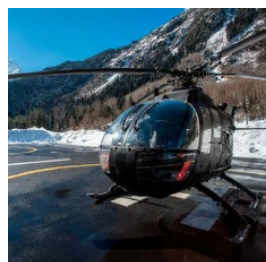
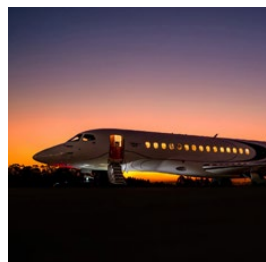
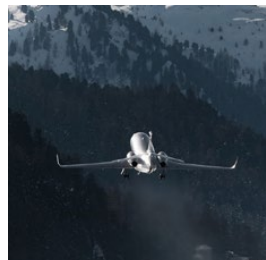




На этой неделе жирную точку в производственных результатах прошлого года поставила GAMA, выпустив традиционный отчет по поставкам воздушных судов. Согласно данным ассоциации, в целом по сравнению с 2022 годом во всех сегментах наблюдался рост поставок, а предварительная стоимость поставленных воздушных судов оценивается в \$27,8 млрд с ростом на 3,6%. Впервые за более чем десятилетие объем производства в авиации общего назначения превысил 4000 поставленных воздушных судов. В дополнение к этому сильному показателю наблюдается устойчивый и растущий портфель заказов во всех сегментах воздушных судов.

Как заявил Пит Банс, президент и генеральный директор GAMA, это свидетельство устойчивости отрасли и важной роли, которую авиация общего назначения и бизнес-авиация играют в сообществах. «Хотя поставки в 2023 году очень обнадеживают, наша отрасль сталкивается с препятствиями из-за продолжающихся проблем в цепочках поставок, нехватки рабочей силы, неопределенности и непредсказуемости со стороны мировых регуляторов, а также недальновидных усилий, направленных на сдерживание бизнес-авиации и АОН, особенно в Европе». Подробнее читаем в этом номере.

Американский парад банкротств продолжает набирать обороты. Новой жертвой нестабильного рынка стала компания Set Jet, которая несколько раз откладывала запланированное IPO SPAC. По состоянию на июнь 2023 года у базирующегося в Скоттсдейле долевого оператора было 2899 активных участников. Генеральный директор Set Jet Том Смит говорит, что решение было принято после того, как инвестор отказался предоставлять кредитную линию, и компания не смогла найти нового финансирования. По данным аналитиков текущий год будет богатым на банкротства.



На седьмой неделе мировой спрос отстаёт от прошлого года на 3%

WINGX: в течение 7-й недели (12-18 февраля) глобальная активность бизнес-джетов снизилась на 2% по сравнению с 7-й неделей 2023 года. На прошлой неделе было выполнено 71422 рейса бизнес-джетов, что на 7% больше, чем на предыдущей неделе

стр. 23

GAMA: годовые поставки превысили 4000 воздушных судов

В ходе ежегодной пресс-конференции о состоянии отрасли GAMA опубликовала отчет о поставках и доходах за 2023 год. В целом по сравнению с 2022 годом во всех сегментах наблюдался рост поставок, а стоимость поставленных воздушных судов оценивается в \$27,8 млрд с ростом на 3,6%

стр. 25

Skycyze заменит органы управления R66 на один джойстик

Стартап из Южной Калифорнии заменил органы циклического, общего шага и ножного управления в кабине вертолета на один центральный джойстик и два сенсорных дисплея. Конфигурация обеспечивается тройным резервированием электродистанционной системы управления полетом

стр. 26

Истина в винте: насколько безопасен вертолетный туризм

Рынок вертолетных экскурсий очень узок из-за своей дороговизны, не всегда вылеты безопасны — в попытке сэкономить многие пользуются услугами перевозчиков, которые не имеют необходимых разрешений, не проводят своевременно техобслуживание

стр. 38

JetASAP: почасовые ставки пошли вниз

JetASAP сообщила о снижении средней почасовой стоимости чартерных рейсов на 10%. Стоимость часа полета на турбовинтовых самолетах снизилась на 10% и составила в среднем \$4386, а тарифы на легкие джеты упали на 14% до \$6741. Почасовые ставки на среднеразмерные самолеты упали на 5% до \$8502, а на суперсредние показали снижение на 13% до \$10734 за час полета. Стоимость летного часа тяжелых джетов упала на 9% до \$13765.

«Такое снижение чартерных ставок является типичным, поскольку авиационный рынок корректируется после отпусков. Еще одна корректировка, которую отметили в JetASAP, — это значительное увеличение трафика крупных чартерных операторов с 15 или более самолетами в парке», — сказала основатель и генеральный директор компании Лиза Сэйер.

«Чартерная индустрия опирается на более мелких операторов, поскольку 90% из них имеют 14 или менее самолетов, а 60% имеют менее четырех самолетов, которые они используют для чартера. До января большинство предложений, поступающих через приложение в JetASAP к нашим участникам, поступало от более мелких операторов». Сэйер добавила, что клиенты компании, похоже, снижают спрос на чартерные рейсы, и, таким образом, рынок смягчается.

Почасовые ставки JetASAP основаны на прямых котировках сборов за полеты чартерных операторов, полученных через платформу JetASAP. Все почасовые ставки основаны на фактических часах полета пассажиров с момента взлета до посадки, являются «все включено» и включают федеральный акцизный налог (FET), топливные сборы, а также дневные минимумы, если применимо.



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



FAA тормозит с сертификацией G700

Во вторник FAA опубликовало так называемое «Окончательное специальное условие» для G700 и G800 в отношении электродистанционной системы управления полетом. Регулятор заявил, что электронное управление полетом самолета является «новой или необычной конструктивной особенностью по сравнению с уровнем технологий, предусмотренным стандартами летной годности для самолетов транспортной категории».

Как отмечают аналитики, сообщение моментально вышло в заголовках специализированных медиа, но беспокоиться совершенно не о чем. «Это всего лишь часть удовольствия от сертификации. Это также демонстрирует необходимость обновления стандартов летной годности».

Практически каждый современный самолет с электродистанционным управлением использует это особое условие. Компания Gulfstream уже поставила более 800 самолетов (G650, G500 и G600), на которых она использовалась.

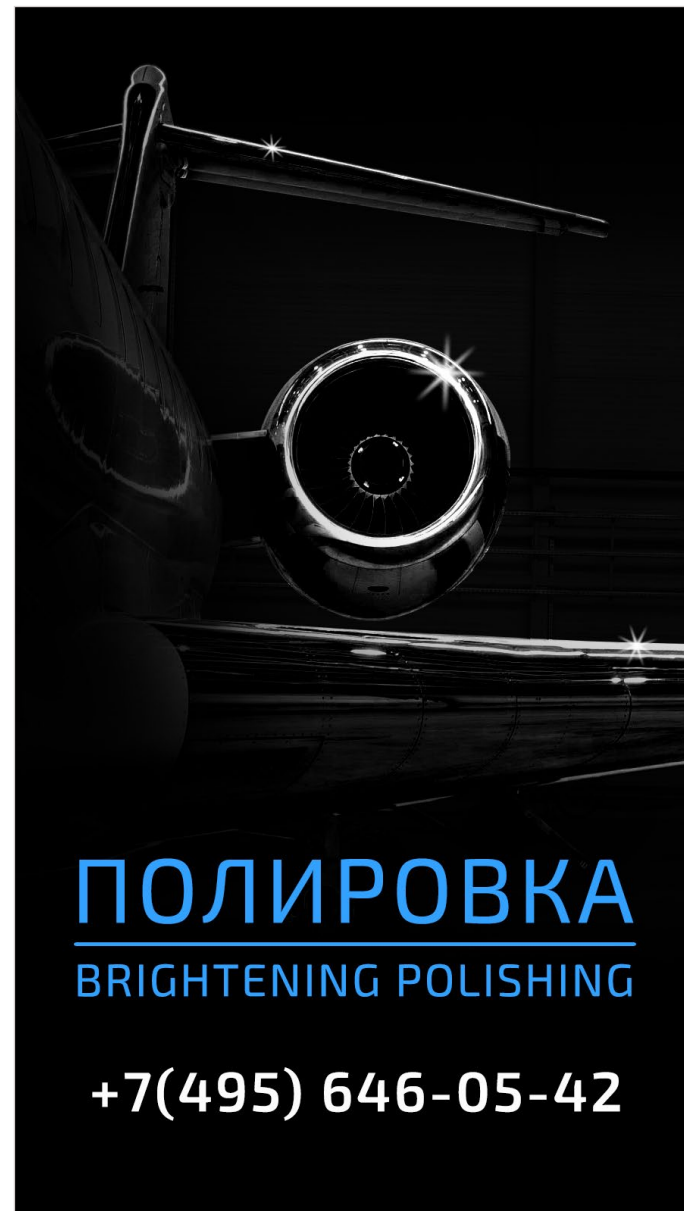
FAA использует специальные условия для установления эквивалента безопасности устаревшим правилам. Затем они становятся частью сертификации самолета. Случай с G700/G800 показывает, что настало время обновления правил.

«Особые условия обычно применяются при сертификации новых самолетов», - говорит Дэвид Эрнандес, акционер Vedder Price и бывший сотрудник FAA. «Единственная проблема заключается в том, есть ли у FAA персонал и ресурсы для своевременной оценки».

В июле 2023 года компания Gulfstream надеялась поставить 19 самолетов G700 до конца года. Сейчас цель — 50 в 2024 году.

Основная роль FAA — безопасность. Никто не может критиковать ведомство за серьезное отношение к сертификации. Но это особое условие показывает, что правила отчаянно нуждаются в обновлении. Компания Gulfstream подала заявку на сертификацию G700 31 декабря 2019 г. (путем внесения изменений в сертификат GVI).

Это также предупреждение для всех, кто занимается продвинутой воздушной мобильностью и хочет использовать существующие правила. Gulfstream сертифицирует самолеты с 1959 года. Сертификация G700 приближается, но владельцы хотят, чтобы все происходило быстрее.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Операции FAI в Дубае получили одобрение на медицинское сопровождение


Европейский аэромедицинский институт (EURAMI) предоставил аккредитацию медицинского сопровождения коммерческих авиалиний (CAME) базирующемуся в Дубае подразделению немецкого провайдера услуг экстренной медицинской помощи FAI Rent-a-jet. Одобрение, объявленное в понедельник, дополняет одобрение FAI в качестве провайдера EURAMI, которое было получено в начале 2023 года.

Разрешение CAME подтверждает, что операторы авиационных медицинских полетов могут перевозить пациентов либо сидя в салоне, либо на специальных носилках. Подразделение FAI в Дубае в настоящее время является первым частным поставщиком услуг экстренной медицинской помощи в государстве Совета сотрудничества стран Персидского залива, получившим аккредитацию EURAMI CAME. Это также

единственный европейский эксплуатант самолетов, получивший оба разрешения в регионе.

Чтобы получить одобрение CAME, операторам необходимо выполнить не менее 100 миссий. Они также должны продемонстрировать, что у них есть достаточно квалифицированный персонал, а также инфраструктура и оборудование, необходимые EURAMI.

Парк FAI состоит из 10 самолетов и включает в себя различные бизнес-джеты Bombardier, в том числе Learjet 60, Challenger 604 и Global Express. Команда из 250 штатных сотрудников дополнена 50 врачами, медсестрами и парамедиками, работающими неполный рабочий день, а также имеет центры технического обслуживания в Нюрнберге и Берлине.

КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ЛЮБОГО ТИПА.

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



BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

Аэропорт Куршевеля покоряется не каждому

В аэропорту Куршевеля (Courchevel Altiport LFLJ) в минувшие выходные произошло ЧП с турбовинтовым самолетом Pilatus PC-12 (OO-PSN) компании European Aircraft Private Club. При посадке самолет ударился левой консолью крыла о ВПП, после чего совершил разворот и оказался на краю взлетно-посадочной полосы в противоположном направлении. При ударе самолет «потерял» левое крыло.

PC-12 следовал из Бельгии за пассажирами, на борту были лишь два пилота, которые не пострадали. Инцидент парализовал работу аэропорта, сразу после аварии ВПП была очищена от разлившегося керосина. Весь день на месте работали авиационные следователи, а трафик был переправлен в близлежащие аэропорты. ЧП не повлияло на вертолетные перевозки.

Куршевель славится по всему миру как самый популярный горнолыжный курорт для богатых. Но есть здесь и еще одна достопримечательность — сверхкороткая взлетно-посадочная полоса местного аэропорта. Посадка и взлет в Куршевеле настолько сложны, что пилотам требуется получать для этого дополнительную лицензию. Проблема не только в длине — угол наклона ВПП составляет 18,5%. То есть, летчику приходится разгонять самолет вниз со склона. В самом конце полоса немного поднимается, образуя своего рода трамплин. Кроме того, на полосе не установлена ILS, радиомаячная система захода на посадку по приборам в кабине пилота. Полагаться остается только на свои глаза, при тумане все рейсы отменяются. Здесь садятся только небольшие частные самолеты и вертолеты.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Honda Aircraft представила программу Certified Pre-Owned в Сингапуре

Honda Aircraft анонсировала в рамках авиашоу в Сингапуре сертифицированную программу для бизнес-джетов со вторичного рынка Certified Pre-Owned (CPO), предоставляющую эксклюзивный и альтернативный путь к владению HondaJet с гарантией качества и поддержки.

Как комментирует старший вице-президент и главный коммерческий директор Honda Aircraft Аmod Келкар, каждый самолет участвующей в программе проходит тщательный отбор, строгую проверку и экспертный процесс техобслуживания, чтобы гарантировать, что он соответствует высоким стандартам Honda в отношении качества, безопасности и производительности, прежде чем получить обозначение CPO и выйти на рынок. Программа также предлагает комплексные услуги, от простоты ввода в эксплуатацию до послепродажной поддержки, при поддержке компании Honda Aircraft и

ее авторизованной сети продаж. Чтобы предоставить клиентам полную уверенность и спокойствие в отношении своего самолета и решения о покупке, каждый CPO HondaJet должен пройти тщательную стандартную проверку по 208 пунктам в авторизованной сервисной сети, проводимую техническими специалистами, прошедшими обучение Honda.

«Мы с гордостью демонстрируем прогресс, которого достигаем в расширении парка и услуг HondaJet по всей Азии. HondaJet идеально подходит для удовлетворения потребностей региональной авиации. Поскольку спрос на высококачественные решения для путешествий на легких самолетах растет, мы стремимся предлагать инновационные решения, отвечающие потребностям наших клиентов. Представление программы CPO Honda Aircraft в Азии демонстрирует наше глубокое понимание этих потребностей», комментируют в компании.



Представляем Як-40Д VIP

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

A photograph showing the interior of the aircraft cabin, featuring beige leather seats, a wooden table, and overhead storage bins.

Dream Jet

Борис: +7 999 710 91 00
 Дмитрий: +7 926 865 62 65
 Владимир: +7 963 676 97 86

E-mail: flight@mydreamjet.ru

Elliott Aviation запускает программу Citation XL/XLS Excellence

Провайдер ТОиР Elliott Aviation запускает программу модернизации Citation XL/XLS Excellence, которая состоит из индивидуального обновления интерьера с дополнительными опциями, современной реставрации лакокрасочного покрытия, обновления авионики до Garmin G5000, а также планового технического обслуживания.

Майкл Пэрриш, старший вице-президент Elliott Aviation по продажам, отметил, что в компании увидели рост числа клиентов платформы XL/XLS, которые запрашивают полное обновление самолета, стремясь внедрить обновленные технологии в кабину и произвести революцию в экстерьере и интерьере. «Это дало возможность предложить рынку оптимальный пакет. Основными моментами этого пакета являются гарантированное время простоя, предпочтительные тарифы при техническом обслуживании, а также гарантии на покраску, интерьер и авионику. Наша команда дизайнеров и техниче-

ские специалисты являются ведущими в отрасли благодаря своему опыту работы с этим планером. Являясь ведущим провайдером ТОиР для Citation XL/XLS, мы рады предложить комплексный подход к полной модернизации и внедрению на ваш самолет качества, которыми славится компания Elliott Aviation».

Также в Elliott Aviation отмечает устойчивый спрос среди владельцев бизнес-джетов Cessna Citation Excel/XLS на отдельную установку авионики Garmin G5000. Так в прошлом месяце компания передала заказчикам три самолета, еще несколько машин находятся на заводе и ждут модернизации. «Спрос на комплект бортового оборудования Garmin G5000 (вместо Honeywell Primus 1000) на Citation Excel/XLS очень велик, и все признаки показывают, что эта программа является огромным успехом», - комментирует вице-президент Elliott Aviation Марк Уилкен.



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

ТАГ Масау стал самым молодым FBO получившим IS-BAH Stage 3

ТАГ Масау FBO объявляет об успешном завершении аудита IS-BAH Stage 3, укрепляя свои позиции лидера в отрасли наземного обслуживания бизнес-авиации. Эта аккредитация делает ТАГ Масау FBO одним из самых молодых FBO в мире, получивших это престижное признание.

Процесс аккредитации включал в себя полный аудит систем управления безопасностью FBO, аварийных процедур и процедур безопасности, организационной структуры, протоколов обучения и рабочих процедур, который проводился независимым аудитором из Международного совета деловой авиации (IBAC).

«Мы довольны результатами проверки, которая не показала никаких недочетов. Компания продолжает неуклонно развивать уже существующую культуру безопасности. Более того, мы продолжим инвестировать в безопасность и управление рисками,

чтобы доказать нашу приверженность клиентам, сотрудникам, партнерам и акционерам», - комментируют в компании.

Международный стандарт IS-BAH разработан как свод правил для провайдеров услуг по наземному обслуживанию деловой авиации, в основе которого лежит система управления безопасностью полетов. IS-BAH повторяет структуру Международного стандарта эксплуатации воздушного судна деловой авиации (IS-BAO) и включает в себя первую программу по безопасности при наземном обслуживании Национальной ассоциации воздушного транспорта США (NATA). IS-BAH является глобальным отраслевым стандартом для операторов по наземному обслуживанию бизнес-авиации по всему миру и соответствует требованиям и международной практике ИКАО, включая требования к системам управления безопасностью полетов (SMS).



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Comlux поставил заказчику второй ACJ TwoTwenty

Компания Comlux объявила о поставке клиенту второго ACJ TwoTwenty из своего центра комплектации в Индианаполисе. Начиная с 2025 года компания планирует ежегодно поставлять от 4 до 6 ACJ TwoTwenty.

Ричард Гаона, исполнительный председатель и генеральный директор Comlux сказал: «Всего через восемь месяцев после того, как первый самолет ACJ TwoTwenty покинул центр комплектации и технического обслуживания Comlux в Индианаполисе и был введен в эксплуатацию, второй самолет доставлен конечному клиенту, в то время как третий лайнер находится в финальной стадии кастомизации. До конца года он будет отправлен заказчику. Кроме того, четвертый самолет ACJ TwoTwenty

через несколько дней прибудет в комплекс Comlux Completion в так называемом «зеленом» варианте».

В мае прошлого года Comlux начала эксплуатацию первого ACJ TwoTwenty в интересах дубайского холдинга FIVE. Оснащенный двигателями Pratt & Whitney, представляет собой неповторимый самолет, предлагающий 16 мест, обеденный стол на 8 пассажиров, главный люкс с кроватью размера «king-size» и душем, электрохроматические оконные шторы и полностью светодиодное освещение. Новый джет укомплектован полностью оборудованной кухней, высокоскоростным интернетом и двумя огромными телевизорами диагональю 55 дюймов. Все это позволит пассажирам прекрасно проводить время на борту самолета.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

Thrive Aviation получила Praetor 500

Базирующийся в Лас-Вегасе оператор Thrive Aviation начинает эксплуатацию нового типа бизнес-джета – Embraer Praetor 500. Самолет будет выполнять чартерные рейсы в рамках совместного управленческого партнерства с владельцем самолета Кристофером Б. Мандеем (Munday Aviation LLC). Самолет прибыл в распоряжение партнеров с завода Embraer.

«Тот факт, что г-н Мандей добавляет дополнительные самолеты, красноречиво говорит о взаимоотношениях, которые мы построили, и о предлагаемых продуктах, которые мы имеем как компания по управлению воздушными судами. Praetor 500 — невероятный самолет, который очень хорошо вписывается в наш парк. Мы воодушевлены возможностями, которые открывает этот самолет, и с нетерпением ждем возможности продолжать предоставлять нашим пассажирам еще больше удовольствия от полетов», - комментирует Рики Освальд, главный операционный директор Thrive Aviation.

Как комментируют в компании, Praetor 500 первым в отрасли оборудован системой Embraer Enhanced Vision System (E2VS) и проекционным дисплеем (head-up display – HUD). Данная комбинированная система повышает ситуационную осведомленность экипажа на всех этапах полета и повышает безопасность в сложных погодных условиях и при низкой видимости. В салоне Praetor 500 изобилует комфортом, поскольку это единственный бизнес-джет среднего размера, который имеет салон с плоским полом высотой шесть футов, каменный пол, камбуз и вакуумный туалет – и все это с лучшим в своем классе багажным отделением.

Gulfstream G700 установил рекорды скорости между 51 парой городов

Компания Gulfstream Aerospace объявила, что новый Gulfstream G700 установил 51-й рекорд скорости между парой городов по пути на авиашоу в Сингапуре.

G700 установил новый рекорд, который для него стал 50-м, в углеродно-нейтральном перелете между Лос-Анджелесом и Ниццей (Франция), преодолев 5197 морских миль/9625км за 10 часов 13 минут со средней скоростью 0,90 Маха. Затем бизнес-джет установил 51-й рекорд скорости (также с нулевым уровнем выбросов) из Ниццы в Сингапур, преодолев расстояние 5754 морских миль (10656км) всего за 11 часов 30 минут при средней скорости 0,90 Маха.

Последние рекордные полеты являются продолжением рекорда скорости для пар городов, установленного G700 во время полета из Токио в Саванну в декабре 2023 года. Новый самолет со сверхбольшим салоном преодолел расстояние 6365 морских миль (11 788 км) за 10 часов 53 минуты при средней скорости 0,91 Маха.

G700 имеет самый просторный салон в бизнес-авиации и более высокие, чем первоначально заявленные, характеристики с максимальной дальностью полета 7750 миль/14353км при скорости 0,85 Маха и 6650 миль/12316км при скорости 0,90 Маха, а также максимальной эксплуатационной скоростью 0,935 Маха, что делает его самым быстрым самолетом в парке Gulfstream.



FAA требует применения топливосберегающих технологий на самолетах, произведенных после 2028 года

Федеральное управление гражданской авиации (FAA) объявило о завершении разработки правил по снижению загрязнения воздуха углекислым газом в авиационном секторе путем внедрения топливосберегающих технологий на самолетах, произведенных после 2028 года.

Правила требуют внедрения улучшенных топливосберегающих технологий для самолетов, произведенных после 1 января 2028 года, а также для дозвуковых реактивных самолетов и больших турбовинтовых и винтовых самолетов, которые еще не сертифицированы.

Работа над этими правилами началась в 2016 году, когда Международная организация гражданской авиации (ИКАО) приняла стандарты, согласно которым новые самолеты должны быть на 10% более экономичными по расходу топлива, чем предыдущие модели. Затем FAA, работая совместно с заинтересованными сторонами отрасли, приступило к многолетнему процессу разработки своих собственных, адаптированных правил специально для рынка США.

«Мы делаем большой шаг вперед, чтобы обеспечить производство более экономичных самолетов, снизить выбросы углекислого газа и достичь нашей цели по нулевому уровню выбросов к 2050 году», - сказал Майк Уитакер, администратор FAA.

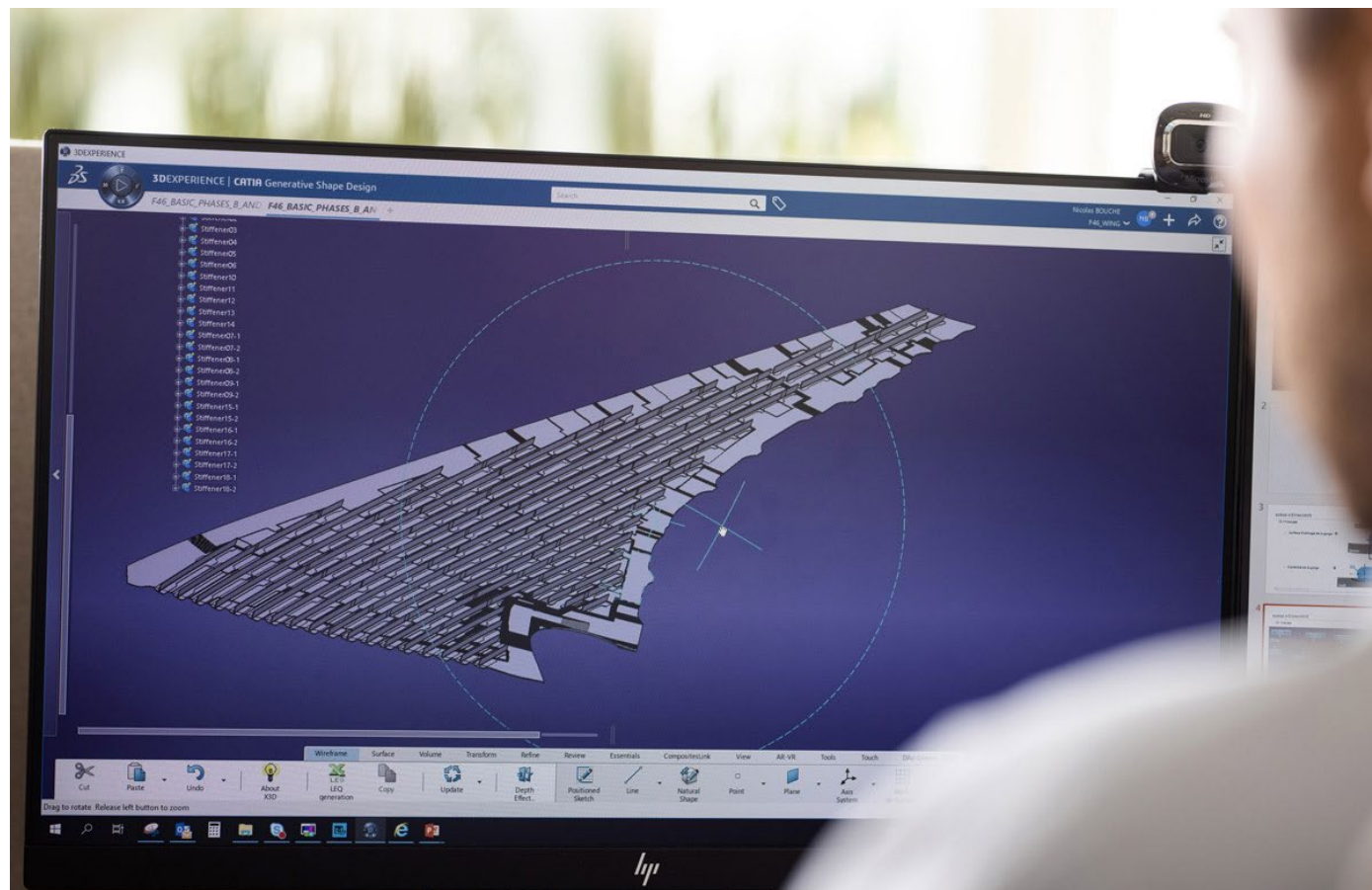
Эти правила распространяются на широкий спектр воздушных судов, включая популярные модели, такие как Boeing 777-X, Airbus A330-neo, и даже бизнес-джеты, такие как Cessna Citation, и

гражданские турбовинтовые самолеты, такие как ATR 72 и Viking Air Limited Q400. Примечательно, что это не влияет на эксплуатируемые в настоящее время самолеты, но направлено на формирование будущего более чистой авиационной отрасли.

Ожидается, что новые правила принесут значительные экологические выгоды. По оценкам, это может сократить выбросы углекислого газа на це-

лых 1,4 млрд тонн в течение следующих 50 лет, что эквивалентно посадке 74 млрд деревьев.

Но воздействие правил выходит за рамки только окружающей среды. Авиакомпании, вероятно, увидят экономию средств за счет повышения топливной экономичности, а разработка новых технологий может стимулировать инновации и создавать рабочие места в аэрокосмическом секторе.



Lilium сотрудничает с филиппинским оператором PhilJets

Lilium, разработчик первого полностью электрического самолета с вертикальным взлетом и посадкой (eVTOL), и PhilJets, ведущий авиационный провайдер глобальных услуг в регионе АСЕАН, объявили на Singapore Airshow о подписании Меморандума о взаимопонимании.

Соглашение включает в себя намерение приобрести 10 самолетов Lilium Jet, а также будущее стратегическое сотрудничество по созданию операционной сети eVTOL на Филиппинах и в других странах Юго-Восточной Азии, таких как Камбоджа. В рамках соглашения Lilium и PhilJets будут сотрудничать в разработке будущего серви-

са, включая совместное определение маршрутов, пар городов и спроса на услуги eVTOL по запросу в регионе. Обе компании также определяют потенциальные площадки, требования и партнеров для инфраструктуры посадочных площадок, включая идентификацию партнеров по вертипортам в регионе, обмен спецификациями вертипортов и доступ к существующей сети поставщиков зарядного оборудования Lilium.

Lilium Jet хорошо подходит для решения транспортных задач Филиппин. Будучи страной с более чем 7500 островами, подход Lilium к региональной воздушной мобильности идеален для сервиса

eVTOL на Филиппинах и демонстрирует более широкие возможности для островных государств по всему миру.

В настоящее время PhilJets управляет парком, состоящим из 15 частных самолетов и вертолетов, с планами дальнейшего расширения в ближайшие три года и уже более десяти лет является опорой авиационного сектора Филиппин. PhilJets выполняет как частные, так и коммерческие рейсы, а также имеет дочернюю компанию по техническому обслуживанию, обслуживающую более 100 вертолетов.

Объединив опыт PhilJets на рынке АСЕАН и инновационную технологию eVTOL от Lilium, это сотрудничество призвано изменить определение региональной воздушной мобильности во всем регионе. Филиппины и Камбоджа готовы к успеху в декарбонизации авиации, причем в обеих столицах в настоящее время ведется строительство новых крупных аэропортов как в Булаконе, так и в Пномпене.

Себастьян Борель, коммерческий директор Lilium, сказал: «Стратегическое партнерство с PhilJets еще больше расширит наше присутствие в Азии, выведя Lilium Jet в Юго-Восточную Азию. Филиппины хорошо подходят для использования eVTOL, позволяющих эффективно соединять тысячи островов посредством устойчивой и высокоскоростной воздушной мобильности. Азия является ключевым рынком для Lilium, и, учитывая уникальные топографические проблемы этого региона, инновационный дизайн Lilium Jet уникально подходит для их решения».



Airbus демонстрирует инновации в двух- и однодвигательных вертолетах

На этой неделе на авиашоу в Сингапуре компания Airbus представила два вертолета: однодвигательный АСН130 в VIP-конфигурации и макет многоцелевого двухдвигательного Н145.

Европейский производитель сообщил о высоком спросе на Н145 в 2023 году: было получено 186 заказов, включая 62 заказа на военную версию Н145М. Аксель Хумперт, старший вице-президент и руководитель программы, заявил на прошлой неделе журналистам, что в 2023 году это был самый востребованный вертолет в мире.

В настоящее время в эксплуатации находится 1676 Н145 у 341 оператора в 66 странах, а общий налет во всем мире составил 7,6 млн часов. В Азиатско-Тихоокеанском регионе эксплуатируется 15% вертолетов данного типа.

За последний год Airbus сертифицировал несколько новых функций Н145, таких как обновление авионики Helionix, включая ADS-B In с транспондером Lnx, автоматизированную систему управления полетом, которая может выполнять взлет Cat A с вертолетных площадок, возможность автоматиче-

ского удержания высоты и предупреждения о вихревых явлениях.

Чтобы удовлетворить дополнительные требования, производитель работает над несколькими другими новыми предложениями, включая систему полицейских миссий, новый тип подъемного устройства, поисковый и метеорологический радар RDR-7000, ILS для заходов на посадку Cat 2, навигационную систему RNP-AR 0.1, систему предотвращения удара несущего винта, HTAWS для морских операций, TCAS II и посадочную подножку.

Последней инновацией для однодвигательного вертолета Н130 является трехосный автопилот, разрабатываемый Garmin. Компания ожидает его сертификации в 2025 году, после чего усовершенствованный автопилот будет доступен для модернизации в рамках STC и в качестве опции для новых вертолетов. Система будет помогать пилотам на всех этапах полета и, как и большинство современных вертолетных автопилотов, включает режим восстановления.

По словам Жерома Ронссена, руководителя программы легких вертолетов Airbus, компания продолжает оценивать возможность сделать Н130 способным летать в условиях полетов по приборам, функция, которая уже доступна для Н125.

Ронсен сообщил, что в 2023 году Airbus поставил самое большое количество легких вертолетов за последние 10 лет. Новые заказы включали VIP/бизнес-конфигурацию АСН, в том числе одну сделку с итальянской компанией Air Corporate на 43 вертолета.



Дизайнерская серия вертолетов Bell 429 дебютирует в Юго-Восточной Азии

Дизайнерская серия (The Designer Series) вертолетов Bell 429 дебютировала в Юго-Восточной Азии на авиасалоне в Сингапуре на этой неделе, поскольку производитель надеется извлечь выгоду из высокого спроса во всем регионе. Компания Bell также продемонстрировала однодвигательный Bell 505 и закладывает основу для будущей модели 525.

Посетители могли ознакомиться с особенностями салона Bell 429, включая обтянутые кожей сиденья, консоли, дверные акцентные панели и потолок, а также деревянное покрытие пола и свежую ливрею. Благодаря плоскому полу салон 429 может вместить до семи пассажиров. По словам Самира Рехмана, управляющего директора Bell в Азиатско-Тихоокеанском регионе, компания представила

The Designer Series, чтобы предоставить клиентам более простой способ подобрать интерьер салона, который им больше всего подходит. «Дизайнерская серия, сочетающая в себе высококачественные материалы и мастерство изготовления, поднимает качество обслуживания пассажиров на несколько ступеней», - сказал он.

«Компания Bell поставила более 450 Bell 429 по всему миру, включая полицейские департаменты Индонезии, Таиланда и Австралии. В таких областях применения, как корпоративный транспорт, правоохранительные органы и службы неотложной медицинской помощи, парк Bell 429 по всему миру налетал более 602000 часов», - комментируют в компании.



Американский производитель расширяет свою клиентскую базу в регионе, объявив на салоне о трех контрактах на Bell 505, подписанных с заказчиками из Малайзии, Индонезии и Филиппин. Он также подтвердил несколько поставок модели Bell 407 в этот регион мира. Малайзийская компания Hammock Helicopter заказала пару Bell 505 в корпоративной комплектации для поставки позднее в этом году. Bell также подтвердила, что неизвестный оператор в Индонезии и четыре корпоративных клиента на Филиппинах недавно заказали по одному Bell 505, в результате которых количество 505-х в регионе превысит 100 единиц.

Также Bell недавно поставила два 407GXi компаниям Meghna Aviation и Ginger Aviation в Бангладеш и на Тайване соответственно. Это первые коммерческие образцы этого типа в этих странах, хотя армия Бангладеш уже эксплуатирует два таких вертолета.

Meghna Aviation в настоящее время является крупнейшим коммерческим оператором вертолетов Bell в Бангладеш. Компания Ginger Aviation, которая открылась в 2022 году, планирует использовать 407GXi для удовлетворения растущего спроса на работы по мониторингу линий электропередач. На Филиппинах корпорация Aerobee только что получила свой первый Bell 407GXi. Заказчик является дистрибьютором вертолетов и поставщиком услуг, работающим в сельскохозяйственном секторе.

По словам Рехмана, рыночные условия на обширной и разнообразной территории, простирающейся от Индии до Японии и на юг до Австралии, предоставляют широкие возможности для увеличения парка вертолетов Bell до 1400 машин.

Продолжаются летные испытания китайского вертолета AC313A

Разработанный Китаем большой многоцелевой вертолет гражданского назначения AC313A на днях завершил первые летные испытания в условиях низких температур, сообщили в Китайской корпорации авиационной промышленности (AVIC).

Первые летные испытания вертолета при низких температурах прошли в аэропорту города Мохэ

провинции Хэйлунцзян (Северо-Восточный Китай), самого северного города Китая, добавили в корпорации. Цель испытаний заключается в проверке летных характеристик вертолета при запуске, наборе высоты, горизонтальном полете, а также других параметров во время полета, включая работоспособность его основных систем и двигателей в условиях низких температур.



По данным AVIC, после завершения испытаний при низких температурах запланировано проведение работ по сертификации летной годности этой новой модели вертолета, что проложит путь к коммерческой эксплуатации летательного аппарата в будущем.

В AVIC сообщили, что базой для новой модели стал AC313, прототипом которого, в свою очередь, послужил китайский военно-транспортный вертолет Z8 (разработан на основе французского Aerospatiale SA321 Super Frelon). Конструкторские работы проводились с применением трехмерного моделирования. У AC313A улучшили авионику, органы управления, противообледенительную систему, систему мониторинга технического состояния (HUMS), установили новый редуктор. Вертолет оснащен тремя двигателями Pratt & Whitney Canada PT6B-67A1.

Максимальный взлетный вес AC313A — 13,8 т, пассажироместимость — 28 чел. Он может нести до 4т полезной нагрузки внутри салона и до 5т на внешней подвеске. По этим показателям AC313 схож с российскими транспортными вертолетами семейства Ми 8/17. Но в отличие от двухдвигательных российских машин у китайского вертолета три двигателя.

Государственная компания заявила, что вертолет сможет выполнять широкий спектр гуманитарных и общественных задач в условиях разного ландшафта, в том числе высокогорного. С дополнительными поплавками вертолет может быть использован для поисково-спасательных работ над морем.

Трудности с S-92 подогревают интерес к H175

Airbus Helicopters заявила, что наблюдает растущий спрос на свой суперсредний вертолет H175, чему способствует восстановление офшорного нефтегазового рынка, а также трудности, с которыми сталкиваются некоторые операторы при поддержке своих Sikorsky S-92.

«Ограниченные возможности обслуживать вертолет подтолкнули операторов к пересмотру выбора S-92 для эксплуатации в нефтегазовой отрасли», - заявил журналистам на брифинге перед Heli-Expo



Жером Фаго, руководитель программы H175. «Они явно занимаются заменой S-92, и это открывает возможности для рынка суперсредних вертолетов».

В прошлом году Airbus получил заказы на 14 H175, но Фаго сказал, что это не отражает всей картины восстановления рынка суперсредних вертолетов. По его словам, производитель также подписал рамочные соглашения с несколькими эксплуатантами, на более чем 50 вертолетов и почти половина из них была добавлена за последний год. Эти соглашения обеспечивают операторам гибкость в выборе сроков поставки, а также позволяют Airbus лучше понимать рыночный спрос в течение следующих четырех или пяти лет.

Airbus стремится к четырехкратному увеличению производства к 2026 году, но Фаго не раскрыл текущие темпы производства. «Как вы можете себе представить, самое сложное — это то, что нам необходимо обеспечить безопасность цепочки поставок», - сказал он. «Это не только традиционная европейская цепочка поставок, но и наши китайские партнеры».

Срок промышленного изготовления базового вертолета для нефтегазовой отрасли составляет 12 месяцев, а поисково-спасательной конфигурации — от 18 до 24 месяцев.

Мировой парк H175, насчитывающий 56 вертолетов, в 2023 году налетал 40000 часов, в результате чего общий налет парка превысил 210000 часов с момента ввода в эксплуатацию в 2014 году.

H175 по-прежнему сильно зависит от энергетического рынка — 72% парка работает в этом секторе — и Фаго заявил, что стремится к диверсификации с большим распространением между секторами, несмотря на восстановление нефтегазовой отрасли. «В прошлом мы видели, что не всегда хорошо быть чрезвычайно зависимым от одного сегмента рынка», - сказал он. «Мы хотим быть устойчивыми с течением времени, и именно поэтому мы хотим увеличить нашу долю на рынке государственных услуг, а также в сегменте частной и деловой авиации... и диверсифицировать нашу миссию за счет военного рынка».

Что касается привлекательности вертолета для VIP клиентов, Фаго сказал, что пространство салона (12 пассажиров в VIP-конфигурации), шум и уровень вибрации являются хорошими аргументами в пользу таких продаж.

Airbus получил сертификат для H175 от китайского регулирующего органа в прошлом году и начал процесс сертификации в FAA и Transport Canada, чтобы получить одобрение на этот тип. В настоящее время производитель планирует получить эти сертификаты к 2025 и 2026 годам соответственно.

Фаго сказал, что недавний опыт производителя в получении одобрения FAA для H160 помогает обосновать его подход к H175. «Мы пришли с уроками, извлеченными из H160.... Мы верим, что сможем двигаться быстрее — с обеих сторон».

В настоящее время два H175 проходят испытания на обледенение — один в Канаде и один в Норвегии.

Поставки Falcon 10X начнутся не раньше 2027 года

Срок сертификации нового флагмана Dassault Aviation – Falcon 10X – отодвинулся примерно на один год от первоначальных планов на 2025 год. Во время Европейской конвенции и выставки деловой авиации в Женеве в мае прошлого года генеральный директор и председатель Dassault Aviation Эрик Траппье выразил некоторый скептицизм по поводу графика 2025 года, указав на проблемы поставщиков и последствия Covid, которые оказались более продолжительными, чем ожидалось.

Однако Карлос Брана, исполнительный вице-

президент по гражданским самолетам Dassault Aviation, сообщил, что, несмотря на задержку графика, «разработка идет гладко», поскольку планы по сборке самолета в этом году продолжают. «Мы начинаем производство деталей», - добавил он. «Сейчас все идет по плану, даже если график немного сдвинулся».

После сертификации Dassault выведет на рынок свой самый большой и дальнобойный Falcon, поставив его в один ряд с Bombardier Global 7500 и Gulfstream G700. Благодаря большей дальности по-

лета Falcon 10X открывает новые варианты соединения городов, например, от Нью-Йорка до Шанхая или Гонконга и от Лос-Анджелеса до Сиднея. Увеличение охвата позволяет Dassault предлагать на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона более широкое решение, поскольку компания продолжает усиливать свое присутствие в этом регионе.

«Азиатско-Тихоокеанский регион — это часть мира, где важен рост», - сказал Брана. «С грядущим уровнем индустриализации людям потребуются специальные транспортные средства для бизнеса, и бизнес-авиация как раз об этом».

Он отметил важность Сингапурского авиасалона — крупнейшего в Азиатско-Тихоокеанском регионе — для повышения интереса к портфолио Falcon, поскольку компания стремится к дальнейшему укреплению своей базы на растущем рынке. Dassault использует авиашоу в Сингапуре в качестве трамплина для запуска трехнедельного демонстрационного тура по Юго-Восточной Азии, Австралии и Новой Зеландии своего новейшего бизнес-джета Falcon 6X.

По словам Браны, поскольку Dassault начинает наращивать мощность производства 6X, компания продолжает работать над такими разрешениями, как заход по крутой глиссаде и использование проекционного дисплея, а также дополнительными сертификатами в таких странах, как Китай, Индия и Канада. Учитывая неопределенность относительно сроков одобрения со стороны Китая, Брана сказал: «Мы надеемся сделать это достаточно быстро».



Pilatus бьет рекорды по поставкам

2023 финансовый год ознаменовался крупными успехами для Pilatus Aircraft. Благодаря высокому и неизменному спросу было поставлено 148 самолетов, несмотря на сохраняющиеся проблемы в операционной среде. С общим объемом продаж в 1,478 млрд швейцарских франков, операционной прибылью в 240 млн швейцарских франков и новыми заказами на 1,513 млрд швейцарских франков Pilatus завершила прошедший год с рекордными результатами.

По сравнению с 2022 годом, который был очень успешным, Pilatus добилась десятипроцентного увеличения продаж и добавила 6% к своему операционному доходу. Общее количество поставок самолетов также впечатляет: всего в прошлом году заказчикам было передано 47 PC-24 и 101 PC-12.

В правительственной авиации компания Pilatus успешно заключила сделку с Военно-воздушными

силами Испании, которые заказали еще 16 PC-21. В мае 2000-й самолет PC-12 был поставлен давнему заказчику, компании PlaneSense, а в октябре Pilatus отпраздновала запуск обновленного PC-24 с увеличенной полезной нагрузкой и дальностью полета.

Наряду с этими яркими событиями прошедшего года, Pilatus также пришлось столкнуться с некоторой турбулентностью: продолжающиеся проблемы в цепочке поставок, что оказало негативное влияние на производство.

Хансуэли Лосли, председатель Совета директоров Pilatus, в целом очень позитивно оценивает прошедший год: «В 2023 году мы много инвестировали: в продукты, персонал, рост, инфраструктуру, цифровизацию – и всегда с неизменным вниманием к потребностям наших клиентов».

В Pilatus увеличился не только объем продаж, но и

количество сотрудников: к концу прошлого года в компании работало 2848 человек. Это красноречиво говорит о качестве и репутации компании как работодателя. Условия найма в Pilatus были обновлены с существенными улучшениями в отношении заработной платы, отпусков и пенсионного обеспечения.

Чтобы увеличить собственные производственные мощности, Pilatus в начале года приняла решение о поэтапном поглощении RUAG Aerostructures Schweiz AG в Эммене. В декабре 2023 года компания также приобрела Aero Center Epps, независимый центр продаж и технического обслуживания, базирующийся в Атланте. Таким образом, Pilatus продолжит обеспечивать первоклассную поддержку своим клиентам на восточном побережье США.

Помимо сосредоточения внимания на открытии новых рынков сбыта, постоянной разработке продуктов и полном удовлетворении потребностей клиентов, Pilatus продолжит инвестировать в инфраструктуру до 2024 года, всегда имея в виду экологичность. В дополнение к планируемому расширению здания логистики особого внимания заслуживает новый ангар для технического обслуживания, который в настоящее время строится. Благодаря своей фотоэлектрической системе на всей поверхности, использованию грунтовых вод для охлаждения, отопления и получения энергии для технологических процессов, а также строительству из швейцарской древесины, Pilatus продолжает сокращать выбросы CO₂, четко придерживаясь стратегии устойчивого развития и Швейцарии как места ведения бизнеса.



Embraer расширяет техподдержку в Австралии

ExecuJet MRO Services в Перте стал авторизованным сервисным центром для бизнес-джетов Embraer. В соответствии с соглашением, компания будет оказывать поддержку клиентам бразильского авиастроителя в Австралии и других частях Азиатско-Тихоокеанского региона.

Первоначально поддержка будет доступна операторам устаревших самолетов Legacy 600 и 650. ExecuJet заявила, что инвестировала в новые инструменты и обучение для предоставления услуг.

«Учитывая близость к Юго-Восточной Азии, имело смысл сделать Перт одним из наших центров передового опыта для Embraer», - сказал Грант Ингалл, вице-президент ExecuJet по сервисному обслуживанию в Австралии.

Компания ExecuJet MRO Services, полностью принадлежащая Dassault Aviation, с 2010 года управляет авторизованными сервисными центрами Embraer в своих филиалах в Мельбурне и Сиднее. Это означает, что он может управлять службой

технической поддержки Executive Care и претензиями по гарантии.

Компания также обеспечивает поддержку различных деловых самолетов, производимых Dassault, Bombardier, Gulfstream и Textron Aviation. В дополнение к разрешению на техническое обслуживание от Управления гражданской авиации Австралии, оно имеет разрешение на проведение проверок самолетов Embraer от FAA и агентств по безопасности полетов Бермудских островов, Каймановых островов, Сан-Марино, Вьетнаме и Индонезии.

Помимо линейного и тяжелого технического обслуживания, ExecuJet также предоставляет услуги клиентам, желающим приобрести самолет. «Мы проводим инспекции перед покупкой (PPI) и подробные проверки записей о техническом обслуживании самолетов, которые наши клиенты намереваются купить, чтобы помочь им получить точную оценку и сделать правильные звонки», - говорит Ингалл. В последнее время ExecuJet была занята проведением инспекций самолетов и оценкой записей о техническом обслуживании для покупателей подержанных бизнес-джетов.

«Рынок бизнес-джетов в Австралии, Новой Зеландии и других странах испытывает очень высокий спрос на новые и подержанные самолеты. Подержанные самолеты быстро раскупаются, и на рынок выходит много новых покупателей, привлеченных удобством и гибкостью, которые обеспечивает деловая авиация. За 30 с лишним лет работы в бизнес-авиации я никогда не видел такого сильного рынка подержанных бизнес-джетов. Это довольно удивительно», - резюмирует Ингалл.



Amber Aviation готовится к запуску программы долевого владения в 2024 году

Азиатская компания Amber Aviation объявляет об успешном завершении раунда финансирования серии C и запуске первой в Азии программы долевого владения воздушными судами к концу третьего квартала 2024 года. Являясь лидером в области индивидуальных услуг бизнес-авиации, Amber Aviation в очередной раз заручилась мощной поддержкой своих нынешних акционеров в ходе этого раунда финансирования серии C, подтвердив доверие рынка и инвесторов к компании и ее инновационной бизнес-модели.

Запущенный в апреле 2022 года как суббренд Amber Aviation, AmberNet включает в себя первую в Китае программу долевого владения, в рамках ко-

торой клиенты пользуются таким же статусом, как если бы они сами владели всем воздушным судном, но без высоких затрат, связанных с полным владением воздушным судном. Эта новаторская программа нашла отклик по всей Азии, и многие клиенты со всего региона решили присоединиться к программе, особенно с основного для AmberNet китайского рынка, а также из многих развивающихся экономик Юго-Восточной Азии.

В качестве подтверждения этого успеха ведущий поставщик статистики полетов в Азии Flight Master отметил, что один из Gulfstream G450 компании AmberNet стал самым загруженным частным самолетом в 2023 году, налетав более 1100 часов. Имея

в среднем 900 летных часов на самолет, AmberNet действительно достигла уровня использования, ожидаемого от бизнес-джетов.

Г-н Чанг Цюшэн, основатель и президент Amber Aviation, выразил свое удовлетворение успешным завершением финансирования серии C, заявив: «Я рад объявить об успешном закрытии раунда финансирования серии C. Это достижение обеспечивает существенную финансовую поддержку для предстоящего запуска нашей флагманской инициативы – программы долевого владения, закладывающая прочную основу для успешного внедрения программы и будущих достижений».

В компании добавили, что успех программы совместного лизинга Amber Aviation на азиатском рынке подчеркивает значительный региональный спрос на эту инновационную модель. Предстоящая программа долевого владения Amber Aviation, адаптированная к региональному рынку и включающая комплексные предложения, станет катализатором роста бизнеса компании, предоставляя клиентам разнообразный и гибкий набор вариантов авиационного обслуживания.

Теперь AmberNet сделает следующий шаг и запустит программу полного долевого владения самолетами. Владельцы могут приобрести долю, представляющую собой определенное количество летных часов в год, с гарантированной доступностью и минимальным периодом уведомления в 24 часа. По истечении срока действия контракта они смогут продать свою долю самолета или продолжить программу без каких-либо дополнительных затрат на приобретение.



Set Jet – новичок в «клубе банкротов»

Американский парад банкротств продолжает набирать обороты. Новой жертвой нестабильного рынка стала компания Set Jet, которая несколько раз откладывала запланированное IPO SPAC. По состоянию на июнь 2023 года у базирующегося в Скоттсдейле долевого оператора было 2899 активных участников.

Генеральный директор Set Jet Том Смит говорит, что решение было принято после того, как инве-

стор отказался предоставлять кредитную линию, и компания не смогла найти нового финансирования. Смит идентифицировал инвестора как Coleman Group из Лондона.

Объявляя о предполагаемом слиянии SPAC в июле прошлого года, генеральный директор Coleman Group Мэтт Макклин тогда отметил: «Мы рады стать стратегическими инвесторами в Set Jet, поскольку разделяем коллективное видение при-

влечения частной авиации к более широкой аудитории путешествующих людей в Соединенных Штатах и, в конечном счете, в Великобритании и Еврозоне». Coleman Group уже предоставила финансирование в размере \$4 млн. Смит сообщает, что Coleman Group не предоставила дополнительных обязательств в размере \$14 млн.

В электронном письме участникам Смит написал: «С тяжелым сердцем я должен сообщить вам о значительном и неожиданном событии, касающемся деятельности Set Jet. Из-за непредвиденных изменений в доступности наших самолетов, усугубленных проблемами с завершением нашего публичного предложения и получением необходимого финансирования, Set Jet сталкивается с неизбежной реальностью немедленного прекращения всех операций. Это решение было принято после исчерпывающего обсуждения и рассмотрения всех доступных вариантов. В свете этого события, пожалуйста, ознакомьтесь с приведенной ниже важной информацией о последствиях для вас, наших уважаемых участников:

Отмена активного членства: все текущие активные членства будут автоматически отменены, вступят в силу немедленно, и плата за любые предстоящие периоды оплаты членства взиматься не будет.

Отмена забронированных рейсов: все рейсы, забронированные после сегодняшней даты, к сожалению, отменяются. Мы приносим наши искренние извинения за любые неудобства, которые это может вызвать.



Прекращение обслуживания участников: с этого момента, все представители служб поддержки участников больше не смогут принимать звонки или управлять профилями участников.

Это, несомненно, сложное и глубоко тревожное время для всех нас как сообщества. Мы понимаем,

какое невероятное влияние может оказать на вас это решение, и мы скорбим вместе с вами о потере сервиса и опыта, которыми мы все делились на протяжении многих лет. От имени всех сотрудников Set Jet я выражаю свою сердечную благодарность за вашу неизменную поддержку и преданность на протяжении всего нашего совместного

путешествия. Для нас было честью и привилегией служить вам, и мы бесконечно благодарны за все замечательные воспоминания, которые мы имели честь создавать вместе с вами. Начиная с сегодняшнего дня, весь персонал Set Jet увольняется со своих должностей, включая наш Совет директоров и исполнительный персонал, включая меня, и доступ ко всем назначенным Set Jet зданиям и воздушным судам будет закрыт. Мы приносим глубочайшие извинения за любые сбои или неудобства, которые это может вызвать».

Смит также говорит, что у компании нет средств для возврата сумм участникам, оплатившим будущие рейсы. Так стоимость мест в самолете составляла от \$750 до \$1550. Плата за членство, стоимость которого начиналась с \$99 в месяц, взималась ежемесячно. На тот момент ежемесячный доход от членства в Set Jet составлял \$327500.

По словам Смита, последний рейс Set Jet был совершен в выходные. Он говорит, что текущая оценка FAA потенциальных изменений в Part 380 не повлияла ни на компанию, ни на финансирование. Set Jet планировала экспансию на Восточное побережье и в Техас после выхода на биржу. Она работала в основном из Скоттсдейла в пункты на Западе, включая Лас-Вегас, Аспен, Южную Калифорнию и Лос-Кабос.

Выручка компании за шесть месяцев 2023 года составила \$7 млн, что на 1% меньше, чем в 2022 году. Операционный убыток сократился с \$6,9 млн до \$5,5 млн в годовом исчислении. Выручка в 2022 году составила \$12,9 млн, что на 36% больше по сравнению с \$9,5 млн в 2021 году.



На седьмой неделе мировой спрос отстает от прошлого года на 3%

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 7-й недели (12-18 февраля) глобальная активность бизнес-джетов снизилась на 2% по сравнению с 7-й неделей 2023 года. На прошлой неделе было выполнено 71422 рейса бизнес-джетов, что на 7% больше, чем на предыдущей неделе.

В этом году (с 1 января по 18 февраля) глобальная активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 3% ниже по сравнению с прошлым годом, и на 40% опережает 2019 год. За тот же период регулярные авиаперевозки выросли на 7% по сравнению с прошлым годом и на 14% по сравнению с 2019 годом. Грузовой трафик значительно опережает 2019 год, снизившись на 4% по сравнению с 2023 годом.

Соединенные Штаты

На 7-й неделе в США было выполнено 49903 рейсов бизнес-джетов, что на 8% больше, чем на предыдущей неделе, и почти на уровне седьмой недели 2023 года. Тенденция за последние 4 недели в США на 1% ниже аналогичного периода прошлого года. С начала года (с 1 января по 18 февраля 2024 г.) активность бизнес-джетов в США отстает на 3% от прошлогоднего показателя и на 26% опережает 2019 год.

На прошлой неделе Тетерборо был самым загруженным аэропортом бизнес-

Market Sector	Flights	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
Scheduled Operation	3,909,684	6.7%	49.2%	105.7%	3.2%	13.5%
Business Aviation	695,809	-2.9%	5.0%	35.6%	22.7%	40.4%
Other	559,083	14.4%	92.7%	148.7%	101.2%	155.4%
Cargo	143,293	-3.7%	-8.1%	-2.8%	8.4%	26.6%
Grand Total	5,307,869	5.8%	42.3%	90.5%	11.4%	24.3%

Глобальная активность с начала года по сравнению с предыдущими годами (деловая авиация включает бизнес-джеты и турбовинтовые самолеты)

Departure State	Flights	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
Florida	7,943	-1.4%	-8.5%	11.4%	15.0%	36.7%
California	5,217	0.6%	-12.2%	26.6%	4.7%	24.4%
Texas	4,910	3.0%	-3.9%	132.7%	21.4%	30.6%
Colorado	2,180	2.7%	-7.1%	8.0%	2.3%	16.6%
New Jersey	1,881	-6.0%	-1.5%	64.1%	-3.9%	12.4%
Nevada	1,798	54.6%	56.6%	153.2%	81.3%	128.2%
Georgia	1,718	2.1%	3.1%	45.0%	20.6%	20.6%
Arizona	1,600	-35.6%	-7.8%	26.5%	35.7%	52.7%
New York	1,424	-5.4%	-5.2%	13.3%	7.3%	25.4%
Tennessee	1,288	2.2%	-1.2%	118.7%	22.5%	30.5%
Grand Total	49,903	-0.2%	-2.2%	43.5%	14.1%	28.9%

Трафик бизнес-джетов в США по штатам, 7-я неделя 2024 г.

авиации в США, здесь выполнено на 288 рейсов больше, чем в Палм-Бич, который занял второе место. Из аэропорта Лас-Вегаса им. Гарри Риды вылетело 1034 бизнес-джета, впервые в этом году превысив уровень в 1000 еженедельных вылетов. Активность, вероятно, выросла из-за трафика после завершения Суперкубка. В Неаполе (KAPF) выдалась удачная неделя: количество вылетов на 11% превысило 2023 год. В целом во Флориде активность снизилась на 1% по сравнению с прошлым годом, но на 37% выше относительно той же недели 2019 года.

В эти выходные, посвященные Дню президента (с пятницы по понедельник, 16-19 февраля), в США было выполнено 27904 рейса бизнес-джетов, что на 2% меньше, чем в прошлом году. Основное международное сообщение было с Мексикой. Долевые операторы были самыми загруженными во время праздников этого года: NetJets выполнила почти 4000 рейсов в период с пятницы по понедельник, причем больше всего рейсов было зафиксировано в аэропортах Флориды.

Европа

На седьмой неделе 2024 года активность бизнес-джетов в Европе была на 2% выше по сравнению с предыдущей неделей, но на 10% отстала от седьмой недели 2023 года. Тенденция за последние четыре недели на 5% отстает от тех же четырех недель прошлого года. Прошлая неделя была самой загруженной в этом году для трафика бизнес-джетов во Франции: на 9% выше по сравнению с предыдущей неделей. В Швейцарии наблюдается аналогичный всплеск в связи с горнолыжным сезоном. Объем полетов бизнес-джетов из швейцарских аэропортов на седьмой неделе вырос на 19% по сравнению с шестой неделей: 973 рейса – это всего на 25 вылетов меньше годового максимума на третьей неделе, когда страна принимала ВЭФ в Давосе.

Departure City	Flights	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
London (GB)	408	-13.4%	-11.5%	1,216.1%	7.1%	4.6%
Paris (FR)	228	-19.4%	10.1%	56.2%	-4.2%	20.0%
Zurich	82	22.4%	10.8%	95.2%	41.4%	36.7%
Milan (IT)	79	11.3%	97.5%	146.9%	38.6%	38.6%
Nice	79	-10.2%	-8.1%	139.4%	6.8%	-3.7%
Amsterdam (NL)	53	12.8%	17.8%	657.1%	71.0%	47.2%
Geneva (CH)	47	-16.1%	-9.6%	74.1%	11.9%	42.4%
Prague (CZ)	41	-24.1%	-4.7%	173.3%	41.4%	36.7%
Brussels (BE)	41	51.9%	17.1%	46.4%	-21.2%	57.7%
Vienna (AT)	35	-10.3%	-10.3%	75.0%	-14.6%	9.4%
Grand Total	2,564	-4.3%	-1.5%	137.6%	7.6%	14.6%

Трафик из крупнейших городов отправления бизнес-джетов в аэропорты европейских горнолыжных курортов в течение 4–7 недель 2024 г. (LFLB, LFLP, LOWI, LSGG, LSGS, LSZS)

Внутренний трафик бизнес-джетов в Испании и Италии переживает 5-летний максимум. В Испании внутренние перевозки на 14% выше по сравнению с прошлым годом, и на 11% опережают 2019 год. В этой стране наиболее загружены чартеры и самолеты под управлением. Cessna Citation Excel/XLS – самый популярный самолет, а самая загруженная пара аэропортов – Мадрид-Барахас - Барселона Эль-Прат. За выходные (с пятницы по воскресенье, 16-18 февраля) во время проведения Мюнхенской конференции по безопасности в аэропорты Мюнхена и Оберпфaffenхофена прибыло 116 самолетов бизнес-авиации. Активность во всей Германии на седьмой неделе упала на 17% по сравнению с той же неделей прошлого года. Наибольшее снижение наблюдалось в корпоративных летных отделах и чартерных авиапарках.

Остальной мир

Активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке за последние четыре недели упала на 11% по сравнению с аналогичными датами прошлого года. За последние 4 недели трафик в Саудовской Аравии вырос на 1% по сравнению с 2023 годом, а в ОАЭ снизился на 1% в годовом исчислении.

За последние 4 недели объем полетов бизнес-авиации в Китае упал на 21% по сравнению с прошлым годом, хотя самый загруженный тип самолетов Gulfstream G600/650 летает на 5% больше относительно прошлого года. В Сингапуре активность на 1% ниже в годовом исчислении, а количество вылетов из аэропорта Селетар снизилось на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Австралия на 19% опережает прошлогодний показатель, при этом санитарная/медицинская авиация является самым загруженным типом операторов.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Праздничный трафик бизнес-джетов во время Дня Президента показывает, что спрос в США по-прежнему довольно высок, всего на 2% ниже прошлогоднего максимума. Трафик в Европе на седьмой неделе упал на 10%, ухудшившись по сравнению с 5%-ным снижением за последние 4 недели. В Германии активность снижается, но в Испании по-прежнему высока. На Ближнем Востоке наблюдается снижение. Австралия по-прежнему является растущим рынком».

GAMA: годовые поставки превысили 4000 воздушных судов

В ходе ежегодной пресс-конференции о состоянии отрасли Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала отчет о поставках и доходах за 2023 год. В целом по сравнению с 2022 годом во всех сегментах наблюдался рост поставок, а предварительная стоимость поставленных воздушных судов оценивается в \$27,8 млрд с ростом на 3,6%.

«Впервые за более чем десятилетие объем производства в авиации общего назначения превысил 4000 поставленных воздушных судов. В дополнение к этому сильному показателю наблюдается устойчивый и растущий портфель заказов во всех сегментах воздушных судов. Это свидетельство устойчивости нашей отрасли и важной роли, которую авиация общего назначения и бизнес-авиация играют в наших сообществах. Хотя поставки в 2023 году очень обнадеживают, наша отрасль сталкивается с препятствиями из-за продолжающихся проблем в цепочках поставок, нехватки рабочей

силы, неопределенности и непредсказуемости со стороны мировых регуляторов, а также неядовидных усилий, направленных на сдерживание бизнес-авиации и АОН, особенно в Европе. Будучи инкубатором инноваций в гражданской авиации, вся наша отрасль сосредоточена на новых воздушных судах и технологиях, которые проложат путь к безопасности и устойчивому развитию для всего авиационного сектора. Этот прогресс зависит от наличия эффективных, предсказуемых и подотчетных регуляторных процессов, а также благоприятной деловой среды. Поэтому крайне важно, чтобы Конгресс США принял долгосрочный законопроект о повторной авторизации FAA, законопроект о финансировании FAA на 2024 финансовый год и находящуюся на рассмотрении налоговую меру, которая будет способствовать исследованиям и разработкам. Аналогично, глобальные регулирующие органы за пределами США должны получать надлежащую бюджетную поддержку от своих правительств для осуществления текущей и будущей деятельности. Если политические организации и регулирующие органы смогут выполнить свои обязанности, то в 2024 году и в дальнейшем наша отрасль сможет достичь экстраординарных результатов», - сказал Пит Банс, президент и генеральный директор GAMA.

В 2023 году по сравнению с 2022 годом поставки поршневых самолетов выросли на 11,8%, до 1682 единиц, турбовинтовых самолетов поставлено на 9,6% больше, 638 единиц, а бизнес-джетов передано клиентам на 2,5% больше, 730 самолетов. Стоимость поставленных само-

летов в 2023 году составила \$23,4 млрд, увеличившись примерно на 2,2%.

Поставки поршневых вертолетов в 2023 году по сравнению с 2022 годом выросли на 7,7% — до 209 единиц и предварительный рост поставленных гражданских газотурбинных вертолетов составил 10,4%, 753 машин. Предварительная стоимость поставок вертолетов в 2023 году составила \$4,4 млрд, рост примерно на 11,2%. (Данные Leonardo Helicopters за четвертый квартал на момент публикации не были доступны. Компания опубликует результаты по итогам года в ближайшие пару недель. GAMA исключила данные Leonardo за четвертый квартал 2022 года из сравнительной таблицы.)

Отчет GAMA за весь 2023 г.

Поставки самолетов и доходы за весь 2023 г.

Сегмент	2022	2023	Изменение
<i>Поршневые</i>	1 505	1 682	11,8%
<i>Турбовинтовые</i>	582	638	9,6%
<i>Бизнес-джеты</i>	712	730	2,5%
ВСЕГО	2 799	3 050	9,0%
СТОИМОСТЬ	\$22,9 млрд	\$23,4 млрд	2,2%

Поставки вертолетов и доходы за весь 2023 г.

Сегмент	2022	2023	Изменение
<i>Поршневые</i>	194	209	7,7%
<i>Газотурбинные</i>	682	753	10,4%
ВСЕГО	876	962	9,8%
СТОИМОСТЬ	\$4,0 млрд	\$4,4 млрд	11,2%



Skyryse заменит органы управления R66 на один джойстик

Спустя год после объявления о планах сертифицировать версию вертолета Robinson R66 с упрощенным управлением, Skyryse раскрыла конфигурацию кабины пилотов и начала принимать заказы на вертолет, который называется Skyryse One.

Стартап из Южной Калифорнии заменил органы циклического, общего шага и ножного управления в кабине вертолета на один центральный джойстик и два сенсорных дисплея. Конфигурация обеспечивается тройным резервированием электро-

дистанционной системы управления полетом и собственной операционной системой SkyOS.

При начальной цене в \$1,8 млн, без учета каких-либо настроек интерьера или ливреи, Skyryse One стоит значительно дороже, чем стандартный R66, который имеет прейскурантную цену чуть более \$1,1 млн. Но Skyryse делает ставку на то, что частные пилоты и коммерческие операторы будут готовы платить больше за существенное повышение безопасности и возможностей.



Во-первых, «Skyryse One будет полностью сертифицирован по правилам полетов по приборам и будет стоить в два раза дешевле, чем самые дешевые вертолеты, сертифицированные по ППП на сегодняшний день. Экономичный вертолет, сертифицированный по ППП, может значительно повысить безопасность в отрасли, где визуальные полеты по приборам остаются основной причиной несчастных случаев со смертельным исходом.

Демонстрация радикально упрощенной кабины Skyryse подчеркивает масштаб амбиций, которые выходят далеко за рамки предоставления доступных возможностей ППП. С оптимизированными органами управления полетом, защитой от выхода за пределы диапазона полетов и возможностью автоматической авторотации, Skyryse One больше не является просто вертолетом. Это самый интегрированный, усовершенствованный и упрощенный вертолет в мире.

Компания считает, что ее пользовательский интерфейс (UI) дает ей сильное конкурентное преимущество. Она разработала свой джойстик с нуля с акцентом на эргономику для пилотов любого роста. А также приложила значительные усилия для разработки различных функций сенсорного экрана, таких как возможность поднимать или опускать панель простым движением. Также есть функция «swipe-to-start», которая автоматизирует процесс запуска двигателя.

Skyryse One имеет функцию помощи при зависании и присущую ему стабильность на всех этапах полета. «Вы можете отпустить управление в любое

время, и вертолет останется в безопасном режиме полета».

Он также будет иметь полностью автоматизированную функцию авторотации. Skyryse One сможет автоматически распознавать сбой и выполнять авторотацию, включая вход в режим, глиссаду, выравнивание и посадку, хотя пилот по-прежнему будет контролировать маневр и нести ответственность за выбор подходящего места для посадки.

Но Skyryse One не является автономным или самоуправляемым вертолетом. Цель состояла в том,

чтобы создать простой джойстик, который в сочетании с двумя интуитивно понятными сенсорными экранами избавляет от загромождения того, что раньше было традиционным сложным набором приборов, элементов управления и индикаторов. И это действительно позволит пилотам уделять больше времени самым важным частям полета и обращать внимание на то, что происходит вокруг них, а не просто удерживать вертолет в воздухе.

Чтобы действовать в качестве командира воздушного судна Skyryse One, первоначально потребуется, по крайней мере, сертификат частного пилота.

Skyryse ожидает, что пилоты, которые еще не имеют допуска на вертолет, смогут получить его в Skyryse One, с ограничением, которое ограничивает их действия в качестве пилота вертолета с обычными органами управления полетом.

В настоящее время Skyryse завершила строительство первого предсерийного прототипа. Компания рассчитывает сертифицировать Skyryse One в 2025 году.

Источник: Вертолетные заметки Евгения Матвеева



Истина в винте: насколько безопасен вертолетный туризм

Управление Ространснадзора по СКФО и Южная транспортная прокуратура проводят проверку по факту незаконных вертолетных экскурсий — в Карачаево-Черкесии этим занималась фирма «Гранд Скай Сервис», у которой не было ни сертификата эксплуатанта, ни разрешения на коммерческие перевозки. Это не помешало ей заключить договор с одной из туристических компаний. Притом что сам рынок вертолетных экскурсий очень узок из-за своей дороговизны, далеко не всегда вылеты безопасны — в попытке сэкономить многие пользуются услугами перевозчиков, которые не имеют необходимых разрешений, не проводят своевременно техобслуживание и в целом недостаточно внимательно относятся к безопасности.

Злостное неисполнение

О деле против вертолетной фирмы «Гранд Скай Сервис» сообщили в Telegram-канале «Авиаторщина». В межрегиональном территориальном управлении Ространснадзора по СКФО информацию об этом деле «Известиям» подтвердили, добавив, что сейчас ведется выемка документов в компании, расположенной в Домбае. Дополнительная информация по делу может появиться в понедельник, 19 февраля.

Пока известно, что в апреле 2022 года Норильский городской суд запретил этой компании заниматься перевозкой пассажиров до получения сертификата

эксплуатанта, также «Гранд Скай Сервису» нельзя осуществлять коммерческие перевозки. Однако это не остановило фирму — она продолжила оказывать услуги на немецком вертолете Во-105Р (RA-02547). В августе 2023 года против гендиректора организации судебные приставы возбудили уголовное дело по ст. 315 УК РФ за злостное неисполнение судебного акта. Но, как выяснила Карачаево-Черкесская транспортная прокуратура, с июня по ноябрь 2023 года фирма по договору с туристической компанией «Горски Трэвел Клуб» провела девять обзорных вертолетных экскурсий за денежное вознаграждение.

Более того: за штурвалом был пилот, у которого еще в 2014 году истекло свидетельство линейного пилота на право управления вертолетами Ми-8, а права на пилотирование Во-105Р вообще никогда не было.

Рынок нелегальных вертолетных экскурсий

Глава комитета Российского союза туристической индустрии (РСТ) по правовым вопросам, директор юридической компании «Персона Грата» Георгий Мохов заметил, что сама по себе малая авиация — в том числе вертолеты — весьма немногочисленна, поэтому и случаев нелегального их использования в туризме немного.

— Есть лишь отдельные сигналы, в основном связанные с «покатушками» на частных вертолетах, без чеков, договоров и документов на услуги, — сказал он «Известиям».



Георгий Мохов пояснил, что экскурсии на вертолетах регулируются, как и остальные воздушные перевозки в гражданской авиации. Гендиректор компании «Вертолетные технологии» Виктор Мартынов поясняет: для выполнения коммерческих, в том числе туристических, перевозок исполнитель должен получить свидетельство коммерческого эксплуатанта. Их перечень опубликован на сайте Федерального агентства воздушного транспорта. Однако нередко можно встретить предложения, когда полет планируется совершить на вертолете, которого нет в списке эксплуатируемых компаний.

Он добавил, что многие клиенты, чтобы сэкономить, часто сами ищут частных на сайтах объявлений — такой вылет может обойтись вдвое дешевле, чем у коммерческого эксплуатанта. Тем более что при отсутствии предложений на рынке стоимость у официальных компаний может вырасти многократно — в Сочи, говорит Виктор Мартынов, она доходит до 390 тыс. рублей за час.

Источник в отрасли, который попросил не называть своего имени, заявил «Известиям», что с безопасностью в сверхлегкой авиации при выполнении экскурсионных полетов «всё плохо». Очень многие организаторы продают экскурсии на воздушных судах, не имея лицензии на коммерческие воздушные перевозки (КВП), а командиры ВС — свидетелем линейных пилотов. В итоге полеты совершают в качестве эксплуатантов авиации общего назначения (АОН).

— Часто поймать такого недобросовестного предпринимателя можно только одним способом: по-

лучив прямой ответ от пассажира вертолета, что он является туристом и эту услугу приобрел за деньги, — продолжает источник.

Генеральный директор сообщества туроператоров «Большая страна» Юлия Репникова отмечает, что организаторов, которые проводят экскурсии по всем правилам, не так много.

— Знаем это по опыту, потому что искали и подключали таких партнеров к работе в нашем сообществе туроператоров, — сказала она «Известиям». — Так что для потребителя велика вероятность забронировать что-то ненадежное, если просто искать в интернете, не проверяя.

Что менять в законодательстве

Управляющий партнер и основатель компании «Премьер Туризм» Камила Велибекова считает, что законодательных мер, которые помогли бы контролировать рынок экскурсионных вылетов, недостаточно. Источник «Известий» в отрасли также указывает, что сейчас у перевозчиков есть несколько способов обойти правила. В частности, по сути, реально поднадзорны территориальным управлениям воздушного транспорта только те компании, которые зарегистрированы в том же субъекте РФ, где они реально работают. Их регулярно проверяют на предмет поддержания летной годности: они отчитываются о налете часов, о техническом обслуживании воздушных судов, они не смогут поставить неоригинальные запчасти на вертолет и т.д.

— А вот другие эксплуатанты — либо частные, либо

не зарегистрированные на территории этого субъекта — проверкам со стороны территориального управления в том регионе, где они действуют, не подвергаются, — продолжает собеседник «Известий».

Он уверен, что воздушные суда должны проверяться надзорными органами не по месту регистрации, а по месту фактического оказания услуг.

Еще одна проблема, говорит источник, в том, что вертолеты не оборудованы системой позиционирования — и органы организации воздушного движения физически не могут отслеживать их местонахождение. Особенно это касается тех регионов, где значительные территории не покрыты средствами радиолокации. В результате частник на вертолете Robinson может уведомить диспетчера об одном маршруте, но полететь в другую сторону.

— Случаи, когда вертолет докладывал одно направление, а падал где-то совсем в другом месте, бывали неоднократно, — заметил собеседник «Известий».

Проблемы с отслеживанием воздушных судов приводят к отсутствию контроля за налетом часов пилотами, а также позволяют недобросовестным владельцам вертолетов гораздо реже проводить техническое обслуживание.

— Эти нормы «написаны на крови», но люди летают на свой страх и риск — с превышением саннормы, с не пройденным по регламенту техническим обслуживанием, — продолжает он. — Отсюда и появляется большая проблема с безопасностью

полетов: довольно много катастроф, о которых известно, и множество инцидентов, которые тем или иным способом скрываются.

Георгий Мохов напоминает также, что в 2018 году Минтранс разрабатывал проект поправок, которые должны были ввести регулирование порядка обзорных вылетов. Однако тогда эти поправки приняты не были.

Ространснадзор подтвердил «Известиям», что проблема с нелегальными экскурсионными вылетами существует, сейчас совместно с Минтрансом России «проводится работа по уточнению законо-

дательства в части обеспечения безопасности экскурсионных полетов, а также исключения случаев нелегальных полетов».

Как понять, что полет безопасен

Камила Велибекова призывает ознакомиться с отзывами о компании в интернете, при этом не вестись на дешевые предложения об экскурсиях, а также подчеркивает, что туристам важно пользоваться исключительно услугами легальных перевозчиков — проверять необходимую лицензию, сертификаты, подтверждающие безопасность и прозрачность компаний.



Юлия Репникова подчеркивает, что в организации вертолетного тура должны принимать участие как минимум две компании: авиаперевозчик со всеми необходимыми лицензиями и компания-туроператор, внесенная в Единый федеральный реестр. Туроператор заключает с туристом договор о предоставлении туристских услуг; страхует людей; заключает договор с авиакомпанией, имеющей право на подобные вылеты; предоставляет группе опытного гида-инструктора с лицензией; проводит инструктаж по технике безопасности. Важно также, чтобы тургруппу зарегистрировали в МЧС и обеспечили спутниковой связью с «цивилизацией».

Виктор Мартынов подчеркивает, что исполнителя не стоит искать на сайтах объявлений — там услуги предлагают, как правило, частные пилоты. Следует также избегать и договоров с ИП или самозанятыми, считает он. Стоимость полета у ООО будет выше, но эти компании чаще работают с проверенными пилотами.

Он также призывает обращать внимание на погоду: избегайте вылетов при температурных режимах от -2 до $+2$, особенно при наличии осадков — это условия для обледенения воздушного судна.

— Даже когда «очень хочется» полететь, не пытайтесь пренебрегать рекомендациями командира воздушного судна или — что еще хуже — «уговорить» пилота, — продолжает Виктор Мартынов. — Конечное решение всегда остается за командиром воздушного судна, ведь именно он несет ответственность за вашу безопасность.

Как развивается рынок

Юлия Репникова рассказывает, что чаще всего вертолетные туры представлены как одно- или двухдневные полеты до самых труднодоступных мест: Приполярный Урал, плато Путорана, Столбы выветривания (Маньпупунер).

— Очень востребованы полеты на вулканы Горелый и Авачинский, Курильское озеро, горячие источники и Долину гейзеров на Камчатке, — рассказывает она. — До двух из семи чудес России добраться легче и быстрее вертолетом, а иногда это единственно возможный способ — например, в Долину гейзеров и на Маньпупунер на Северном Урале.

Кроме того, этот вид отдыха представлен в турах с популярными локациями, когда на привычный пейзаж смотрят не с земли, а с воздуха: на Алтае проводят прогулку на вертолете над долиной реки Катунь, можно пролететь над Онежским озером, над Байкалом.

— Однако стоимость таких туров на сегодняшний день ощутима для многих туристов, так как однодневная экскурсия по стоимости равна полноценному туру на несколько дней, — говорит она. — Например, по Камчатке полеты начинаются от 44 тыс. рублей.

Камила Велибекова отмечает, что спрос на такой вид туризма за последние годы не вырос — это по-прежнему удел в основном премиальных путешественников. Источник в отрасли замечает, что на формирование цены влияет очень большое число

факторов. Есть сугубо технические: очень большие затраты на поддержание летной годности, существенное подорожание авиационного керосина, взрывной рост стоимости на запчасти и агрегаты к воздушным судам. По его словам, даже у российских вертолетов Ми-8 есть агрегаты зарубежного производства — например, на некоторых машинах стоят вспомогательные силовые установки чешского производства, которые в 2022 году стоили 12 млн рублей, а сейчас — от 44 млн рублей. Кроме того, вкладываться надо в персонал — экипаж должен постоянно подтверждать и повышать квалификацию и т.д.

На Камчатке также есть проблема с большой сто-

имостью путевок на территории заповедников, особенно Кроноцкого, в ведении которого находится Долина гейзеров и кальдера вулкана Узон: за их посещение во время одного вылета придется заплатить около 15 тыс. рублей, которые входят в стоимость тура.

Снизить цены на вертолетные экскурсии можно лишь за счет федерального субсидирования, считает собеседник «Известий». Пока же и выгода от деятельности по организации таких экскурсий — официальных — совсем невысокая, и стоимость туров очень велика, что тормозит развитие отрасли.

Сергей Гурьянов, Известия



Вертолет недели

Оператор/владелец: *Gazpromavia*

Тип: *MIL MI8T*

Год выпуска: *1986 г.*

Место съемки: *февраль 2024 года, Kolpashevo-Severnoy – UNLL, Russia*



Фото: *Дмитрий Петрович*