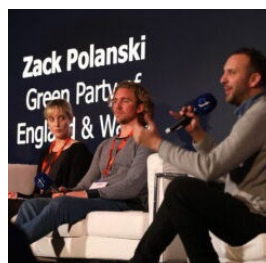
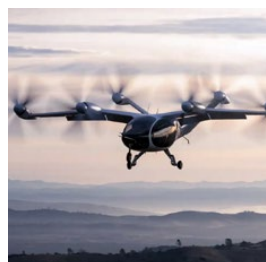
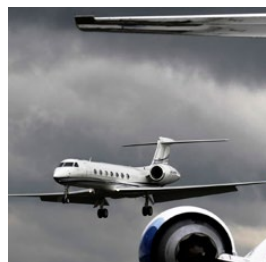




Экоактивисты, борющиеся с бизнес-авиацией, понемногу добиваются успехов. Ярким примером тому стал своего рода демарш крупнейших производителей Bombardier и Gulfstream, которые решили не представлять свои самолеты на статике EBACE в этом году. Формально ссылаясь на то, что компании «изучают различные региональные маркетинговые концепции в рамках более широкого бизнес-плана», производители боятся главного – имиджевых потерь. Кому понравится фотография флагмана, который разрабатывался пять лет с чистого листа рядом с бомжеватыми на вид псевдоэкологами да и еще пристигнутых к самолету наручниками. А художественные творения в виде граффити на бортах джета скоро станут новым направлением современного искусства. Сейчас места на статику распродаются с большим трудом, а некоторые и вовсе с дисконтом. Ряд производителей и брокеров воздушных судов поставили на паузу принятие решение о демонстрации самолетов и вертолетов. А на фоне весьма скудной и предсказуемой программы выставки, участие на EBACE в этом году становится весьма неэффективным активом в маркетинговой стратегии любой компании.

Рынок бизнес-авиации стран Центральной Азии за последние пару лет словно проснувшись от нестабильности после пандемии и глобальной экономической корректировки, начинает активно формироваться, но уже с принципиально новым портретом клиента. Безусловными лидерами этого роста становятся страны Средней Азии, где клиентура, у которой появились новые экономические возможности и международная кооперация, стремится сделать свой бизнес не только эффективным, но и комфортным. Именно Казахстан и Узбекистан становятся теми драйверами роста, которые формируют облик рынка деловой авиации региона – с современной инфраструктурой и разнообразным парком воздушных судов. Подробный материал читаем в этом номере.



Глобальный трафик бизнес-джетов в апреле на 2% опережает 2023 год

WINGX: на прошлой неделе было выполнено 71748 рейсов бизнес-джетов, что на 7% больше, чем на предыдущей неделе. С начала апреля мировой трафик на 2% опережает аналогичные показатели прошлого года, отставая от 2022 года на 4% и на 37% превышая уровень пятилетней давности **стр. 23**

Развитие услуг ТОиР деловой авиации в Центральной Азии

Рынок бизнес-авиации стран Центральной Азии за последние пару лет словно проснувшись от нестабильности после пандемии и глобальной экономической корректировки, начинает активно формироваться, но уже с принципиально новым портретом клиента **стр. 25**

eVTOL будут введены в эксплуатацию к 2030 году, но готова ли отрасль?

Воздушные суда eVTOL могут быть введены в эксплуатацию к концу десятилетия, но отрасли все еще предстоит преодолеть значительные препятствия для того, чтобы передовые технологии воздушной мобильности стали реальностью **стр. 27**

Экоактивистам предоставили трибуну, но их аргументы оказались предсказуемыми

Представители «зеленых», организации Possible и Safe Landing, были приглашены на мероприятие Corporate Jet Investor в Лондоне, чтобы объяснить, почему они считают, что бизнес-джеты должны быть запрещены **стр. 30**

Двигатель Honeywell HTF7000 налетал более 10 миллионов часов

Двигатель HTF7000 компании Honeywell Aerospace достиг двух важных рубежей: недавно его налет превысил 10 млн часов и 20 лет с момента ввода в эксплуатацию. По данным компании, двигатели HTF7000 в общей сложности летают около 2000 часов каждый день.

Первые двигатели HTF7000 вступили в строй на Bombardier Challenger 300 в 2004 году. Двигатели также устанавливаются на Challenger 350 и 3500, Gulfstream G280, Cessna Citation Longitude, и Embraer Legacy 450/500 и Praetor 500/600.

«Мы планируем в 2024 году изготовить более 400

двигателей серии HTF7000, а в течение следующего десятилетия или около того – еще 4500, поскольку спрос на самолеты суперсреднего размера продолжает расти», - заявил президент Honeywell по двигателям и силовым установкам Дэйв Мариник. «В целом мы ожидаем, что за период действия программы будет произведено около 8000 двигателей. Эти цифры – дань уважения тысячам сотрудников Honeywell – бывших, настоящих и будущих, – которые внесли свой вклад в эту знаковую программу. Мы все можем испытывать огромную гордость за достижение этой важной вехи в 10 миллионов часов».



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

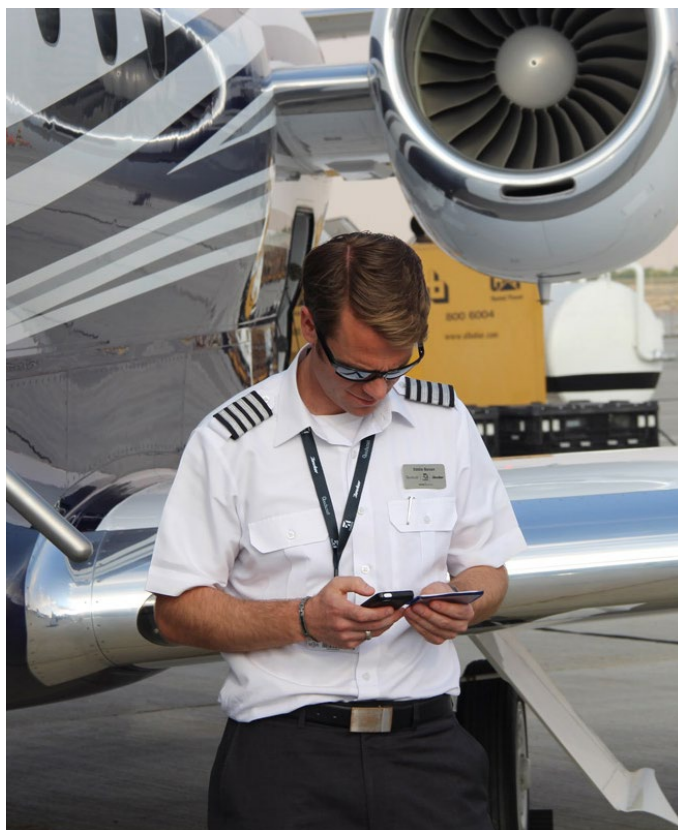
AFTN: ULLLJPHX



В США озаботились вопросом психического состояния пилотов и диспетчеров

Представители бизнес-авиации приняли рекомендации, опубликованные на прошлой неделе Комитетом по авиационному нормотворчеству (ARC) по охране психического здоровья и авиационной медицине, назвав их хорошим шагом вперед в устранении препятствий для пилотов и других авиационных специалистов, нуждающихся в помощи.

1 апреля ARC опубликовала два десятка рекомендаций по этому вопросу, всего через четыре месяца после создания комиссии. «Если эти рекомендации



будут выполнены в полном объеме, они помогут авиационному сообществу найти соответствующие ресурсы для решения проблем психического здоровья», - сказал Марк Ларсен, директор NBAA по безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта.

NBAA указала на рекомендацию по выявлению факторов, препятствующих раскрытию информации о проблемах психического здоровья, в качестве одного из ключевых пунктов, выделенных ARC. «Культура, доверие, страх, стигматизация, знания и финансовые проблемы часто стоят на пути пилотов и диспетчеров, обращающихся за помощью в области психического здоровья», - добавил Ларсен, заявив, что рекомендации демонстрируют «глубокое понимание и широкое желание авиационного сообщества устранить барьеры, которые мешают пилотам, авиадиспетчерам, обращаться за психиатрической помощью».

В состав комитета вошли представители отраслевых ассоциаций, организаций пилотов и авиадиспетчеров, научных кругов и медицинских работников.

«Это только начало важного разговора, но это значимое и долгожданное начало», - сказал президент и исполнительный директор NATA Курт Кастанья. «NATA продолжит совместный диалог и работу с FAA и нашими отраслевыми партнерами над модернизацией подхода к охране психического здоровья в авиационной отрасли и внесет необходимые изменения в культуру, чтобы побудить авиационных специалистов обращаться за необходимой им помощью».

 A high-contrast, black and white photograph of a jet engine intake, showing the circular opening and surrounding structure. The image is used as a background for a promotional advertisement.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

FlyExclusive получила сертификат FAA Part 21

FAA сертифицировало компанию FlyExclusive в качестве производителя запчастей в соответствии с Part 21. Одобрение соответствует ранее объявленной сертификации Part 145 авиакомпания, осуществляющей полеты из Кинстона, штат Северная Каролина.

«Секрет нашего успеха – вертикальная интеграция. Наличие предприятия по ТОиР, имеющего сертификат Part 21, поможет нам дополнительно контролировать безопасность и качество обслуживания, которое мы предоставляем нашим клиентам», - сказал Джим Сегрейв, основатель и генеральный директор

FlyExclusive. «Легче оправдывать высокие ожидания, когда вы контролируете то, что происходит за кулисами. Я горжусь нашей командой ТОиР, которая проделала тяжелую работу для получения этой сертификации».

Сертификация Part 21 дает пятому по величине чартерному и долевному оператору лицензию на производство и продажу продукции, изделий и запчастей для самолетов сторонних производителей в дополнение к своему парку самолетов.




КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ЛЮБОГО ТИПА.

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



BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

Запасы на вторичном рынке будет расти из-за Gulfstream G700

Ситуация на рынке подержанных бизнес-джетов будет изменяться по мере начала поставок Gulfstream G700, а клиенты будут менять свои нынешние самолеты, переходя на новую сертифицированную модель, считают в компании Hagerty Jet Group (авиационный брокер, специализирующийся на Gulfstream).

В то время как компания отметила, что рынок Gulfstream ожидал этой сертификации более года, и вторичный рынок почувствует приток большого количества самолетов, поступающих в продажу из-за поставок G700, независимо от модели. Hagerty Jet указала, что в линейке Gulfstream первую очередь пострадают модели G500, G600 и G650/650ER. Компания также ожидает, что Gulfstream прекратит производство G650ER после ввода в эксплуатацию G700, и, по оценкам, последние G650 будут поставлены в середине 2025 года.

Несмотря на то, что более 40 самолетов G700 го-

товы к передаче заказчикам, брокерская компания заявила, что поставки будут осуществляться в зависимости от готовности обучить экипажи и получить зарубежные сертификаты. Экипажи самолетов G700 должны пройти обучение в компании FlightSafety International, которая предлагает начальную наземную подготовку, но не может выдать типовые оценки в ожидании сертификации другими регуляторами. Сертификация EASA еще не завершена и, вероятно, пройдет через несколько месяцев.

По словам Hagerty Jet, в первом квартале предложение подержанных Gulfstream было на исторически высоком уровне или близко к нему. «Количество сделок с подержанными Gulfstream сократилось на 56% по сравнению с предыдущим кварталом: 37 сделок были совершены с использованием 10 моделей Gulfstream, которые обслуживает Hagerty Jet, по сравнению с 85 в четвертом квартале», - отмечают в компании.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Ассоциированное членство GAMA в области ААМ продолжает расти

GAMA продолжает развивать все более популярную категорию членства в качестве ассоциированного члена EPIC, добавив четыре компании: Electric Power Systems, Pivotal, Venus Aerospace и VoltAero.

Компания Electric Power Systems, основанная в 2016 году в городе Норт-Логан, штат Юта, предлагает мощные масштабируемые силовые агрегаты для электрифицированной авиации. Компания Pivotal, расположенная в Пало-Альто, Калифорния, была основана в 2011 году для разработки легких воздушных судов eVTOL. Тем временем компания Venus Aerospace, основанная в 2020 году в Хьюстоне, занимается разработкой перспективных гиперзвуковых самолетов. Компания VoltAero, основанная в 2017 году, разрабатывает 5-12-местные самолеты Cassio на своей базе на юго-западе Франции.

Последние дополнения увеличили членство GAMA

в категории ассоциированных членов EPIC почти до 40 организаций. В 2015 году GAMA учредила категорию ассоциированного членства EPIC, или Комитета по электрическому движению и инновациям, чтобы подключиться к зарождающемуся сектору передовой воздушной мобильности (ААМ). Кроме того, некоторые представители этого сектора являются полноправными ассоциированными членами GAMA, в том числе Joby, Beta, Archer, Volocopter и MagniX.

Сам комитет EPIC состоит из широкого круга членов GAMA и настолько загружен, что имеет шесть рабочих групп и/или подкомитетов. Эти подгруппы сосредоточены на различных аспектах, которые проложат путь для ААМ, включая водород, передачу данных, инфраструктуру, eVTOL, гибридную/электрическую силовую установку и упрощенную эксплуатацию транспортных средств.



Представляем Як-40Д VIP

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

Dream Jet

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

E-mail: flight@mydreamjet.ru

Magnetic Engineering выходит на рынок бизнес-авиации

Эстонская компания Magnetic Engineering добавила новые возможности по управлению летной годностью (CAMO) для рынков деловой и коммерческой авиации. Расширение, которое, по словам Magnetic Engineering, включает в себя «хорошо продуманную стратегию, направленную на удовлетворение растущего спроса при одновременном внедрении портфолио инженерных и дизайнерских проектов в сфере бизнес-авиации», было недавно одобрено Эстонским управлением гражданской авиации.

Расширяя возможности для устаревших моделей Dassault Falcon, Bombardier Challenger и Embraer, компания Magnetic Engineering стремится удовлетворить растущую потребность в проведении инспекций планеров и консультационных услугах.

Наталья Платонова, руководитель сектора Magnetic Talents, рассказала о потребности компании в специализированных сервисах для обеспечения летной годности. «Владельцам и эксплуатантам деловых самолетов требуются специализированные услуги для обеспечения летной годности и эксплуатационной эффективности их ценных активов», - сказала она. «Применив наш опыт и получив новое одобрение, мы теперь можем удовлетворить уникальные потребности рынка».

Magnetic Engineering продолжает укреплять свои конкурентные позиции в качестве глобального поставщика технических и консалтинговых услуг по широкому спектру воздушных судов как для деловой, так и для коммерческой авиации.



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

Heron Aviation добавляет в парк новый флагман

Немецкий бизнес-оператор Heron Aviation получил совершенно новый самолет Dassault Falcon 8X. Сверхдальний бизнес-джет, имеющий регистрационный номер D-ALDG, будет базироваться в Basel-Mulhouse Airport в соседней Франции. Это дает к нему доступ клиентам из трех стран.

«Это наш первый сверхдальний самолет, который может летать без дозаправки около 13 часов», - говорит менеджер по продажам и маркетингу Ирис Баумле. «Мы можем легко добраться до популярных направлений в Европе и летать из Парижа в Лос-Анджелес».

Новый флагман стал четвертым бизнес-джетом французского производителя во флоте компании. «Мы решили приобрести Falcon 8X, потому что у

нас есть возможность воспользоваться опытом работы с самолетами Dassault Falcon», - добавляет Баумле. «Это производитель высококачественных самолетов с высоким уровнем оснащения и технологий для рынка деловой авиации. Благодаря нашему квалифицированному персоналу мы смогли преодолеть трудности на этапе проектирования и внести самолет в АОС всего за несколько недель. Теперь мы с нетерпением ждем начала полетов на дальние расстояния по популярным направлениям из Европы, таким как Мальдивы, Северная Америка и Канада, а также на Дальний Восток».

На сегодняшний день парк оператора включает Dassault Falcon 900EX и 900LX, Embraer ERJ-145, Bombardier Learjet 60, Cessna Citation XLS+, Citation Jet CE525, Citation Jet M2, Citation Mustang.



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Cirrus анонсировала услугу управления воздушными судами Cirrus One

Компания Cirrus анонсировала услугу управления воздушными судами Cirrus One для владельцев поршневых SR и реактивных Vision Jet. Cirrus One использует консьерж-сервис компании для обеспечения полного управления воздушным судном, включая услуги пилотов, хранение в ангаре, техническое обслуживание воздушного судна и многое другое, обеспечивая готовность воздушного судна владельца к полету и его безопасное хранение. В настоящее время Cirrus One доступен в кампусах Cirrus в Большом Орландо, Далласе и Финиксе.

Зеан Нильсен, главный исполнительный директор

Cirrus, сказал: «Мы рады предоставить владельцам Cirrus услуги и предложения мирового уровня в наших специализированных офисах. Cirrus One упрощает процесс владения воздушными судами, знакомя нынешних и потенциальных владельцев с нюансами управления воздушными судами, финансирования и обслуживания. Теперь наши офисы поддерживают владельцев самолетов Cirrus, открывая финансовые возможности при использовании множества сервисов и экономя их время не только за счет перелета, но и благодаря удобству Cirrus One».

A graphic advertisement for Jetport Interiors. It features a white outline of an aircraft fuselage on a dark background with a grid of small white dots. The Jetport Interiors logo is in the top left. The text 'Решения, создающие стиль' is centered, with a plus sign icon and the website 'jetport-interiors.tech' at the bottom.

Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

+

jetport-interiors.tech

Первая установка SmartSky на CJ4

Компания Davinci Jets Services завершила первую установку системы SmartSky LITE на самолет Citation CJ4. Этот проект является четвертой по счету установкой SmartSky, выполненной компанией Davinci Jets Services из Северной Каролины, предоставляющей полный спектр услуг по техническому обслуживанию.

Недавние установки, выполненные компанией Davinci, являются частью ранее объявленного соглашения об установке систем связи SmartSky следующего поколения на большую часть управляемого парка Davinci Jets к концу 2024 года.

Прейскурантная цена SmartSky Lite составляет \$59999, а ежемесячные планы обслуживания включают безлимитный трафик за \$3495 или \$995 за 10 часов плюс \$99 за каждый дополнительный час.

Конфигурация Lite расширяет запатентованную сетевую технологию SmartSky «воздух-земля» для небольших бизнес-джетов, где возможности подключения с устойчивой скоростью передачи данных в несколько гигабайт в час ранее были недоступны. Система SmartSky обеспечивает надежное, оперативное и безопасное подключение для приложений с высокой пропускной способностью и передачу данных в режиме реального времени на самолет и с него – от видеозвонков и потоковой передачи в реальном времени до оперативных полетных данных, что повышает эффективность.

Textron Aviation предложит модернизацию бортового оборудования CJ2

Владельцы более чем 200 бизнес-джетов Cessna Citation CJ2, построенных до 2006 года, смогут обновить авионику своих самолетов с помощью комплекта Garmin в центрах технического обслуживания Textron Aviation, как только Garmin получит дополнительный сертификат типа FAA, что ожидается до июля.

Обновление включает два сенсорных дисплея G600 TXi с расширенными функциями – контроль стабилизированного захода на посадку и звуковое оповещение о скорости во время взлета, а также систему индикации работы двигателя Garmin. Два навигатора GTN Xi обеспечивают вертикальную навигацию (VNAV) с помощью автопилота GFC 600, включая сопряженное снижение по VNAV и сопряженные обходы.

В число доступных опций входит метеорологиче-

ский радар Garmin GWX 8000 StormOptix. Опциональная система управления воздушным судном PlaneSync GDL 60 с подключением к сети 4G LTE или Wi-Fi для удаленного автоматического обновления базы данных авионики и обмена информацией о воздушном судне.

Первым заказчиком обновления станет владелец CJ2 Род Макдермотт. «Одна из вещей, которую я ценю, – это то, с каким воодушевлением Textron Aviation предлагает это обновление и вдыхает новую жизнь в удивительную авиационную платформу, которая может летать еще 20-30 лет», - сказал он. «Работая с Garmin, они выводят CJ2 на совершенно новый уровень использования при управлении одним пилотом. И тот факт, что Textron Aviation поддерживает модернизацию самолетов, которые больше не производятся, заставляет меня по-настоящему радоваться этому сотрудничеству».



В Канаде джеты – это не роскошь

Постоянный комитет Палаты общин Канады по финансам (FINA) во второй раз рекомендовал, чтобы новое бюджетное предложение страны «исключило воздушные суда из Закона о налоге на предметы роскоши и ввело мораторий на налог на роскошь для воздушных судов до проведения дальнейших консультаций с отраслью». Это последнее заключение в недавнем отчете FINA представлено правительству, и в нем кратко излагаются рекомендуемые приоритеты в преддверии публикации федерального бюджета на 2024 год в середине апреля.

Эта рекомендация была принята после периода, в течение которого FINA запрашивала комментарии по различным аспектам предстоящего бюджета. Канадская ассоциация деловой авиации (СВАА) и другие ассоциации авиации общего назначения боролись с налогом с тех пор, как он был впервые предложен в 2019 году, и продолжили борьбу после того, как он был принят в 2022 году.

В июле правительство все же предоставило льготы деловой авиации, добавив использование воздушных судов для деловых целей в список «квалификационных рейсов», которые освобождаются от налога. В частности, воздушное судно квалифицируется, если оно эксплуатируется по крайней мере в 90% случаев «в ходе коммерческой деятельности владельца или арендатора с разумным ожиданием получения прибыли и не используется для отдыха, рекреации, занятия спортом или получения других удовольствий владельцем или арендатором» и не эксплуатируется на условиях таймшера или чартера, а также для гостей владельца или арендатора.

Jet Aviation начала работу с мексиканским реестром

Федеральное агентство гражданской авиации Мексики (AFAC) сертифицировала центры ТОиР Jet Aviation в Базеле, Женеве и Цюрихе. Это решение позволяет выполнять весь комплекс работ по линейному и базовому техническому обслуживанию самолетов Gulfstream, Airbus, Boeing, Dassault и Bombardier, включая полный ремонт салонов. Мексика является одним из крупнейших рынков деловой авиации в Северной и Южной Америке, и многие операторы часто совершают рейсы в Европу.

В рамках нового одобрения, компания обновила программное обеспечение Gulfstream G650 для первого мексиканского клиента в Базеле в кратчайшие сроки и с нетерпением ожидает предоставления дополнительных услуг по плановому техническому обслуживанию самолета в ближайшем будущем.

Штефан Бушле, руководитель отдела ТОиР по продажам, рад новым возможностям для бизнеса, которые открывает это одобрение для Jet Aviation: «Мы работаем над этим уже довольно давно. В прошлом у нас сложились хорошие отношения с нашим стартовым заказчиком, и он был очень полезен в процессе согласования с мексиканскими властями. Это прекрасный пример того, как отличное обслуживание клиентов в одном из наших направлений бизнеса может создать возможности для других направлений бизнеса в рамках сети Jet Aviation. Нашему заказчику, запустившему проект, понравились безупречные услуги, предоставляемые нашим FBO в Женеве, поэтому он захотел также воспользоваться нашими услугами по ТОиР. Это очень обнадеживает нас в том, что мы обращаем внимание и на другие рынки, чтобы оптимизировать доступность услуг по техническому обслуживанию для клиентов во всей сети Jet Aviation».



Daher представил TBM 960 2024 модельного года

Авиационное подразделение Daher отмечает присутствие компании на 50-й аэрокосмической выставке SUN 'n FUN, представив модель 2024 года выпуска – быстрый и эффективный турбовинтовой самолет TBM 960, который включает в себя новые модификации для повышения осведомленности пилотов и снижения рабочей нагрузки, а также обновленную схему окраски.

Конфигурация с последней интерпретацией liveries Sirosso от Daher (с серебристыми, матовыми синими и черными подсветками), цифровая система e-COPILOT получила дальнейшее развитие и включает в себя функции, которые варьируются от упрощенной предполетной подготовки до улучшенной защиты с помощью системы автоматической аварийной посадки HomeSafe.

«TBM 960 с цифровым управлением – это самая быстро продаваемая версия из всех моделей нашего семейства самолетов TBM, и она по-прежнему остается эталоном на рынке с точки зрения безопасности и эффективности», – пояснил Николя Шаббер, старший вице-президент авиационного подразделения Daher. «Это подтверждается нашим портфелем заказов, который превышает два года производства, и на сегодняшний день поставлено около 120 TBM 960».

Среди усовершенствований в версии TBM 960 2024 модельного года – функция обнаружения бездействия пилота в системе аварийной посадки HomeSafe, которая автоматически активируется через 30 минут, если пилот не взаимодействует с системами самолета. В качестве высоко ценимой

функции «душевного спокойствия» в TBM 960 система HomeSafe обеспечивает посадку самолета на взлетно-посадочной полосе, если пилот становится недееспособным.

Еще одной новой функцией TBM 960 является графическое отображение веса и балансировки на многофункциональном дисплее кабины пилота. Кроме того, функция 3D SafeTaxi, которая обеспечивает трехмерное изображение обстановки в аэропорту, помогает пилоту выполнять наземные маневры и идентифицировать аэропорт, а также информирует о занятости взлетно-посадочной полосы.

Предупреждающие сообщения, направленные на

повышение осведомленности пилота, включают в себя включение «Демпфера рыскания» и уведомление «Проверить шасси», а также «Выключение пропеллера», если пропеллер находится в неправильной конфигурации. Кроме того, визуальные эффекты на основном полетном дисплее усиливают контроль за стабилизированным заходом на посадку.

На экстерьере TBM 960 хорошо заметна новая особенность: светодиодная посадочная фара на носовой части шасси. Этот высокоинтенсивный светодиодный фонарь с максимальной мощностью 136295 кандел (candlepower) в 2,5 раза ярче фонарей предыдущего поколения и особенно полезен при рулении по темному аэродрому.



Семейство Cessna Caravan налетало более 25 миллионов часов

Легендарное семейство турбовинтовых самолетов Cessna Caravan компании Textron Aviation налетало более 25 миллионов часов, что сделало Caravan самым летающим однодвигательным турбовинтовым самолетом общего назначения всех времен.

«Универсальность и надежность Cessna Caravan укрепили его позиции в качестве ведущего самолета в категории турбовинтовых самолетов общего назначения, а программа превзошла выдающийся рубеж в 25 миллионов летных часов», - сказал Лэнни О'Бэннион, старший вице-президент по глобальным продажам и эксплуатации полетов. «Это достижение является свидетельством непоколебимой уверенности наших клиентов в том, что Caravan сможет выполнить свои задачи, предложить решения и улучшить жизнь во всем мире».

Задуманный как прочный многоцелевой самолет с низкими эксплуатационными расходами, Cessna Caravan был разработан для использования в отдаленных районах с экстремальными изменениями погоды, гористой местностью и сложными условиями посадки. Универсальность самолета стала известна во всех уголках мира, и Caravan продолжает широко использоваться на мировых рынках различными клиентами, включая правительственные учреждения, правоохранительные органы и вооруженные силы, операторов санитарной авиации, грузовых перевозчиков, корпорации и гуманитарные организации.

Textron Aviation намерена продолжать инвестиции и развитие семейства турбовинтовых самолетов Cessna Caravan. Компания по-прежнему стремится расширять возможности Caravan, обеспечивая

его соответствие растущим потребностям пилотов, пассажиров и любителей авиации по всему миру. В кабине самолета установлена интегрированная авионика нового поколения Garmin G1000 NXi, которая предлагает клиентам доступ к новейшим технологиям и возможностям связи.

Cessna Caravan сертифицирован в 100 странах, и с

момента его выпуска было поставлено более 3000 самолетов. Caravan выполняют множество задач: от летной подготовки до отдыха, от региональных авиалиний до VIP-транспорта, грузовых перевозчиков и гуманитарных миссий. В семействе четыре модели: Caravan 208, Grand Caravan EX 208B, Caravan Amphibian и Grand Caravan EX Amphibian, которые оснащаются двигателями серии PT6A.



VIP Completions представила интерьер полностью обновленного Falcon 7X

Компания VIP Completions, поставщик услуг по доработке и ремонту самолетов, представила интерьер полностью обновленного самолета Dassault Falcon 7X. Приобретение самолета было осуществлено при посредничестве и в интересах родственной компании SmartJets.

Процесс от начала и до конца был завершен всего за 16 недель – примерно восемь недель ушло на приобретение воздушного судна и восемь недель на ремонт. Как отметили в компании, Falcon 7X – это бизнес-джет с дальностью полета 5950 морских миль. Впервые представленный в 2007 году, на сегодняшний день во всем мире эксплуатируется около 270 самолетов 7X. Бизнес-джет отличается уникальной конфигурацией силовой установки, обеспечивает максимальную скорость в 0,9 Маха и исключительным уровнем роскоши, комфорта, индивидуальным декором и удобствами, основанными на технологиях последнего поколения. Он с комфортом вмещает 12 пассажиров.

Бен Ширази (Ben Shirazi), руководитель отдела VIP-кастомизации и президент SmartJets, прокомментировал: «Мы особенно гордимся этим проектом, потому что он показывает, насколько быстро и эффективно наши компании могут работать вместе – всего за 16 недель мы перешли от письма о намерениях к созданию совершенно нового интерьера на заказ. Во-первых, мы провели нашего клиента через детальный процесс приобретения, чтобы убедиться, что он выбрал оптимальный самолет на оптимальных условиях, в том числе вовремя, чтобы воспользоваться правилами начисления амортизационных премий 2023 года. Как только сделка

была завершена, мы тесно сотрудничали с нашим клиентом, чтобы создать индивидуальный интерьер, используя лучшие дизайнерские бренды и материалы. Сочетая эстетику, отражающую индивидуальный вкус и стиль, с новейшими технологиями, мы обеспечили превосходные и уникальные впечатления от полета. Завершить ремонт такого масштаба всего за восемь недель – это исключительно быстро по отраслевым стандартам. Мы довольны тем, что для проектов сопоставимого размера сроки выполнения работ настолько короткие,

благодаря строгой эффективности нашего управления проектами и превосходству нашей талантливой команды».

После модернизации салон 7X включает три основные зоны каюты: главный салон в носовой части с клубными креслами, конференц-зал/столовая в середине каюты и кормовая каюта/офис с диваном. Большой камбуз в носовой части. Туалет для экипажа в носовой части и туалет для VIP-персон в кормовой части.



SD оснащает связью первый поставленный Dassault Falcon 6X

Швейцарская чартерная компания CAT Aviation AG выбрала Satcom Direct, поставщика решений для бизнес-авиации, для оснащения набором решений для связи первого вступившего в эксплуатацию самолета Dassault Falcon 6X. Портфель решений «от носа до хвоста» включает в себя линию передачи данных в кабине экипажа, предоставляемую через сервис SD FlightDeck Freedom, и услугу двойного подключения в кабинах, которая оптимизирует голосовые возможности Iridium параллельно с Jet ConneX, услугой высокоскоростного широкополосного доступа в интернет через Viasat Global Xpress.

Кастомизированное решение отвечает особым потребностям CAT Aviation и гарантирует, что пассажиры смогут продуктивно работать, развлекаться или отдыхать во время полета. Чартерный оператор со штаб-квартирой в Цюрихе уже использует SD в качестве предпочтительного поставщика услуг связи. CAT Aviation ценит близость местоположения SD в Базеле, возможность предоставлять локальное обслуживание клиентов на местном языке, а также глобальное присутствие SD, обеспечивающее поддержку 24/7/365. Международное присутствие SD также позволило компании оказать поддержку CAT Aviation в Литл-Роке, штат Арканзас, на предприятии Dassault Aircraft Services во время комплектации самолета. Falcon 6X, который был повторно передан CAT Aviation в феврале, является последним самолетом, пополнившим парк CAT Aviation с решениями для подключения, предоставленными Satcom Direct.

«Современным эксплуатантам, управляющим современными самолетами, также необходимы самые современные технологии, чтобы максимально ис-

пользовать преимущества своих воздушных судов и обеспечить наилучшие впечатления для пассажиров и экипажа», - сказал Дэйв Фалберг, вице-президент SD в регионе EMEA-APAC. «Мы гордимся тем, что являемся давним партнером CAT Aviation, поскольку эти отношения подтверждают наше понимание их требований. Наша способность предоставлять индивидуальные решения для операторов смешанных и крупных флотов, выполняющих разнообразные международные миссии, гарантирует, что мы удовлетворяем потребности таких клиентов, как CAT Aviation, с помощью нашей экосистемы решений для связи, которые были специально созданы для бизнес-авиации».

Хелен Нидхарт, основательница CAT Aviation AG, добавляет: «Как оператор самолетов Dassault на протяжении более 20 лет, мы очень гордимся тем, что являемся первым в мире эксплуатантом Dassault Falcon 6X. В 2008 году мы также были одними из первых операторов Falcon 7X. Наш авиапарк постоянно рос, и мы стали крупнейшим оператором Dassault Falcon в Швейцарии. Само собой разумеется, что наши лояльные и давние команды CAMO, управления полетами и экипажи накопили огромный опыт эксплуатации самолетов Dassault Falcon, и мы знаем, что можем рассчитывать на постоянную поддержку SD, где бы ни находились».



Daher увеличивает производственные мощности в Сэндпойнте

Авиационное подразделение Daher объявило о запуске расширенных производственных мощностей для своих многоцелевых самолетов Kodiak 100 и Kodiak 900 на заводе компании в Сэндпойнте, штат Айдахо.

Николя Шаббер, старший вице-президент авиационного подразделения Daher, подробно рассказал об эволюции производства Kodiak во время пресс-конференции, посвященной открытию выставки SUN 'n FUN Aerospace Expo в Лейкленде, штат Флорида. Он также сообщил о планах по увеличению объемов производства самолетов Kodiak в 2024 году до 25 по сравнению с 18 в 2023 году.

«Заслуженная репутация Kodiak как легендарного многофункционального самолета, способного летать куда угодно, еще больше укрепилась с тех пор, как в 2019 году компания Daher приобрела эту линейку продуктов, и его популярность продолжает расти несмотря на то, что в настоящее время объем заказов растянулся на два года», - сказал Шаббер журналистам на пресс-конференции. «Объявленное расширение производства отвечает высокому спросу со стороны клиентов – от частных владельцев/операторов до государственных учреждений и операторов специальных миссий – на такие миссии, как тушение лесных пожаров, мониторинг окружающей среды, обеспечение правопорядка и медицинская эвакуация».

Увеличение производственных мощностей завода в Сэндпойнте является результатом добавления второй линии окончательной сборки, которая «повторяет» процесс сборки Kodiak после сборки базового планера. В результате, с 3-го по 6-й эта-

пы интеграции Kodiak 100 и Kodiak 900 проходят параллельно, включая сопряжение фюзеляжа с крылом и горизонтальным стабилизатором, интеграцию и оснащение систем управления полетом, установку двигателя и авионики, первый полет, оснащение салона и доставку заказчику.

«Эти параллельные сборочные линии были разработаны с использованием наших внутренних ресурсов и при полной поддержке всей команды завода», - пояснили в компании.

Увеличение производственных мощностей после-

довало за другими усовершенствованиями на заводе, осуществленными компанией Daher, в частности, за инвестициями в размере \$2,7 млн в цех покраски самолетов площадью 850 кв.м., которые упростили общий производственный процесс и еще больше повысили качество сборки Kodiak 100 и Kodiak 900.

На сегодняшний день владельцам и операторам по всему миру с завода поставлено в общей сложности 330 Kodiak 100 и Kodiak 900. Последний Kodiak 900 – седьмой на сегодняшний день – был получен частным владельцем в марте.



На острове Мэн построят современный FBO

В апреле 2024 года начались работы в единственном специализированном терминале для частных самолетов в Ronaldsway Airport на острове Мэн – частная группа компаний приступает к реализации планов по модернизации и расширению комплекса FBO, первоначально построенного в 2015 году, чтобы привести его в соответствие с международными стандартами.

Компания Megasorp Aviation Ltd, которая также владеет чартерными бизнес-джетами и базируется в Дугласе, на острове Мэн, и в London Biggin Hill Airport, привлекает специальную авиационную команду для реализации планов по созданию парка авиационных технологий. Это позволит удвоить площадь существующего ангара Jet Centre с 1900 кв.м. до 3750 кв.м. и создать до 20 дополнительных рабочих мест на острове Мэн.

Новый частный терминал будет включать в себя офисы и расширенный бизнес-центр, который строится рядом с бутик-отелем для пассажиров и членов экипажа. Пассажиры также получат доступ к специализированному консьерж-сервису.

Усовершенствованный Private Jet Centre будет включать в себя множество экологических решений, включая возможность расчета и компенсации выбросов углекислого газа (с помощью фирменного углеродного калькулятора); доступ к экологически чистому авиационному топливу (SAF) и одежду из вторичного сырья для всех сотрудников центра, а также членов экипажей. Ожидается, что в ближайшие два года трафик на острове Мэн будет расти в геометрической прогрессии. Остров регулярно используется киноиндустрией, которая использу-

ет частную авиацию. Частный терминал идеально расположен на юге острова, на Роналдсуэй, в шести милях от Дугласа, что обеспечивает быстрый доступ к ключевым пунктам назначения и мероприятиям.

Гарри Аккерман, генеральный директор Megasorp Aviation, отметил, что остров Мэн долгое время был недостаточно привлекателен для частной авиации. «Мы уверены, что инвестиции, которые мы вкладываем в Private Jet Centre и другие авиа-

ционные объекты в аэропорту, будут стимулировать дальнейший экономический рост острова и привлекут больше пассажиров, а также поддержат самолеты, поступающие в очень популярный реестр воздушных судов острова Мэн».

Ханна Ло Бах, коммерческий менеджер аэропорта Роналдсуэй, с энтузиазмом добавила, что она в восторге от потенциальных достижений в секторе частной авиации аэропорта Роналдсуэй и с нетерпением ожидает его роста.



Римский вертипорт тестирует систему мониторинга птиц на базе ИИ

Чтобы обезопасить eVTOL от столкновений с птицами, разработчик наземной инфраструктуры UrbanV объединился со специалистом по искусственному интеллекту The Edge Company для тестирования автоматизированной системы мониторинга птиц на площадке вертипорта в римском Leonardo da Vinci Fiumicino International Airport.

Изначально разработанная для борьбы с нападениями птиц в аэропортах, система мониторинга концентрации птиц (BCMS) компании Edge использует набор камер и процессоров обработки данных для идентификации, отслеживания, подсчета и классификации птиц, а также беспилотных летательных аппаратов в радиусе двух километров

в режиме реального времени. Она использует искусственный интеллект, чтобы определить, представляет ли препятствие угрозу для выполнения полетов, и автоматически уведомляет соответствующие органы.

Fiumicino International Airport — это первый в Италии испытательный полигон для инфраструктуры городской воздушной мобильности. Он расположен в экспериментальной зоне, определенной Управлением гражданской авиации Италии, где новаторы могут тестировать новые технологии в контролируемом воздушном пространстве.

В то время как столкновения с птицами представляют опасность для любого типа воздушных судов, авиатакси eVTOL будут особенно уязвимы, поскольку они предназначены для полетов на малых высотах, где вероятность встречи с пернатыми наиболее высока. В настоящее время аэропорты, как правило, используют радарные системы или персонал, оснащенный биноклями, для наблюдения за птицами во время взлета и посадки самолетов. Несмотря на эти усилия, по данным компании Edge, из-за столкновений с птицами ремонт самолетов и задержки рейсов обходятся Европе и Северной Америке по меньшей мере в \$1,2 млрд в год.

«Благодаря нашей системе, которая не имеет электромагнитных излучений и может быть безопасно установлена даже в жилых районах, мы обеспечиваем постоянную осведомленность об орнитологической ситуации», - сказал генеральный директор компании Фабио Маски. «Этот дополнительный уровень безопасности выгоден всем, как пассажирам, так и гражданам».



ЕВАСЕ мельчает: Bombardier и Gulfstream отказываются от участия в выставке

В этом году ЕВАСЕ будет выглядеть несколько иначе, поскольку два тяжеловеса на рынке деловой авиации, Bombardier и Gulfstream, решили отказаться от участия в выставке. Однако, по словам президента и исполнительного директора NBAА Эда Болен, на ежегодной выставке, которая пройдет с 28 по 30 мая в Женеве, будет много интересного.

Bombardier подтвердила, что не участвует в выставке и «изучает различные региональные маркетинговые концепции в рамках более широкого бизнес-плана». Канадский производитель также подчеркнул, что он «поддерживает отличную работу ЕВАА и NBAА в ключевых областях, включая безопасность, устойчивое развитие, инновации, пропаганду, развитие персонала и другие приоритеты», и заявил, что продолжит сотрудничать с организациями по широкому спектру вопросов в мероприятиях в течение всего года.

Ранее Gulfstream также подтвердила, что решила отказаться от участия в выставке ЕВАСЕ, и анало-



гичным образом заявила, что планирует «выбрать мероприятия на рынках, которые соответствуют бизнес-целям». Решение об отказе работать на ЕВАСЕ последовало за решением Gulfstream отказаться от участия в выставке NBAА-ВАСЕ в октябре.

Потеря двух крупных экспонентов на выставке в этом году, несомненно, окажет влияние, но Болен подчеркнул: «У нас есть много возможностей для участия в выставке». Признавая решения Gulfstream и Bombardier, он также добавил: «У нас действительно есть ряд экспонентов, которые с большим энтузиазмом относятся к шоу. Что мы действительно видим, так это то, что другие производители, безусловно, будут участвовать. И поэтому мы очень рады тому постоянному уровню поддержки, который мы наблюдаем».

Он также отметил сильную поддержку со стороны Женевы и Евроконтроля, «которые будут выступать в центре внимания на первых заседаниях, рассказывая о важности бизнес-авиации» для экономики, а также для всей системы, в том числе в местах, где коммерческие авиалинии практически не летают.

ЕВАСЕ также будет координировать деятельность в области устойчивого развития, предоставляя доступ к экологически чистому авиационному топливу, и планирует освещать мероприятия, проводимые отраслью для достижения цели по нулевым выбросам к 2050 году. «У нас есть экологически чистое авиационное топливо; у нас есть двигательные технологии, которые, безусловно, будут в центре внимания, в том числе электрические двигатели с особым упором на усовершенствованную воздуш-

ную мобильность». Дискуссии и демонстрации, связанные с водородом, также займут в этом году более заметное место.

Еще одна область, которая будет отличаться, хотя это может быть заметно, а может и не быть, – это безопасность. Выставка ЕВАСЕ 2023 была омрачена тем, что около 100 экопротестующих прорвались через ограждение и ворвались на статическую экспозицию. Семеро пристегнули себя наручниками к самолету Gulfstream, который демонстрировался на статической стоянке, трое – к носовой части и четверо – к поручням входной двери салона. Еще несколько человек пристегнулись к другим самолетам. Несмотря на то, что инцидент был быстро локализован, он нарушил работу международного аэропорта Женевы и привел к перенаправлению воздушных судов.

Организаторы ЕВАСЕ ЕВАА и NBAА осудили эти действия. Что касается этого года, Болен сказал: «Я не хочу слишком углубляться в детали обеспечения безопасности, но я скажу, что мы, включая меня, провели ряд совещаний в Женеве с полицейским управлением и аэропортом по поводу всего аппарата безопасности в городе и государстве». Он сказал, что это является главным приоритетом для всех участников, добавив, что организаторы выставки также консультировались с ведущими экспертами в области безопасности в Европе. «У нас есть всеобъемлющий план обеспечения безопасности», – заявил Болен. «Мы работаем со всеми участниками выставки над конкретными вопросами, связанными с этим. Мы полны решимости провести безопасное и успешное шоу, и мы думаем, что у нас есть все необходимое для этого».

Белый дом добивается «справедливой доли» от бизнес-авиации

В 2011 году тогдашний президент Барак Обама обратился к поклонникам деловой авиации, предложив ввести абонентскую плату в размере \$100 за полет на корпоративных бизнес-джетах и изменить графики амортизации этих самолетов в соответствии с тарифами на авиалайнеры. Отрасль должна платить свою «справедливую

долю», заявила администрация, и многие с этим согласились, особенно руководители авиакомпаний.

«Корпоративные джеты» — это прозвище того времени, потому что консалтинговая фирма решила, что это выражение вызывает ощущение

богатства и избытка. По крайней мере, так нам говорили.

Президент Обама был не первым, кто призвал бизнес-авиацию платить больше. Это было лишь продолжением претензий, которые звучали десятилетиями и продолжались до 2010-х годов. Эти предложения усилили то, что порой превращалось в жестокую борьбу на Капитолийском холме — в какой-то момент ключевые лидеры чуть не подрались — часто откладывая принятие законов о повторной авторизации FAA на годы и вынуждая к десяткам продлений.

Хотя эти усилия не увенчались успехом, администрация Байдена теперь сняла эти предложения с полки, отряхнула с них пыль и придала им собственное значение. И еще кое-что. Вместо корпоративных самолетов Белый дом теперь предпочитает «частные». Но риторика та же. «Президент Байден считает, что корпорации и богатые люди, которые пользуются корпоративными и частными самолетами, должны платить свою справедливую долю», — заявил недавно Белый дом, выдвигая предложения, которые, по его мнению, позволят добиться именно этого. Однако на этот раз Белый дом идет на тройной шаг: он натравливает налоговую службу на корпоративных операторов, чтобы найти все уловки мошенников, он вновь предлагает изменить график амортизации бизнес-джетов с пяти до семи лет и требует от операторов деловых самолетов увеличить налог на топливо в пять раз.

Первым объявлением о «справедливой доле», которое просочилось из Налоговой службы,



было сообщение о том, что теперь у нее есть финансирование для увеличения штата аудиторов, чтобы убедиться, что это именно бизнес-рейсы, а не рейсы класса люкс, которые списываются как деловые цели. Налоговое управление США обоснованно объясняет, что правила настолько сложны, что оно хочет убедиться, что операторы понимают их и следуют им. Однако администрация была более категоричной, заявив, что она преследует операции, которые используют лазейки для уклонения от уплаты налогов.

Существуют ли читы (программа или код в ней, изменяющие работу компьютерной игры для нечестного получения преимущества)? Без сомнения. Они есть в любой сфере жизни. Распространено ли это в деловой авиации? Президент и исполнительный директор NBAA Эд Болен оспаривает эту точку зрения. «Наши компании являются одними из самых уважаемых и почитаемых в мире и уделяют особое внимание соблюдению требований законодательства, обеспечению безопасности», - заявил он. «Предполагая, что, по нашему мнению, в отрасли будет иметь место несоблюдение соответствующих налогов и нормативных актов, мы просто не понимаем оснований для этого».

Однако следует понимать, что нормативные акты сложны, и, возможно, в ходе этих проверок компании узнают, насколько они сложны на самом деле.

Второй аспект «справедливой доли» — это изменение графика амортизации. В «обычные времена» амортизация бизнес-джета начисляется

в течение пяти лет, а авиалайнера — в течение семи лет («нормальные времена» указаны в кавычках, потому что в течение многих лет Конгресс вводил ускоренный график амортизации, чтобы стимулировать продажи бизнес-оборудования, такого как самолеты).

Это предложение, похоже, бросается в глаза Конгрессу, который в своем двухпартийном налоговом соглашении, подготовленном и принятом Палатой представителей ранее в этом году, призвал к продолжению так называемой амортизационной премии, или 100-процентного покрытия расходов. Это касалось сертифицированных самолетов, введенных в эксплуатацию до 1 января 2027 года. Налоговый пакет застыл в Сенате, но не из-за положения о расходах. Это, казалось бы, не вызвало споров и было поддержано на Капитолийском холме.

Но есть аргументы в пользу того, почему бизнес-самолеты должны иметь более короткие сроки амортизации. Ответом может быть то, что пять лет соответствуют срокам амортизации других активов бизнеса, таких как автомобили, и что авиалайнеры могут использоваться для получения дохода. Однако вместо того, чтобы спросить, почему бизнес-самолеты «летают по пятилетнему расписанию», был ли поднят вопрос о том, почему авиалайнеры летают по семилетнему расписанию? Просто мысль.

Третий аспект «справедливой доли», возможно, вызывает наибольший шум: повышение налога на топливо Jet-A для частных операторов с нынешних 21,9 цента за галлон до 1,06 доллара за галлон в

течение пяти лет. Это позволило бы увеличить налоговые поступления от продажи топлива на \$44 млн в 2025 финансовом году и на \$300 млн в 2029 финансовом году.

Эта налоговая ставка остается неизменной с 1990-х годов (некоторые говорят, что в 1997 году, а другие — что в 1993 году, когда она менялась в последний раз). Не пора ли повысить ее? Может быть. Не пришло ли время для пятикратного увеличения? Это превысило бы даже инфляцию. Если бы налог на топливо был скорректирован соответствующим образом, сегодня он составлял бы 47 центов за галлон. Но, по общему признанию, налоги на топливо не корректируются с учетом инфляции.

Кроме того, существует аргумент, что бизнес-авиация приносит ничтожно малую сумму налогов по сравнению с использованием этой системы. По данным администрации, на долю частных самолетов приходится 7% операций, выполняемых управлением воздушного движения, но они вносят всего 0,6% налогов в Целевой фонд аэропортов и службы контроля воздушного пространства (AATF, также называемый авиационным целевым фондом). Но также, по данным администрации, «на бизнес-авиацию приходится примерно 3% расходов FAA, в то время как ее вклад в доходы AATF составляет менее 1%».

Не принимая во внимание разговоры о 7% операций или 3% затрат, суть в том, что бизнес-авиация платит неравный процент за использование системы по сравнению с уплаченными налогами. Однако лидеры отрасли уже давно утверждают, что бизнес-авиация постепенно использует систему,

созданную для авиакомпаний и опирающуюся на системы веерной сети.

Совсем недавно Болен из NБАА сравнил это с двумя вечеринками, на которых собираются поужинать: один заказывает лучшее вино, самый дорогой салат и стейк, а другой – стакан воды и стандартное блюдо. «Приходит чек, и тот, кто заказывает самое дорогое блюдо, настаивает на том, чтобы его разделили поровну – в конце концов, за столом сидели два человека. Мы все через это прошли».

Хотя пятикратное увеличение может показаться чрезмерным, поддержит ли NБАА какое-либо повышение? В прошлом организация предлагала незначительное увеличение, которое могло быть оправдано. Но скромное увеличение означает центы, а не доллары.

Если есть такое обоснование – например, системе требуется больше денег, – существуют ли другие, более логичные сборы, которые можно было бы увеличить в системе? Например, плата за регистрацию воздушного судна также оставалась неизменной на протяжении десятилетий, и сейчас зарегистрировать сверхдальний бизнес-джет в FAA можно за \$5 на семь лет – дешевле, чем автомобиль всего на один год.

Кроме того, существует авиационный трастовый фонд. В то время как все спорят о том, какие отрасли сколько платят, его первоначальная цель – финансировать национальные аэропортовые проекты и поддерживать авиалинии – давно забыта. В наши дни он оплачивает практически все, что связано с FAA, за исключением примерно

3% операций агентства. Это важно потому, что почти все преимущества системы предназначены для пользователей, тех, кто работает в ней и летает. Теоретически, общественная польза от Национальной системы воздушного пространства является лишь символической, по крайней мере, в зависимости от того, как она финансируется.

И, конечно, существует также мошенничество с топливом. Это немного сбивает с толку, но, по сути, в начале 2000-х Налоговая служба США, а затем и Конгресс, забеспокоились о том, что водители грузовиков используют авиационное топливо для реактивных двигателей, чтобы избежать дополнительного налога на дизельное топливо (составляющего два пенни за галлон по сравнению с некоммерческим топливом для реактивных двигателей). Решение состояло в том, чтобы уравнивать налоги, а затем предоставить утвержденным авиационным «конечным поставщикам» возможность продемонстрировать, что использовалось для авиации, что облегчило бы возмещение разницы между налогами на дизельное топливо и на Jet-A. Проблема в том, что эти налоги сначала поступают в дорожный трастовый фонд и остаются там до тех пор, пока поставщики не продемонстрируют, что топливо использовалось для авиационных целей. В 2016 году Управление государственной отчетности подсчитало, что таким образом авиационный трастовый фонд потерял, возможно, до \$2 млрд. Но этого точно никто не знает. С тех пор ничего не изменилось. И нет желания что-то менять, потому что это немного помогает замаскировать финансовые проблемы, которые, похоже, вечно преследуют Трастовый фонд шоссе дорог.

Итак, кому или чему на самом деле помогает предлагаемое повышение налогов? Тогда возникает вопрос, какую проблему на самом деле пытается решить Белый дом. Наконец, все это возвращает нас к восприятию деловой авиации как примера богатства, роскоши и даже излишеств. Эта отрасль постоянно подвергается нападкам. Или «находится под ударом», как недавно выразился Болен.

Лидерам отрасли постоянно приходится объяснять общественную выгоду, будь то доступ к удаленным объектам, повышение эффективности бизнеса, обеспечение безопасности, чрезвычайные ресурсы, благотворительные ресурсы, вклад в экономику или положительное сальдо экспорта.

КЕРРИ ЛИНЧ

редактор ежемесячного журнала AIN



Глобальный трафик бизнес-джетов в апреле на 2% опережает 2023 год

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 14-й неделе (1-7 апреля) глобальный трафик бизнес-джетов вырос на 9% по сравнению с той же неделей 2023 года. На прошлой неделе было выполнено 71748 рейсов бизнес-джетов, что на 7% больше, чем на предыдущей неделе. С начала апреля мировой трафик на 2% опережает аналогичные показатели прошлого года, отставая от 2022 года на 4% и на 37% превышая уровень пятилетней давности.

За тот же период активность регулярных авиакомпаний была на 24% выше по сравнению с прошлым годом, и на 12% выше относительно 2019 года. Грузовые авиаперевозки в этом месяце на 3% опережают показатели прошлого года и на 18% выше 2019 года.

Соединенные Штаты

В течение 14-й недели в США было выполнено 50565 рейсов бизнес-джетов, что на 10% больше, чем на предыдущей неделе, и на 9% больше по сравнению с 14-й неделей 2023 года. С начала года активность бизнес-джетов в США находится на уровне прошлого года, на 4% ниже максимумов 2022 года и на 29% выше показателя 2019 года. В трех самых загруженных штатах – Флориде, Техасе и Калифорнии – наблюдается рост в годовом исчислении.

С начала апреля активность бизнес-джетов в США на 2% опережает те же 7

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	621,505	23.7%	47.5%	79.0%	436.1%	12.0%
Other	85,593	49.3%	85.8%	133.6%	608.6%	139.1%
Business Aviation	71,748	2.1%	-4.4%	18.4%	426.7%	37.2%
Cargo	21,498	2.7%	-4.2%	-0.5%	11.1%	17.9%
Grand Total	800,344	22.9%	41.7%	71.7%	397.1%	21.1%

Трафик с 1 по 7 апреля 2024 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает только бизнес-джеты)

Operator Type	Flights	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
Fractional Ownership	10,812	11.2%	14.7%	26.2%	759.5%	69.2%
Aircraft Management	10,473	5.3%	-4.1%	17.0%	496.8%	82.6%
Corporate Flight Department	10,345	-12.5%	-23.3%	2.3%	331.9%	-13.0%
Branded Charter	7,540	-10.5%	-25.6%	-20.8%	298.5%	20.3%
Private Flight Department	6,356	-1.5%	-6.5%	22.3%	648.6%	35.2%
Under Research	2,927	160.4%	101.3%	133.4%	688.9%	869.2%
Shuttle	879	-0.2%	-17.9%	24.2%	502.1%	42.0%
Government / Military	403	61.2%	93.8%	144.2%	837.2%	391.5%
Ambulance / Medical	398	-1.0%	-8.3%	-0.7%	104.1%	2.6%
Cargo / Logistics	212	-13.5%	-15.2%	-12.0%	194.4%	-17.2%
OEM	175	-1.7%	-11.2%	18.2%	186.9%	-14.6%

Типы операторов в США, 1–7 апреля 2024 г.

дней апреля 2023 года, на 7% отставая от апреля 2022 года и на 37% выше апреля 2019 года. Долевые полеты продолжают набирать обороты: трафик с начала нынешнего апреля превышает любой другой апрель за последние 5 лет. Напротив, активность корпоративных летных отделов на 13% ниже по сравнению с апрелем 2019 года. Чартерные рейсы также показывают спад, хотя все еще на 20% опережают апрель 2019 года.

За первые семь дней апреля во Флориде было зафиксировано около 8500 вылетов бизнес-джетов, что на 5% больше, чем в прошлом году. В Джорджии и Южной Каролине в начале месяца наблюдалось значительное снижение по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Турнир по гольфу Augusta Masters начинается на этой неделе (11 апреля), и в близлежащих аэропортах (KAGS, KAİK, KBNL) во время турнира 2023 года среднесуточное количество прибывающих за один день до и во время мероприятия в три раза выше, чем в среднем в апреле.

Европа

На 14-й неделе активность бизнес-джетов в Европе была на 2% ниже по сравнению с той же неделей 2023 года, и на 1% выше относительно предыдущей недели. С начала года трафик в Европе упал на 3% в годовом исчислении и на 12% ниже уровня 2022 года, однако на 1% выше по сравнению с 2019 годом.

С начала апреля активность бизнес-джетов на 10% отстает от прошлого года, на 15% ниже по сравнению с 2022 годом, и на 7% ниже 2019 года. На самых загруженных рынках наблюдается спад по сравнению с 2019 годом. Испания и Италия оста-

ются заметными исключениями: начало апреля в Испании стало самым загруженным за последние пять лет, а Италия отстает на 6% от 2023 года, но значительно опережает показатели предыдущих лет.

В Испании в начале этого месяца несколько мест для отдыха, похоже, стали драйверами роста. В аэропортах Пальма-де-Майорка, Мадрид-Барахас и Барселона рост составил 18%, 28% и 40% по сравнению с предыдущим годом. Внутренний рынок бизнес-джетов в Испании остается устойчивым: на него приходится почти треть рейсов бизнес-джетов в апреле. Самое загруженное международное

сообщение – с Германией, трафик вырос на 44% по сравнению с прошлым годом.

Остальной мир

В течение 14-й недели активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке снизилась на 7% по сравнению с предыдущей неделей, также упав на 15% по сравнению с 14-й неделей 2023 года. Канада, Багамские острова и ОАЭ – три заметных рынка за пределами США и Европы, на которых наблюдается снижение по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Начало апреля в Китае значительно лучше по сравнению с предыдущими годами.

Departure Airport	Flights	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
LFPB, Paris-Le Bourget	361	-15.3%	-23.8%	65.6%	652.1%	-5.0%
LFMN, Nice-Côte d'Azur	233	-4.1%	-0.9%	58.5%	870.8%	7.9%
LEPA, Palma De Mallorca	205	17.8%	61.4%	21.3%	1,950.0%	253.4%
LSGG, Geneva Cointrin Intl.	199	-36.0%	-40.9%	9.3%	410.3%	-18.8%
EGGW, London Luton	189	-16.7%	-28.1%	117.2%	551.7%	-17.8%
EGLF, Farnborough	185	-19.6%	-33.5%	59.5%	560.7%	-21.9%
LSZH, Zurich	176	-16.6%	-32.3%	23.1%	309.3%	-12.4%
LIML, Milano Linate	167	-14.4%	-4.0%	96.5%	1,184.6%	0.0%
LEMG, Málaga	149	-15.8%	44.7%	34.2%	776.5%	101.4%
EGKB, London Biggin Hill	130	-34.0%	-31.9%	52.9%	217.1%	10.2%
Grand Total	8,320	-10.0%	-14.7%	32.1%	277.2%	-6.9%

Крупнейшие европейские аэропорты бизнес-авиации, 1–7 апреля 2024 г.

Departure Country	Flights	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
Mexico	2,315	24.0%	13.0%	29.0%	363.9%	187.2%
Brazil	1,397	53.9%	55.7%	192.9%	784.2%	245.8%
Canada	1,321	-5.1%	-16.4%	49.4%	223.0%	29.4%
Bahamas	818	-4.1%	26.6%	23.0%	4,711.8%	126.6%
Australia	677	23.3%	37.0%	139.2%	339.6%	125.7%
India	552	36.3%	40.5%	98.6%	3,580.0%	190.5%
Turkey	386	14.9%	24.5%	-3.5%	274.8%	40.9%
China	371	115.7%	394.7%	33.5%	263.7%	83.7%
Japan	323	63.1%	223.0%	275.6%	298.8%	162.6%
United Arab Emirates	252	-11.9%	5.9%	-27.6%	436.2%	78.7%
Grand Total	12,648	9.8%	16.6%	41.6%	440.7%	95.5%

Самые загруженные страны по трафику бизнес-джетов за пределами США и Европы, 1–7 апреля 2024 г.

Развитие услуг ТОиР деловой авиации в Центральной Азии

Рынок бизнес-авиации стран Центральной Азии за последние пару лет словно проснувшись от нестабильности после пандемии и глобальной экономической корректировки, начинает активно формироваться, но уже с принципиально новым портретом клиента. Безусловными лидерами этого роста становятся страны Средней Азии, где клиентура, у которой появились новые экономические возможности и международная кооперация, стре-

мится сделать свой бизнес не только эффективным, но и комфортным.

Именно Казахстан и Узбекистан становятся теми драйверами роста, которые формируют облик рынка деловой авиации региона – с современной инфраструктурой и разнообразным парком воздушных судов. На правах анонимности аналитик одного из известных казахстанских банков отме-

тил, что ежегодный темп прироста в инфраструктурные проекты и приобретение воздушных судов составляет порядка 12-14% и такая тенденция сохранится еще 5-7 лет.

И если реализация проектов аэропортовой инфраструктуры находится только в самом начале своего пути, то покупка самолетов и вертолетов идет активно уже давно. Впрочем, выявить явные предпочтения по типам воздушных судов в этом регионе весьма сложно. Здесь востребованы бизнес-джеты и вертолеты совершенно разных классов – от ультрадальних джетов Gulfstream G650 и Bombardier Global 7500, до самолетов среднего и легкого классов (Pilatus PC-24 и Cessna Citation CJ). Особую популярность набирают турбовинтовые самолеты – это однодвигательный Pilatus PC-12NGX (в 2023-2024 гг. на рынок Казахстана поставлено несколько самолетов) и двухдвигательный Beechcraft King Air 350 Series (несколько самолетов эксплуатируется в Казахстане и еще один самолет поставлен в одну из сопредельных республик в 2023 г.), способные удовлетворить региональные запросы операторов самолетов и вертолетов деловой авиации и государственных структур.

Если представить символический портрет клиента, то, как правило, это представители крупного бизнеса, эксплуатирующие самолеты исключительно в своих корпоративных интересах или государственные и частные компании, выполняющие специализированные задачи. При этом, в зависимости от миссии выбирается конкретный тип самолета, способный выполнять рейсы даже на аэродромы с весьма неудовлетворительной инфраструктурой. Именно таких аэропортов



в регионе большинство. Аналогичная картина складывается и в вертолетном сегменте, где хорошо зарекомендовали себя такие модели как: Leonardo Helicopters AW139 и Airbus Helicopters H145. И еще один нюанс – количество пользователей услуг бизнес-авиации, которые впервые полетели на джетах или вертолетах стремительно растет, а это значит, что новый тип клиента в регионе обязательно станет источником роста всего сегмента. Среди этой категории можно выделить IT специалистов, молодых успешных представителей предпринимателей и владельцев бизнеса, связанного с сельским хозяйством, а также государственные структуры, которым необходимо использовать авиацию для выполнения специальных работ. Все они потенциальные покупатели самолетов и вертолетов в будущем.

Однако, большой наплыв воздушных судов сопряжен с одной из главных проблем – полноценного послепродажного обслуживания в регионе. Мировой опыт предполагает, что счастливые владельцы новых самолетов и вертолетов вместе с ключами получают и сервисное обслуживание от производителя в рамках гарантии или пакетов техподдержки. Для обладателей самолетов «со вторички» проблема, как и где обслуживать воздушное судно возникает сразу после покупки. Любые работы по техническому обслуживанию, как известно, предполагают однозначное присутствие воздушного судна в сертифицированном сервисном центре, либо в сертифицированном и авторизованном производителем сервисном центре, что наиболее предпочтительно, так как предполагает прямую под-

держку и исполнение гарантийных обязательств от завода-изготовителя в части полноценной технической поддержки. Количество провайдеров услуг ТОиР в регионе сейчас ограничено, а авторизованных центров – единицы. Создание полноценного центра послепродажного обслуживания довольно длительный и финансово затратный процесс, ведь нужно пройти подготовительный этап: обзавестись подходящими производственными площадями, закупить необходимый инструмент и оборудование, а также запасные части и собрать профессиональную и опытную команду инженерно-технического персонала. После подготовительного этапа требуется пройти самый важный этап – сертификацию авиационных властей и аудит производителя, и как итог – получить признание и разрешение на производство работ.

BizavNews удалось пообщаться с казахстанской компанией Pure Technics, которая рассказала о своей работе. В 2022 году открылся сервисный центр Pure Technics в аэропорту Нурсултан Назарбаев и получил сертификат организации по техническому обслуживанию и ремонту от авиационных властей Казахстана по обслуживанию самолетов Pilatus PC-12 и PC-24, а также вертолетов Leonardo AW139. Далее центр получил признание (валидацию) авиационных властей Республики Узбекистан. В течение первого года работы были успешно проведены крупные чеки по периодическому техническому обслуживанию на двух PC-24 и двух PC-12NG. По словам представителей компании, основной упор был сделан на рынок послепродажных услуг в Казахстане и соседних странах, делая авиацию более доступной за счет предоставления

профессиональных и качественных услуг по конкурентным ценам.

Изначально компания создавалась, как авторизованный сервисный центр по обслуживанию самолетов швейцарского производителя Pilatus Aircraft в Казахстане. С самого начала работы команда Pure Technics постоянно мониторит рынок и ищет дополнительные точки роста. Компания сосредоточилась на работе с теми производителями, которые присутствуют в стране, расширяя свои предложения, позволяющие владельцам выполнить большинство работ именно в своем регионе и оптимизировать расходы на пустые перегоны для выполнения технического обслуживания в Европе. Так Pure Technics уже начала работать с одним из лидеров мирового рынка, Textron Aviation. Начиная с осени 2023 Pure Technics успешно проведены переговоры с этим знаменитым производителем самолетов из США, закуплен необходимый инструмент, собрана команда инженеров, получен доступ к пулу запасных частей. «В настоящее время мы прошли подготовительный этап и интенсивно готовимся к расширению сферы деятельности нашего центра послепродажного обслуживания. В дополнение к уже имеющимся типам самолетов Pilatus и вертолетов Leonardo, действующий сертификат организации ТОиРАТ в ближайшее время будет расширен на оперативное и периодическое ТО самолетов Beechcraft King Air Series, а также вертолетов Airbus Helicopters H145 (BK117)» - прокомментировали в компании.

Что же, пожелаем Pure Technics успеха и с нетерпением ждем новостей.

eVTOL будут введены в эксплуатацию к 2030 году, но готова ли отрасль?

Воздушные суда eVTOL могут быть введены в эксплуатацию к концу десятилетия, но отрасли все еще предстоит преодолеть значительные препятствия для того, чтобы передовые технологии воздушной мобильности стали реальностью.

Advanced Air Mobility (AAM) уже на горизонте, и будущее полетов становится очевидным с появлением воздушных судов eVTOL. Когда-то подобные концепты можно было встретить в научной фантастике, но, по мнению экспертов, теперь eVTOL готовы олицетворять новую эру авиации.

Потенциал этого нового поколения воздушных судов огромен – от чартерных авиаперевозок до коммерческих рейсов. Тем не менее, впереди еще много задач, и, учитывая сроки запуска eVTOL в эксплуатацию к концу десятилетия, межотраслевое сотрудничество окажется жизненно важным. Это означает вовлечение заинтересованных сторон на всех уровнях, включая производителей, аэропорты, операторов FBO, регулирующие органы и правительства.

В марте правительство Великобритании согласо-

вало с Управлением гражданской авиации свой план по запуску летающих такси в регулярное пользование уже к 2028 году – это амбициозный срок, с которым согласились участники отрасли. Но, как заявили лидеры отрасли на саммите Королевского авиационного общества по беспилотным летательным аппаратам в прошлом месяце, отрасль не готова к достижению этой цели.

До конца десятилетия предстоит еще многое сделать в области технологий, чтобы новая эра авиации стала реальностью. По словам Джошуа Нг, директора консалтинговой компании Alton Aviation, принципы вертикального и горизонтального полета известны. «Однако создание практичной и пригодной для использования технологии является более сложной задачей. Существует несколько ключевых технологических проблем, которые необходимо решить производителям eVTOL, включая электрические силовые установки для обеспечения безопасности и экологичности, емкость аккумуляторных батарей для увеличения дальности и расширения эксплуатационных характеристик, управление полетом, особенно при переходе от вертикального полета к горизонтальному и обратно, а также мониторинг состояния воздушных судов для обеспечения безопасности и многое другое».

Эндрю Шмертц, генеральный директор американской чартерной авиакомпания Hopscotch Air, согласен с тем, что поиск решений для продления срока службы батарей является одним из самых сложных технологических препятствий для производителей eVTOL при полетах на большие расстояния.



Выступая в подкасте «Авиационный брифинг», он объяснил: «Если вы не можете довести аккумуляторы до такой степени, чтобы они могли работать в этом бизнесе, все остальное разваливается – поэтому [производителям] придется решать проблему с аккумуляторами. Я не инженер, но есть нечто, называемое законом Мура, который показывает скорость улучшения качества батареи с каждым годом и который исторически имеет тенденцию оставаться неизменным».

«Теперь такие компании, как Joby и Archer, которые являются двумя крупнейшими разработчиками eVTOL в Соединенных Штатах, заявляют, что могут решить эту проблему и готовы к этому. Это будет самой большой проблемой при запуске этих машин в эксплуатацию. Они говорят о городской воздушной мобильности [UAM], они говорят о перелете от реки Гудзон до Ист-Ривер в Нью-Йорке — это расстояние примерно в две мили. Я не думаю, что люди будут летать в таких поездках, и я не думаю, что жители Нью-Йорка смирятся со всеми этими машинами, летающими у них над головами».

Шмертц добавляет, что «реальная проблема» заключается в том, чтобы заставить людей летать на большие расстояния, например, из Нью-Йорка в Вашингтон, но если они это сделают, воздушным судам eVTOL потребуется емкость, чтобы доставить их обратно без подзарядки аккумулятора.

Тем не менее, эксплуатация eVTOL затруднена и из-за отсутствия инфраструктуры. Несмотря на то, что представители отрасли активно обсуждают преимущества современных технологий воздуш-

ной мобильности в городах, таким авиатакси по-прежнему негде приземлиться. Строительство аэропортов в городах будет иметь жизненно важное значение для UAM, и, как предполагает Шмертц, основное внимание на рейсах eVTOL может быть уделено перевозкам на большие расстояния. В этом случае могут ли аэропорты предложить инфраструктурное решение для ААМ?

Авиационный консультант Гокул Кришна Шринивасан утверждает, что аэропорты не готовы к использованию авиации нового поколения. Действительно, он говорит, что аэропорты и их администрации не участвуют активно в разработке eVTOL, объясняя это тем, что пройдет некоторое время, прежде чем отрасль увидит, что «новые технологии интегрируются с устаревшими системами аэропортов». «С практической точки зрения, я не думаю, что аэропорты, администрации аэропортов или управляющие аэродромами в состоянии принять современные транспортные средства для эксплуатации в своих условиях. Готовы ли аэропорты к управлению этими операциями? Они даже близко не подходят к этому, потому что не хотят, чтобы эти системы находились рядом с их инфраструктурой».

Однако Джошуа Нг отмечает, что первоначальное внедрение eVTOL будет сосредоточено на «существующей инфраструктуре, такой как вертодромы и аэропорты, которые могут быть перепрофилированы или модернизированы» для обслуживания воздушных судов, и что стремление к электрификации отрасли в целом окажет значительное влияние на развитие инфраструктуры.

Подчеркивая «медленную реакцию» авиации на меняющиеся потребности наземных служб, Нг отмечает: «По мере того, как концепция полетов разрабатывается с нуля, отрасль eVTOL способна создавать стандарты, которые позволяют обеспечить 100% электрификацию. Такая возможность избавляет отрасль от необходимости переводить существующее оборудование на электрические версии и связанных с этим эксплуатационных сложностей».

Консультант добавляет, что инфраструктурой зарядки должно быть проще управлять с точки зрения затрат и энергопотребления, учитывая, что область применения eVTOL будет ограничена вертипортами.

Однако, возможно, самым важным препятствием, которое необходимо преодолеть, является одобрение регулирующих органов. Без этого аспекта развитие eVTOL может быть заторможено, но сертификация является сложной областью для навигации. eVTOL — это новинка, и пока неизвестно, как именно они будут использоваться на практике. По словам Джеймса Белла, руководителя отдела инновационной стратегии Управления гражданской авиации Великобритании, «если не будет нормативной базы, которая позволит этому сектору развиваться, это просто не станет реальностью».

Уже существуют разногласия по поводу того, где именно они могут и будут работать, и перелет из пункта А в пункт Б в одном и том же городе, где расстояние может достигать всего нескольких миль, кажется гораздо более сложным, чем более длинные маршруты, выполняемые с Восточного на Западное побережье Соединенных Штатов,

как отмечает Шмертц. И то, будет ли такая концепция принята широкой общественностью, является еще одним препятствием, с которым сталкиваются eVTOL, в дополнение к требованиям к инфраструктуре, которые должны будут обеспечить города.

Приводя в качестве примера сферу eVTOL, Шмертц говорит: «FAA выделяет на это много ресурсов. Раздается много критики в адрес того, что они тратят на это слишком много ресурсов и игнорируют остальную отрасль, которая на самом деле работа-

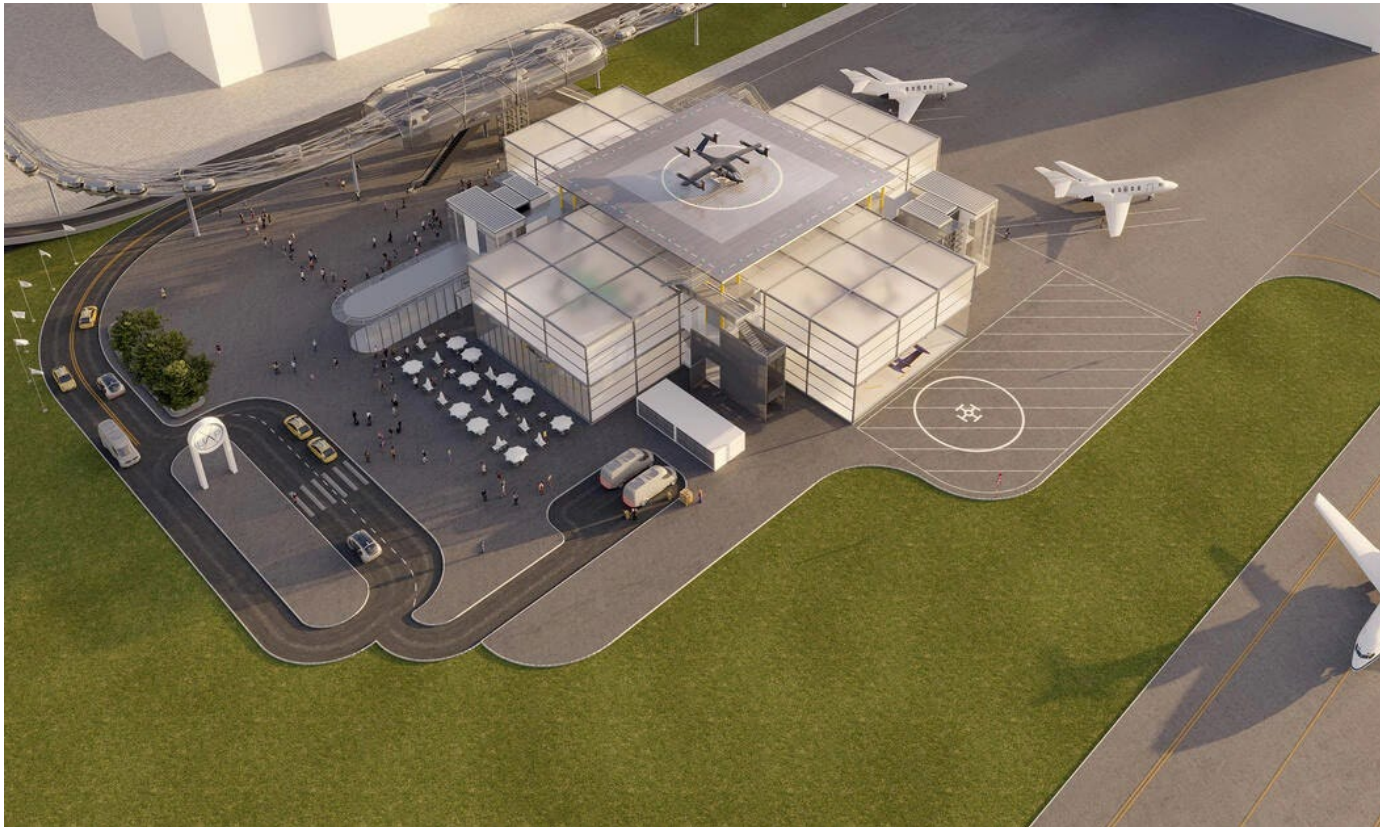
ет, и прямо сейчас. Но есть нормативные вопросы, с технической точки зрения, о том, как будет проходить сертификация воздушного судна, какой будет сертификация пилота, а затем и бизнес-модели с точки зрения того, в соответствии с какими правилами мы собираемся работать. Или нам придется разработать целый ряд новых правил? На данный момент концепция заключается в том, что eVTOL будут соответствовать требованиям к воздушным судам с механическим приводом. Это то, о чем сейчас думает FAA: о Part 135, которая является регла-

ментом чартерных авиаперевозок в США, то есть о небольших самолетах, о правилах пригородных перевозок».

По словам Шмертца, приведение eVTOL в соответствие с существующими правилами «ускорит» сертификацию, но если авиационным властям потребуется разработать новые правила, FAA «потребуется вечность», чтобы это сделать. Он добавил, что если регулирующие органы смогут решить эти проблемы, сроки начала выполнения рейсов eVTOL для чартерных и коммерческих авиаперевозок наступят быстрее – тогда возникает вопрос о том, где они смогут работать и какие проблемы с инфраструктурой все еще существуют.

Но изменит ли сертификация отношение заинтересованных сторон к eVTOL в лучшую сторону? Как подчеркивает Шринивасан, аэропорты неохотно вкладывают средства в eVTOL-пространство, поскольку оно неопределенно и имеет ограниченные возможности использования. Он объясняет: «Простая причина заключается в том, что один единственный инцидент, например, жесткая посадка, может вызвать множество проблем с пиаром аэропорта и задержку рейсов – мы говорим об ущербе в миллионы долларов».

Тем не менее, аэропорты могут оказаться важными площадками для инноваций и продвижения в этой области. По словам Минны Крейви, независимого авиационного консультанта: «С точки зрения инфраструктуры, я вижу потенциал для бизнеса в небольших аэропортах, которым требуется больше развития. Это может стать для них возможностью существенного рывка вперед».



Экоактивистам предоставили трибуну, но их аргументы оказались предсказуемыми

Представители «зеленых», организации Possible и Safe Landing, были приглашены на мероприятие Corporate Jet Investor в Лондоне, чтобы объяснить, почему они считают, что бизнес-джеты должны быть запрещены. Как и ожидалось они не стали сдерживаться.

«Это отрасль, которая производит абсолютно гигантские объемы выбросов на человека и практически не приносит общественной пользы», - сказала Алетея Уоррингтон, старший активист экологической благотворительной организации Possible. «Для небольшой группы сверхбогатых людей просто нецелесообразно продолжать летать на почти пустых частных самолетах, производя огромное количество вредных выбросов, особенно учитывая, что эти рейсы практически не облагаются налогом».

Все ораторы заявили, что они выступают против неравенства в деловой авиации, а также против воздействия на окружающую среду. «В конечном счете, мэры и политики по всему миру просят людей изменить свои привычки», - сказал Зак Полански, заместитель лидера Партии зеленых Англии и Уэльса. «Как могут избранные политики делать это, когда в то же самое время люди летают на частных самолетах, буквально издеваясь над теми, кто живет в бедности под ними?»

Полански спросили, что важнее, неравенство или воздействие на окружающую среду. «Не может быть экологической справедливости без социальной, расовой и экономической справедливости. Все эти вещи неразрывно связаны. Очевидно, что экологическая проблема имеет первостепенное зна-

чение, потому что мы говорим об экологическом коллапсе. По сути, частные самолеты – это вершина климатической несправедливости, потому что именно здесь сверхбогатые могут делать то, что непропорционально загрязняет окружающую среду и создает непропорционально много шума», - сказал он. «Проблема связана с климатом, но на самом деле это еще и неравенство, потому что это две стороны одной медали».

Тодд Смит, бывший пилот авиакомпании и основатель Safe Landing, подчеркнул свою любовь к полетам, но сказал, что в авиации это больше не работает. «Я считаю, что корпоративные самолеты сыграли ключевую роль в объединении нашего мира таким образом, который ранее был немыслим. Тем не менее, я осознал, что климат быстро меняется, и, в конечном счете, моя совесть больше не позволит мне быть частью авиации».

Курт Эдвардс, генеральный директор Международного совета деловой авиации, сказал, что по-

прежнему существует много недопонимания в отношении деловой авиации. «Когда я путешествую, посещая свои ассоциации по всему миру, я вижу, что они стремятся развивать отрасль, потому что у них нет связности, как во многих других местах, а им это нужно для их собственного бизнеса», - сказал он. «Они нуждаются в этом для получения средств к существованию. Подумайте о медицинской эвакуации, подумайте о гуманитарной помощи, которая также доставляется этими самолетами. Это захватывающее время для бизнеса, и мы видим, что к нам приходит много молодых людей, поскольку мы взяли на себя обязательства по обеспечению экологической устойчивости в будущем. Сообщество бизнес-авиации, как и все мировое авиационное сообщество, обязалось к 2050 году свести выбросы углекислого газа к нулю».

Смит из Safe Landing не мог поверить, что его пригласили выступить после акции протеста в лондонском аэропорту Фарнборо вместе со шведской активисткой Гретой Тунберг неделей ранее.



Вертолет недели

Оператор/владелец: *Kuwait Police*

Тип: *EAirbus Helicopters H225*

Год выпуска: *2023 г.*

Место съемки: *декабрь 2023 года, Al Maktoum Int'l Airport (DWC) – OMDW, United Arab Emirates*



Фото: *Дмитрий Петроченко*