это, вам скажет любой профессионал, один из сложнейших этапов полета.

За разработку технологии кабины пилота, управляемой искусственным интеллектом, двумя руками руководители авиакомпаний. Их можно понять: они борются с нехваткой пилотов и ростом эксплуатационных расходов. Справедливости ради, тот же Airbus уже добился значительных успехов в развитии технологий автономного полета.

Так, в рамках проекта Project Morgan предусматривается создание двух новых грузовых самолетов с возможностью сокращения числа членов экипажей. На испытательном A350-1000 были успешно протестированы различные автономные функции, включая автоматическую посадку при возникновении аварийной ситуации на борту. Вплоть до задуливания к месту стоянки на перроне.

Другая часть проекта направлена на повышение эффективности помощи пилоту во время руления по аэродрому, когда рабочая нагрузка на экипаж, особенно перед взлетом, довольно высока.

### **То есть один в пилотской кабине - это не из разряда благих пожеланий?**

**Сергей Мельниченко:** Здесь стремление расширить границы авиационных технологий, а конечная цель - повышение безопасности и эффективности. Значит, сокращение числа пилотов не должно отрицательно сказаться ни на одном, ни на другом. Однако переход к полетам с одним пилотом встречает яростное сопротивление ассоциаций пилотов. Особенно активно выступает Ассоциация пилотов авиалиний (ALPA). Ее президент Джейсон Амбрози прямо говорит, что идея замены пилотов автоматикой - безумная. Но жизнь показывает: ничто не вечно под Луной. Даже позиция Ассоциации пилотов авиалиний.

### **Что вы имеете в виду?**

**Сергей Мельниченко:** Когда в конце 1960-х годов появились первые Boeing 737, они изначально требовали экипажа из трех человек: капитана, второго пилота и бортинженера. Как на российских Ту-214. Тогда ALPA неизменно выступала за сохранение такого летного состава, несмотря на то что каждые последующие модификации самолета имели более высокий уровень автоматизации. Ассоциация считала необходимым, чтобы в пилотской кабине оставался дополнительный «комплект» глаз, ушей и рук. Для подстраховки в ситуациях с высокой нагрузкой или в случае потери работоспособности какого-то пилота.

Только после тщательных испытаний, доказавших безопасность выполнения полетов экипажем из двух человек, ALPA согласилась на то, что сегодня является отраслевым стандартом. Это два пилота в кабине.

### **Ранее сообщалось, что чуть ли не в 2027 году планируется начать испытательные полеты с одним пилотом?**

**Сергей Мельниченко:** Тут есть тонкости. Так, Airbus и Dassault Aviation, производитель линейки бизнес-джетов Falcon, выступают за полеты с одним пилотом, но только на крейсерском эшелоне. Предполагается, что «пилоты-одиночки» будут соответствовать более высоким стандартам в отношении их опыта и состояния здоровья.

Любые изменения в требованиях к экипажу сначала должны быть одобрены отдельными авиакомпаниями, профсоюзами пилотов, а также ИКАО. Европейское агентство по безопасности полетов (EASA) изначально заявляло, что рассмотрит возможность выполнения таких полетов только на более современных самолетах, таких как Airbus A350, Boeing 787 и Boeing 777X.

### **Видела статистику: 80 процентов авиопассажиры заявили, что никогда не будут чувствовать себя комфортно, летая без двух пилотов в кабине. Может, появились новые данные?**

**Сергей Мельниченко:** Самые свежие опросы практически с теми же результатами. К примеру, 83 процента австралийцев утверждают, что не решатся купить билет на рейс, если будут знать, что за штурвалом находится только один пилот. В 15 странах 76 процентов взрослых пассажиров выразили неприязнь к идее беспилотных самолетов.

Понятно, с какими трудностями сталкиваются сейчас и будут сталкиваться в будущем сторонники полетов с одним пилотом, чтобы завоевать доверие и признание общественности. Но понятно и другое: все эти заявления - только из области ощущений. Ведь до сих пор на крупных самолетах летают по два пилота, а статистика безопасности полетов беспилотных (и «малопилотных») гражданских воздушных судов просто отсутствует, чтобы ее можно было сравнивать.

**Меня, как авиапассажира, прежде всего волнует: а вдруг единственному пилоту станет плохо? Что тогда?**

**Сергей Мельниченко:** Вероятность того, что здоровье пилота во время полета резко ухудшится, исключительно мала. Но она никогда не была равна нулю. Вот факты только за последние пять лет.

01.03.2020 - пилот Boeing 757 авиакомпании Jet2, следовавшего из Манчестера (Великобритания) в Тенерифе (Испания), сообщил диспетчерам, что его коллега потерял сознание. Самолет через 45 минут после этого сел в Фару (Португалия).

17.11.2021 - при разгерметизации Boeing 737 авиакомпании SpiceJet, следовавшего между индийскими городами Ахмадабад и Патна, капитан потерял сознание. Посадка - благополучно.

27.12.2021 - при выполнении рейса из Ньюмана в Перт (Австралия) симптомы гипоксии почувствовали второй пилот и два бортпроводника (один потерял сознание). Посадка в Перте - благополучно.

18.01.2022 - при полете над Атлантикой капитан Airbus A330 авиакомпании Corsair, следовавшего по маршруту Фор-де-Франс (Мартиника) - Париж/Орли, потерял сознание. Второй пилот объявил сигнал бедствия и выполнил благополучную посадку на аэродроме Лахес (Азорские острова).

21.07.2022 - после взлета из индонезийского города Сурабая второй пилот Airbus A320 авиакомпании Citilink сообщил, что капитан потерял сознание, и принял решение вернуться. Выполнить посадку получилось только со второй попытки. Капитан в больнице скончался.

27.08.2022 - на рейсе из Торонто в Глазго одному из пилотов Airbus A330 авиакомпании Air Transat стало плохо. Самолет посадили в Монреале.

19.10.2022 - после взлета из Дублина при наборе высоты потерял сознание второй пилот Embraer E175 KLM. Капитан принял решение вернуться.

23.03.2023 - вскоре после вылета из Колумбуса (США) одному из пилотов Boeing 737 Southwest Airlines стало плохо. Следовавший пассажиром пилот другой авиакомпании помог посадить самолет.

06.06.2023 - при заходе на посадку в Хобарте (Австралия) экипаж Boeing 717 авиакомпании National System почувствовал запах, похожий на хлор. Капитан признал себя неспособным продолжать полет из-за симптомов, похожих на гипоксию. Второй пилот взял пилотирование на себя, хотя также почувствовал появление неприятных признаков. Посадка выполнена благополучно.

22.07.2024 - одному из трех пилотов усиленного (для продолжительного рейса) экипажа Airbus A340 авиакомпании Edelweiss, следовавшего в Цюрих из Тампы (США), стало плохо при заходе на посадку. Экипаж объявил сигнал бедствия. Все закончилось благополучно.

О чем говорят такие примеры? О необходимости и важности тщательной оценки безопасности перед внесением значительных изменений в работу пилотов. Скорее всего, речь о выполнении полетов силами одного пилота сможет идти, когда будут решены вопросы управления извне (или при использовании соответствующей программы бортового компьютера) и автоматической посадки на подходящем аэродроме.

Причем и «земля» должна заблаговременно получать информацию о том, что будет предпринимать борт, если единственный пилот потеряет работоспособность.

**Любая модернизация самолета - супердорогое удовольствие. А сокращение вдвое экипажа наверняка скажется на работе тех же диспетчеров?**

**Сергей Мельниченко:** Безусловно. Надо разрабатывать правила и технологии работы наземных служб с бортами, где «усеченные» экипажи. И да, прежде всего диспетчеров. Кто будет принимать решение о посадке и нести ответственность, если что-то пойдет не так.

Это создание в аэропортах наземных систем, обеспечивающих автоматические заход и посадку, передачу метеоинформации непосредственно в бортовой компьютер и т.п. Далекое не каждый регион или государство будут способны оплатить такие «хотелки».

**А кто это будет оплачивать?**

**Сергей Мельниченко:** Ясно, кто: пассажиры. Но интересно, будут ли затраты на полноценный экипаж перевешивать все расходы на создание и поддержание системы обеспечения одночленных или

беспилотных полетов? И еще один вопрос: а лидеры государств, правительств и международных организаций тоже начнут летать без пилотов или предпочтут, чтобы за их жизнь все-таки несли ответственность реальные люди, а не алгоритмы?

Впрочем, если учитывать скепсис общественности, то, скорее всего, это явление временное. Когда-то в некоторых странах существовало требование: перед автомобилем шел человек и предупреждал прохожих о том, что вот-вот появится «адская машина». Технологии меняют отношение людей к прогрессу. Во многих аэропортах челноки между терминалами (а в некоторых городах - и поезда метро) уже возят пассажиров без машиниста. В Москве проходит испытания беспилотный трамвай...

**В авиации продвижение технологии управления полетом силами одного пилота с помощью искусственного интеллекта - из самых значительных и противоречивых?**

**Сергей Мельниченко:** Именно так. По мере того как продолжаются споры за и против, становится ясно, что любой переход к полетам с одним пилотом потребует самых обширных исследований и испытаний. Авиационные конструкторы стоят перед непростой задачей: они должны найти тонкий баланс между инновациями и безопасностью авиапассажиров.

*Источник: Российская газета*



## Каждый грузовой чартер похож на отдельный проект

Крайний раз с Алексеем Маляревичем лично мы встречались в далеком 2009 году, когда он возглавлял представительство крупного международного брокера. Тогда он был одним из главных спикеров и аналитиков на страницах BizavNews, обладая уникальной экспертизой с детальным знанием нюансов рынков деловой авиации, он был бесценным экспертом нашего агентства. Спустя без малого

15 лет наши пути вновь пересеклись, в этот раз в Москве – в уютном офисе компании Charter Green Light, которую Алексей Алексеевич основал в 2013 году и возглавляет последние 11 лет. За эти годы изменилось многое – рынок, геополитическая ситуация. Одно осталось неизменным – подход Алексея Маляревича к бизнесу в целом и к своей команде – в частности.



Сейчас Charter Green Light работает в нескольких сегментах, главный из которых – грузовые авиаперевозки. При этом бизнес-авиация хоть и составляет всего 15% от общего объема перевозок, по-прежнему интересна компании, как с точки зрения бизнеса, так и с точки зрения решения уникальных задач. В портфолио услуг Charter Green Light – организация международных рейсов, помощь иностранным операторам в выполнении рейсов на территории РФ, перевозка грузов и многое другое.

«Более 10 лет назад, когда мы создали компанию и вышли на рынок, мы начали с ВИП-перевозок. Рынок, тогда был очень объемный, широкий. Бизнес-джеты в основном предоставляли иностранные операторы, европейские – из Австрии, Швейцарии, и Германии, и, в общем-то, проблем не было. Мы сразу очень хорошо стартовали, выполняли около 100 рейсов в месяц. Но постепенно, с изменением геополитической ситуации, конечно, ситуация стала меняться, и некоторые компании постепенно стали уходить с российского рынка, а на определенном этапе им просто запретили летать в РФ в качестве ответных санкций. И перед нами стала такая дилемма – чем заниматься дальше?», - рассказывает Алексей Маляревич.

На фоне снижения количества рейсов деловой авиации, в Charter Green Light было принято решение немного изменить направление своей деятельности и всерьез заняться грузовыми авиаперевозками. К тому же опыт Алексея Маляревича в этом вопросе был и остается обширным и уникальным.

«Я всегда занимался грузовыми перевозками, в том числе довольно длительное время за границей,

и, в общем-то, рынок хорошо себе представлял. Коллеги в компании меня поддержали, когда я вышел с этим предложением, и мы начали потихоньку раскручивать это направление, рекламируя свои услуги. Конечно, большой плюс в том, что «рабочая лошадка» грузового чартерного рынка, это

наш российский самолет Ил-76. Абсолютно уникальная машина, которая может в силу того, что есть рампа, возить крупногабаритные и нестандартные грузы. И тут скрывать нечего: большинство авиакомпаний и агентов во всем мире любят данный самолет. Сейчас в дружественных странах,

в основном в Африке, Индии, на Ближнем Востоке, в Южной Азии, этот самолет очень уважают, потому что иностранных аналогов практически нет», - продолжает Алексей Маляревич.

На этом самолете был совершен один из знаковых для компании рейсов – авиаперевозка двух носорогов из Израиля в ростовский зоопарк. «Перевозка была уникальна в силу габаритов животных: требовались определенные клетки для носорогов. И уникальна она еще в том, что в российских зоопарках, таких «гигантов» не было и ростовский зоопарк долго к этому готовился. Перевозка прошла успешно и тогда мы поняли, что можем работать в этом направлении. Дело в том, что грузовые чартерные перевозки очень сильно отличаются от пассажирских, и от тех же VIP-рейсов».

«Прежде всего, мы перевозим разные типы грузов. Это генеральные и опасные грузы, ценные и скоропортящиеся, живые и крупногабаритные. И дело в том, что каждый грузовой чартер похож на отдельный проект. Например, нужно перевезти нефтяное оборудование куда-то в Южную Америку: для этого необходимо четко знать габариты, вес и учесть все особенности такой перевозки».

Когда в Charter Green Light поступают такие необычные запросы, например, с теми же носорогами, команда вместе с авиакомпанией разрабатывают оснастку. Например, это могут быть какие-то специальные контейнеры или дополнительное оборудование, которое специально разработано для единичного рейса. То есть, это такая кропотливая проектная работа. Те сотрудники, которые сегодня работают в Charter Green Light, имеют сертифика-



ты ИАТА, которые позволяют работать с опасными и уникальными грузами. В компании за этим очень внимательно следят и все программы, в области грузовых перевозок, которые обновляются, сразу же «изучаются» и внедряются на практике.

«И сейчас около 80% тех рейсов, которые мы выполняем, это именно грузовые авиаперевозки. Запросов много и к каждому рейсу мы подходим с особым вниманием», - говорит Алексей Маляревич.

За последний год Charter Green Light получила достаточное количество уникальных запросов, но особую популярность набирает перевозка лошадей. Как рассказывает Алексей Алексеевич, в арабских странах, таких как Кувейт, Катар или ОАЭ, население очень любит соревнования, в которых принимают участие «грациозные скакуны» и в компании были удивлены, насколько востребованы именно российские породы. На фоне увеличения запросов Charter Green Light приобрела специальное оборудование – стойла из прочного алюминия. Сейчас компания выполняет перевозку лошадей как минимум 2-3 раза в месяц на различные соревнования.

«Были перевозки у нас абсолютно уникальные, например, которые проходили за пределами России. Мы перевозили племенных овец из Монголии в Лаос – стадо в тысячу голов! И вот как их перевезти по воздуху? Обратились к нам: мы приехали в Монголию, сказали коллегам, какие клетки должны быть, как все будет выглядеть, полностью разработали макеты погрузки и разгрузки. Нашли самолет, подходящий для перевозки. И все прошло на ура. В Лаосе нас встречал оркестр и почет-

ный караул, а в нашу копилку добавился еще один уникальный опыт. И таких примеров много. И вот именно здесь я вижу главное отличие и сложность по сравнению с VIP-перевозками. Нам приходится постоянно изучать что-то новое, сталкиваться с нестандартными задачами. Вот кажется, сколько лет на рынке, мы знаем абсолютно все, но нет – новый запрос и новый вызов».

«На сложные рейсы летают флайт-менеджеры, а с живым грузом – и ветеринарный врач. По-другому и нельзя – нужно контролировать весь полет. Возьмем мы, например, племенных быков для наших селекционеров – нужно обязательно учесть все нюансы: и какие клетки сделать, и какой адсорбент, какое оборудование для погрузки использовать. Есть своя специфика», – продолжает Алексей Маляревич.

Еще одной услугой Charter Green Light с недавних пор стало оказание помощи партнерам в аэропортах России и дружественных странах, включая заправку и хендлинг. Но к этому вопросу мы вернемся в следующем материале, также как и к проблеме отечественного грузового парка.

Пока же мы хотели поговорить о персонале, а вернее о команде, которая без преувеличения творит чудеса.

«Вы знаете, хочется отметить, что у нас работают люди, которые живут своим делом. Но учиться нужно всегда. Я всегда им говорю: коллеги, вы должны быть профессионалами в своем деле. Если вы чего-то не знаете, начинаете в чем-то сомневаться – работа прекращается. Наш клиент думает,

а туда ли я вообще обратился. Кстати, личное наблюдение: VIP-брокеры очень сильно отличаются от грузовых. Они говорят на немного разных языках, у них разные манеры поведения, и даже выглядят они по-разному! И, когда мы нанимаем людей на работу, например, нужен человек в грузовые авиаперевозки, то я уже приблизительно знаю, кто нужен», - отмечает Алексей Маляревич.

*Дмитрий Петрович, BizavNews*



## Самолет недели

Оператор/владелец: **Bombardier**

Тип: **Bombardier Global 7500**

Год выпуска: **2024 г.**

Место съемки: **декабрь 2024 года, Al Maktoum Int'l Airport (DWC) – OMDW, United Arab Emirates**



Фото: Дмитрий Петрович