BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.
www.bizavnews.ru
№ 33 (639) 20 августа 2022 г.

Традиционно нынешний август стал самым «скупым» месяцем по контенту. Сезон отпусков в самом разгаре, а количество позитивных инфоповодов на минимуме. На Западе наложено табу на негативный контент и поэтому в наши ящики сыпется лавина спама о третьесортных назначениях, никчёмных инициативах и зеленой повестке, которая особенно «актуальна» на фоне расконсервации угольных шахт в ряде европейских стран. И вот что удивительно, «футуристические картинки и собственное величие с политической подоплекой» рисуют отнюдь не крупные европейские компании, а фирмочки стран, которых сложно найти и на карте.

В стане же крупных европейских провайдеров после окончания высокого туристического сезона, будет царить, как минимум, пауза. Нынешняя геополитическая и экономическая ситуация весьма неопределенна и компаниям просто необходимо выработать стратегию на ближайшие шесть месяцев. Говорить о безумном росте трафика уже не приходится. Многие «новички» деловой авиации достаточно быстро разочаровались в альтернативе воздушных путешествий бизнес-джетами, главным образом из-за ценника. Аналитики предупреждают: ожидается, что экономические перспективы будут продолжать ухудшаться и многие отрасли готовятся к последствиям надвигающейся рецессии. Индустрия туризма не является исключением, и существует ряд способов, которыми рецессия может ударить по предприятиям, работающим в этой сфере. Одним из наиболее очевидных последствий рецессии для индустрии туризма будет снижение общего спроса. Поскольку, например, американцы среднего класса испытывают финансовые затруднения, они, вероятно, сократят второстепенные расходы, включая поездки.

Компании просят узаконить каннибализацию

Российские авиакомпании попросили Минтранс разрешить им законно переставлять компоненты с одних самолетов на другие для поддержания исправности парка в условиях санкций

стр. 19

Аэродром «Мочище» пытаются сохранить

Депутаты Законодательного собрания Новосибирской области обсуждают перспективы сохранения аэродрома Мочище, расположенного в двенадцати километрах северо-восточнее Новосибирска

стр. 21

Рецессия осложнит выполнение частных рейсов

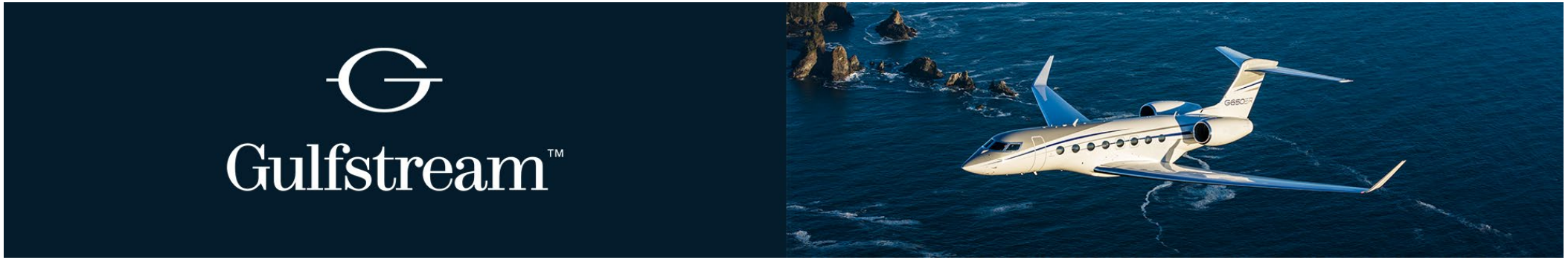
На фоне сложной геополитической и экономической ситуации в мире специалисты JetMembership прогнозируют, что надвигающаяся рецессия осложнит выполнение частных рейсов

стр. 23

Закон на стороне вторичного рынка

Лучшей иллюстрацией состояния российского рынка вторичных бизнес-джетов могли бы стать головокружительные американские горки. Третий год рынок болтает от новых вводных, которые нельзя было спрогнозировать заранее

стр. 25



Argus: полеты возвращаются к обычному режиму

Согласно данным Argus International, ожидается, что в этом году трафик деловой авиации будет на 8,5% выше, чем в 2021 году, при условии сохранения текущих тенденций.

В своем полугодовом отчете о летной активности Argus зафиксировал, что в первом полугодии трафик бизнес-авиации резко вырос, но прогнозируется, что во втором полугодии темпы роста будут более медленными.

«Мы наблюдаем, как пиковая тенденция роста начинает замедляться», — сообщает компания. Тем не менее, отрасль «выросла на 15%-20% после пандемии». Компания ожидает, что активность продолжит следовать обычным схемам с пиками в августе и октябре и замедлением в ноябре и декабре.

Ожидается, что активность во второй половине года будет на 1% и 19,8% выше, чем за тот же период в 2021 и 2019 годах соответственно. За весь год рост по-прежнему прогнозируется на 8,5% выше по сравнению с 2021 годом, на 55,2% по сравнению с 2020 годом и на 18,2% по сравнению с 2019 годом.

В первой половине года в 102-х днях количество рейсов превысило 10 000 по сравнению с 27 днями в 2021 году и 32 — в 2019 году. Семь из 10 самых загруженных дней пришлись на четверги, а самым загруженным днем стало 14 апреля — выполнено 12 867 рейсов. Пятницы стали следующим самыми загруженными днями недели, в среднем выполнялось 10 830 рейсов. А в воскресенье, понедельник и вторник количество рейсов увеличилось более чем на 20%.

Активность падала в основном в праздничные или выходные дни, когда деловые поездки обычно снижаются, причем самый «спокойный» день в этом году приходится на субботу, 29 января, когда выполнено 6 042 рейса

Инфраструктура может стать самой большой проблемой для AAM

Создание сложной инфраструктуры, необходимой для операций так называемой передовой воздушной мобильности (AAM), может стать самой большой проблемой для новой отрасли в США. Таково было единодушное мнение множества докладчиков на недавнем симпозиуме по электрическим воздушным судам, организованном Обществом вертикального полета (VFS).

Эксперты указали на множество потенциальных препятствий, включая необходимость привлечения крупных капиталовложений в инфраструктуру AAM, сложность включения автономного полета в систему воздушного пространства и затраты, связанные с подачей достаточного количества электроэнергии для вертипортов. Но что не оспаривалось, так это огромное финансовое влияние, которое AAM может оказать на штаты и местные сообщества. И это ключ к привлечению от $10 до $30 млрд, необходимых для создания инфраструктуры AAM в 38 крупнейших американских городских агломерациях.

Однако маловероятно, что эти средства будут предоставлены государственным сектором, а на частные источники нельзя рассчитывать без надежного прогнозирования спроса. Чтобы быть заслуживающим доверия, это прогнозирование должно быть локализовано и оно должно быть значительным по объему потенциального дохода. Рубен Дель Росарио из Crown Consulting отметил, что исследование, проведенное в Огайо, показало, что AAM может добавить $11,4 млрд к валовому внутреннему продукту (ВВП) этого штата к 2045 году, создать более 15 000 рабочих мест и получить $2,5 млрд налоговых поступлений, при этом часть этих цифр поступит от грузовых и аварийно-спасательных служб.

Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Легенда Формулы-1 выбирает Pilatus для участия в спортивных соревнованиях

Бразильская легенда Формулы-1 Фелипе Масса будет летать между гонками на серийных автомобилях (Porsche GT3 Cup Brasil) на самолетах Pilatus компании SynerJet. Ему не привыкать к этому типу, поскольку он летал на PC-12, когда участвовал в гонках Гран-при Европы в команде Sauber.

Фелипе Масса теперь рассчитывает на универсальность, безопасность и комфорт, обеспечиваемые самолетами Pilatus. Он подписал контракт с латиноамериканским представителем Pilatus SynerJet Corp, чтобы летать на мероприятия в течение всего своего гоночного календаря 2022 года на самолетах PC-12 NGX и PC-24, говорится в совместном пресс-релизе.

«Мы рады сотрудничать с Фелипе Масса, который увлечен авиацией и признает технологии, предлагаемые Pilatus, и поддержку, предоставляемую SynerJet. Когда дело доходит до того, чтобы опередить противников с максимальной безопасностью и эффективностью, он подтверждает, что самолеты Pilatus идеальные модели для самых разных типов миссий», — говорит генеральный директор Хосе Эдуардо Брандао.

«Для меня удовольствие рекламировать и летать на самолетах Pilatus, бренде со швейцарской ДНК, маневренном и эффективном. Когда я выступал за Sauber на Гран-При Европы Формулы-1, мы всегда летали на PC-12 вместе с Питером Заубером, а также с другими пилотами и инженерами. Это было восхитительно», — добавляет Масса.

Электрический самолет Eviation скоро отправится в полет

Компания Eviation все еще находится на пути к выполнению первого испытательного полета своего полностью электрического самолета Alice.

На этой неделе стартап опубликовал новые фотографии Alice в Твиттере, показывая девятиместный самолет на взлетно-посадочной полосе международного аэропорта Грант-Каунти в Мозес-Лейк, штат Вашингтон, где ожидается первый испытательный полет, который по планам состоится в ближайшие пять недель.

Первоначально запланированный на конец 2019 года первый испытательный полет самолета был отложен на некоторое время без объяснения причин. Тем не менее, в мае в рамках подготовки к первому полету в Мозес-Лейк компания завершила наземные испытания воздушного судна.

«В рамках подготовки к полету, то проверяем изменения, которые мы внесли в самолет после наших первоначальных наземных испытаний», — сказал представитель компании. Eviation не уточнила, какие именно изменения были внесены в самолет.

После анонса первоначального прототипа Alice на Парижском авиасалоне в 2019 году Eviation представила обновленный дизайн в июне 2021 года, всего через несколько месяцев после того, как более ранний прототип был поврежден в результате пожара.

Jet Aviation получил признание NATA в области устойчивого развития

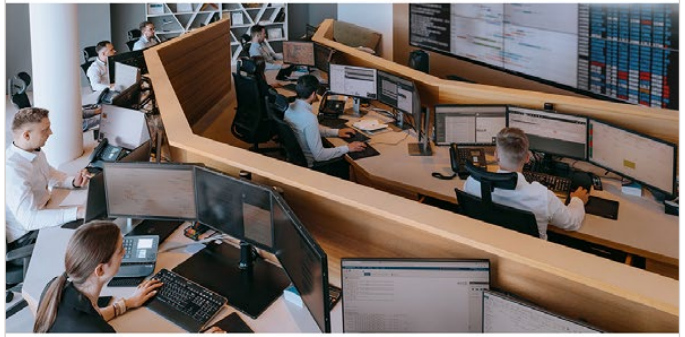
Компания Jet Aviation объявила, что все FBO компании по всему миру прошли сертификацию в рамках Стандарта устойчивого развития авиационного бизнеса Национальной ассоциации воздушного транспорта (NATA).

Стандарт устойчивого развития NATA был разработан для поощрения авиационных предприятий к сокращению выбросов парниковых газов, увеличению использования экологически чистых энергетических ресурсов, сокращению отходов и содействию устойчивости посредством бизнес-операций.

«Стандарт устойчивого развития NATA для авиационных предприятий — это новая инициатива в области устойчивого развития, созданная для того, чтобы предоставить FBO и другим авиационным предприятиям процесс самосертификации для поиска гибких и экономически эффективных вариантов снижения их углеродного следа. Jet Aviation соответствует критериям «Green Aviation Business – Tier 2», что включает в себя принятие программ утилизации, установку возобновляемых источников энергии, внедрение безбумажных систем, реализацию политики устойчивых источников, внедрение электрических транспортных средств и продвижение использование электромобилей и/или общественного транспорта среди сотрудников», - комментируют в компании.

В дополнение к поддержке устойчивых операций в своей глобальной сети FBO, Jet Aviation также предлагает SAF в трех локациях: Амстердам, Ван-Найс и Сингапур; и SAF через Book & Claim в любой точке мира. В начале этого года компания также подписала заявление Всемирного экономического форума (ВЭФ) «Чистое небо для завтрашнего дня» до 2030 года.

FCGOPS
A part of Flight Consulting Group



Диспетчерский центр 24/7
Планирование полетов

Наземное обслуживание
Полный спектр услуг

www.fcgops.aero

SPARFELL Aviation Group увеличивает парк

Швейцарская SPARFELL Aviation Group сообщает об увеличении парка воздушных судов, доступных для выполнения чартерных рейсов. Летом текущего года швейцарская группа приступила к эксплуатации двух Falcon 7X, Global 7500 и Gulfstream G280, что укрепляет положение Sparfell как крупного игрока в пятерке ведущих операторов Швейцарии и Европы.

Летом 2019 года SPARFELL Aviation Group сообщила о приобретении австрийского бизнес-оператора LaudaMotion Executive (ранее принадлежала Ники Лауда).

В ноябре 2020 года SPARFELL Aviation Group сообщила о приобретении второго перевозчика – компанию Speedwings (Speedwings Executive Jet), которая имеет три действующих сертификата эксплуатанта (Швейцария, Австрия и Франция). В наследство SPARFELL Aviation Group достался парк из 27 самолетов от легких реактивных (Phenom 100) и среднего класса (Praetor 600), до самолетов сверхбольшой дальности (Gulfstream 650ER).

Сейчас в состав Sparfell Aviation Group входит ряд компаний: SPARFELL Airways (частные самолеты), SPARFELL & Partners (продажа и приобретение самолетов), SPARFELL Leasing (государственный и корпоративный лизинг), SPARFELL Design (дизайн интерьера и аксессуары для самолетов) и SPARFELL Defense (аэрокосмическая промышленность и оборонный консалтинг).

Bristow заказывает 55 eVTOL Beta Alia 250

Вертолетный оператор Bristow продолжает экспансию на рынок передовой воздушной мобильности (AAM) и планирует приобрести 55 eVTOL Alia 250 у Beta Technologies. В прошлый вторник компания объявила, что разместила твердый заказ на пять воздушных судов с электрическим приводом и опционом еще на 50.

«Этот заказ прочно позиционирует Bristow как первопроходца и лидера в прагматическом развитии операций AAM и открывает новую эру в решениях вертикального полета», — сказал исполнительный вице-президент Bristow и директор по трансформации Дэйв Степанек.

Компания Beta Technologies из штата Вермонт, США, разрабатывает полностью электрический eVTOL Alia 250 для гражданского и военного применения. Он может перевозить шесть человек, включая пилота, или до 1400 фунтов груза на расстояние до 250 миль, летая с максимальной скоростью около 170 миль в час. Воздушное судно оснащено четырьмя подъемными винтами, установленными на балках, которые расположены перпендикулярно 50-футовому неподвижному крылу, и одним задним толкающим винтом.

Beta планирует сертифицировать Alia 250 и подготовить его к коммерческой эксплуатации в 2025 году.

Lufthansa Technik поставила второй A321 для Luftwaffe

Компания Lufthansa Technik официально передала второй самолет Airbus A321LR ВВС Германии. Поставка первого самолета – MSN10613, получившего обозначение 15+10 – состоялась на авиасалоне ILA в Берлине. Второй самолет MSN10528 (15+11) имеет аналогичный салон, позволяющий разместить 136 пассажиров.

На выставке ILA Lufthansa Technik предоставила информацию о конфигурации, а также о медицинском эвакуационном салоне, который все еще находится в стадии разработки и будет внедрен в следующем году. В связи с этим будут доступны три различные конфигурации для перевозки до шести пациентов интенсивной терапии или до двенадцати пациентов с легкими или средними заболеваниями/травмами.

По данным ВВС Германии, в первую очередь самолет будет перевозить военный персонал и материалы, а также служить учебной платформой, но также сможет выполнять рейсы в интересах правительства, когда так называемый «белый флот» правительственных самолетов недоступен.

Airbus A321LR является одним из новейших самолетов в семействе NEO и оснащен новыми двигателями и законцовками Sharklets, а также дополнительными топливными баками в грузовом отсеке. Это дает A321LR эффективность и дальность полета без посадок до достопримечательностей по всему миру, сохраняя при этом возможность приземляться в близлежащих аэропортах.

Высотомеры, не боящиеся 5G

FAA предоставило сертификат технического стандарта (TSO) для радиолокационных высотомеров FreeFlight Systems RA-5500 и RA-6500 серии Terrain, совместимых с сотовой связью стандарта 5G. RA-5500 — система с одним блоком, а RA-6500 — с двумя блоками.

«У нас есть значительный портфель заказов от операторов и производителей, особенно в сегменте передовой воздушной мобильности», — сказал президент FreeFlight Энтони Риос. «Теперь, получив сертификат TSO, мы готовы начать отгрузку продукции. Это хорошее время, учитывая ускоренное развертывание сетей 5G по всей стране, что продолжает создавать проблемы для безопасности полетов».

Радарные высотомеры серии Terrain, разрабатываемые с 2019 года, были созданы для предотвращения помех от систем сотовой связи 5G C-диапазона. Новые радиолокационные высотомеры доступны для авиакомпаний, деловой авиации и авиации общего назначения, военных и беспилотных самолетов, а также вертолетов. Радарные высотомеры измеряют высоту до 2500 футов и имеют практический потолок 55 000 футов.

Согласно FreeFlight, «серия Terrain продемонстрировала, что подавление помех 5G позволяет пользователям безопасно управлять воздушным судном даже в непосредственной близости от вышек сотовой связи 5G».

Доступная для замены существующих радиолокационных высотомеров, серия Terrain имеет подключение к Ethernet, а также аналоговый интерфейс Arinc 552, который позволяет интегрироваться с существующими индикаторами и компонентами кабины экипажа.

Продажи авионики растут восьмой квартал подряд

Ассоциация авиационной электроники (AEA) опубликовала отчет о рынке авионики по итогам второго квартала 2022 года. За первые шесть месяцев 2022 года общий объем продаж авионики для деловой авиации и авиации общего назначения во всем мире составил $1,343 млрд.

Продажи во втором квартале выросли на 11,7% по сравнению с первым кварталом 2022 года, что означает восьмой квартал подряд роста продаж. Относительно прошлого года квартальные продажи выросли на 19,9%.

По сравнению с первым полугодием 2021 года общий объем продаж вырос на 15,8%. Этот рост в основном обусловлен продажами авионики производителям на конвейер, которые выросли на 36,5% по сравнению с прошлым годом, до $727,5 млн. Это второй по величине общий объем продаж в этой категории за всю историю отчета. Продажи для модернизации немного снизились на 1,2%, до $615,6 млн, за тот же период.

Из более чем $1,3 млрд продаж в первой половине 2022 года 45,8% пришлось на рынок модернизации, в то время как продажи на конвейер составили 54,2% продаж.

«Отрадно видеть, что продажи продолжают расти... но мы также должны учитывать инфляционное давление, которое может повлиять на этот рост», — сказал президент и генеральный директор AEA Майк Адамсон. «Компании, участвовавшие в рыночном отчете, указали, что они повысили свои цены почти на 6%, что существенно, но ниже 8,5-процентного роста годового индекса потребительских цен США, о котором сообщалось в июле. Усилия наших производителей авионики по управлению и поддержанию потока продуктов, сталкивающиеся с ограничениями поставок и постоянно растущими затратами на производство и повторную сертификацию своей продукции, экстраординарны».

По данным компаний, которые разделили свои общие показатели продаж между Северной Америкой (США и Канада) и другими международными рынками, 73,6% объема продаж с начала года приходится на Северную Америку (США и Канада), а 26,4% приходится на другие международные рынки.

Симулятор VR для H145

Airbus Helicopters и VRM Switzerland совместно разрабатывают обучающее устройство виртуальной реальности (VR) для двухдвигательного вертолета H145. Этот новый инновационный учебный инструмент предложит операторам H145 доступное, компактное решение для обучения «с реалистичным поведением в полете и полным погружением, а также с 3D- и VR-сценами высокого разрешения», сообщается в совместном релизе компаний.

Две компании начали сотрудничество в 2021 году, чтобы вывести на рынок сертифицированное EASA учебное устройство H125 VR, позволяющее пилотам реалистично тренироваться и проводить полную проверку квалификации на симуляторе.

«Как и в случае с симулятором H125 VR, наши пилоты и эксперты Airbus будут работать рука об руку с командой VRM, используя наш опыт для доступного и гибкого решения для обучения, которое обязательно удовлетворит требования наших клиентов, а также будет соответствовать нашим высоким стандартам и нормам эксплуатационной безопасности. С помощью симулятора такого типа пилот может отрабатывать рабочие сценарии, которые было бы очень рискованно выполнять в реальном полете, но которые приносят значительную пользу в обучении», —комментируют в Airbus.

«Уже успешно зарегистрировав тысячи часов обучения на наших тренажерах, мы хотим сделать эту технологию доступной для операторов H145, разработав устройство для обучения полетам в виртуальной реальности для пятилопастного H145. Это позволит экипажам H145 подготовиться к их сложным миссиям с обучением на основе сценариев, проводимым в безопасной и реалистичной среде», — добавляет генеральный директор VRM Фаби Ризен.

Конец эпохи: EC145 уступает место H145 на базе DRF Bremen

DRF Luftrettung выводит из эксплуатации последний в своем парке вертолет EC145. На базе в Бремене его заменит современный H145, который назовут Christoph Weser. Стеклянная кабина новой машины с большими экранами, мощный автопилот и новая концепция интерьера в салоне облегчат работу экипажа и будут способствовать еще лучшему уходу за пациентами.

«Мы прощаемся с вертолетом с легкой ностальгией», — говорит Инго Рекерманн, управляющий базой и пилот, описывая чувства бременского экипажа. «EC145 хорошо послужил нам и спас много жизней. Но, конечно, мы очень рады, что здесь, в Бремене, будет находиться H145, самый современный вертолет, который в настоящее время используется в спасательных операциях. Основываясь на восторженных отзывах коллег, которые использовали его некоторое время, мы очень рады увидеть, как он будет летать. Уже сейчас ясно, что новый Christoph Weser особенно подходит для задач отделения, особенно для очень требовательных перевозок между клиниками».

Пилоты могут использовать метеорологический радар для определения быстро меняющихся погодных условий на ранней стадии. Четырехосевой автопилот облегчает работу экипажа, поскольку он может автоматически выполнять функции управления. Это сделает спасательные миссии Christoph Weser еще более безопасными. Закрытый хвостовой винт типа «фенестрон» также привлекает внимание: он работает тише, лучше защищен от повреждений и обеспечивает большую безопасность спасателям на земле.

DRF Luftrettung получила EC145 в свой парк в 2003 году в качестве самого современного вертолета того времени, особенно для критически важных перевозок между клиниками. Таким образом, на сегодняшний день часть обновления парка завершена путем постепенной замены всех EC145 на H145.

Wheels Up: растут и доходы, и убытки

На фоне роста доходов и количества участников Wheels Up, во втором квартале 2022 года ее чистые убытки также увеличились. Нью-йоркский провайдер услуг частной авиации зафиксировал квартальный доход в размере $425,5 млн, что на 49% больше, чем за тот же трехмесячный период прошлого года. Несмотря на рост выручки, Wheels Up также сообщила о чистых убытках в размере $92,7 млн, что на $63,8 млн больше, чем во втором квартале 2021 года.

Компания объяснила более высокие убытки увеличением операционных расходов, ограничениями в поставках и компенсационными расходами, основанными на долевом участии. Финансовый директор Тодд Смит сказал, что компания по-прежнему сосредоточена на «нашем пути к значительной и устойчивой прибыльности». Компания заявила, что рассчитывает достичь прибыльности в 2024 году.

Также в течение квартала количество активных членов Wheels Up увеличилось на 20% по сравнению с прошлым годом до 12667, что, по словам компании, было обусловлено приходом новых членов и их удержанием. Объемы прямых рейсов также выросли за этот период на 19%, чему способствовало приобретение в апреле британского поставщика авиационных услуг Air Partner.

«Компания Air Partner успешно стартовала в первом квартале в составе нашей компании, и мы уже видим преимущества глобального присутствия», — сказал председатель и главный исполнительный директор Wheels Up Кенни Дихтер. «Наша команда быстро работает над совершенствованием нашей технологической платформы маркетплейса, которая, как мы ожидаем, даст нам значительное конкурентное преимущество».

Magellan Jets возместит неиспользование летные часы по jet card

Крупнейший американский оператор Magellan Jets первым в США запускает программу возмещения за неиспользованные летные часы по своим карточным продуктам. Основная задача, по мнению менеджмента компании, состоит в том, чтобы ««защитить клиентов во время экономической неопределенности».

«В настоящее время мы наблюдаем нерешительность среди компаний и частных лиц в отношении крупных многолетних инвестиций, не зная, каковы будут последствия через месяцы и годы», — сказал Энтони Тивнан, президент и соучредитель Magellan Jets. «В то время как другие провайдеры продолжают заключать со своими клиентами многолетние соглашения, мы хотим обеспечить дополнительный уровень защиты от рисков и рецессии, позволяя клиентам окупить свои неиспользованные инвестиции, если возникнет необходимость изменить свои планы деловых поездок».

Владельцы, купившие карты на 50 или 100 часов, теперь получат дополнительные привилегии, такие как фиксированное продление до 18 месяцев, возможность использовать несколько самолетов в день и пособие на бортовое питание.

«По мере роста наших программ мы столкнулись с одними из самых высоких уровней спроса, которые мы когда-либо видели, в сочетании с некоторыми из самых больших проблем в истории авиации, и мы многое узнали о том, что нужно нашим клиентам в сегодняшнем повторном открытии рынка», — сказал Тивнан. «Все, что мы объявляем, является прямым результатом нашей исключительной веры в то, что мы прислушиваемся к потребностям наших клиентов».

Согласно данным Private Jet Card Comparisons, клиентам Magellan Jet Card теперь также будет гарантирована доступность рейсов в Европу с фиксированной почасовой оплатой. Услуга охватывает большую часть Западной Европы, а другие направления оплачиваются за дополнительную плату в размере 35% в зависимости от размера самолета. Magellan также добавил популярные международные направления, такие как Ямайка и Каймановы острова.

OneWeb и Intelsat объединятся

Операторы спутниковой связи Intelsat и OneWeb объявили о запуске совместного проекта, в рамках которого они обеспечат подключением к Интернету коммерческие авиалинии. Фактический запуск проекта намечен на 2024 год, говорится в совместном заявлении компаний.

Intelsat специализируется на спутниках с высокой геостационарной орбитой, тогда как OneWeb работает с низкоорбитальными аппаратами. В рамках совместного проекта два оператора хотят дать клиентам лучшее от обоих решений. Спутники на геостационарной орбите, хотя и имеют заметную задержку в передаче данных, обеспечивают широкий охват и фиксированное покрытие, тогда как аппараты на низкой околоземной орбите имеют меньшую задержку, но требуют многочисленных группировок. Intelsat к настоящему моменту развернула 50 аппаратов, а у OneWeb уже есть 428, и их число будет расти. Пассажиры подключённых в рамках совместного проекта бортов смогут выходить в Сеть во время перелётов через океаны, проходов по полярным и другим, даже самым сложным маршрутам.

История сотрудничества двух компаний включает в себя и сложные периоды. В 2015 году Intelsat инвестировала в OneWeb $25 млн в расчёте получить доступ к услугам для правительственных агентств США, судоходства, нефте- и газодобычи, а также авиации. Два года спустя компании объявили о полном слиянии (с бюджетом $13 млрд), однако сделка сорвалась, поскольку не удалось договориться с кредиторами. Впоследствии Intelsat пыталась судиться с OneWeb из-за ещё одного инвестора — SoftBank, договорённости OneWeb с которым оказались выше обязательств перед Intelsat. А в острые фазы пандемии обеим компаниям с трудом удалось избежать банкротства.

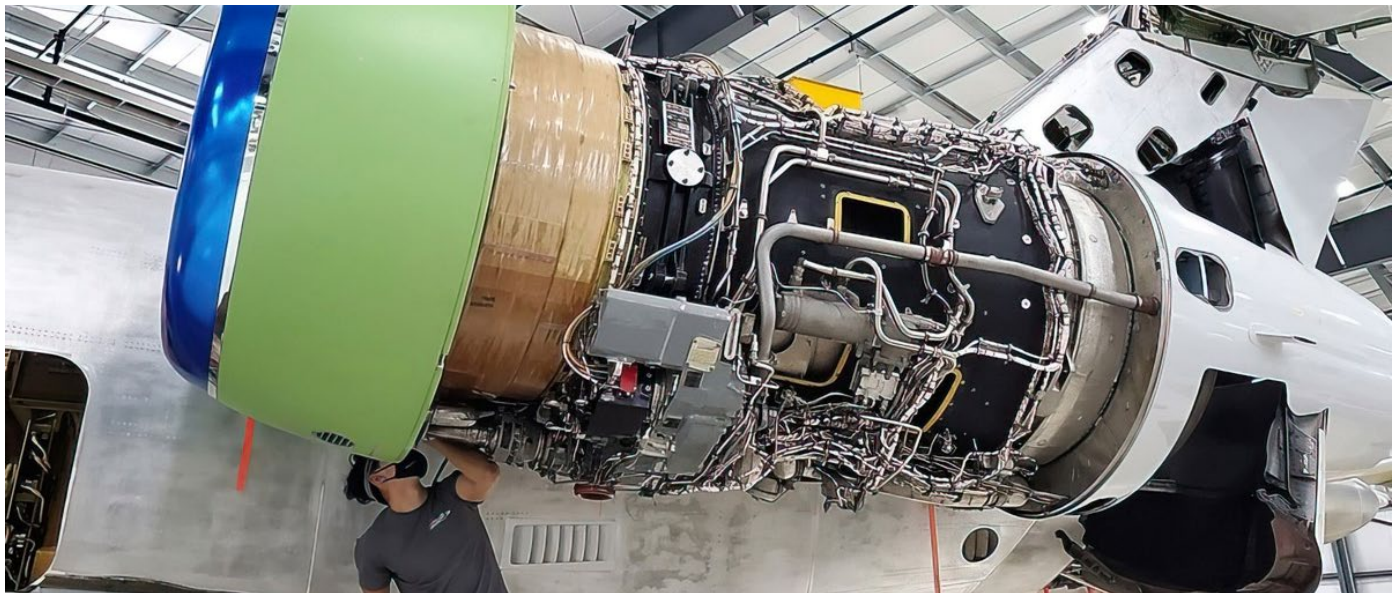
Перестановка запчастей – временное решение для авиации

«Перестановка запчастей с одного самолета на другой может поддержать исправность парка какое-то время, но в любом случае нам нужно развивать собственную отрасль по ремонту и изготовлению деталей, чтобы ни от кого не зависеть», - считает генеральный директор компании по обслуживанию частных самолетов BJET Алексей Бутримов.

Раннее Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) обратилась в Министерство транспорта с просьбой узаконить перестановку компонентов с одних самолетов на другие для поддержания исправности парка в условиях санкций. Сейчас российское законодательство не предусматривает возможности разборки самолетов (ФАП №285), в то время как в мире это урегулированная практика.

«С учетом нынешних реалий инициатива, конечно, неплохая. Плюс — это довольно-таки распространенная в мире практика, когда можно переставлять запчасти с одного самолета на другой. Например, стоит у вас самолет с проблемным двигателем, но при этом все остальное у него работает исправно, почему нельзя взять и переставить тот же генератор на другой самолет на время или даже навсегда? Уже потом, когда получите нужную запчасть, то старую просто возвратите самолету-донору», - выразил свое мнение Алексей Бутримов.

Однако эксперт отметил, что данная мера для продления исправности парка является временной, так как в будущем неисправные запчасти все равно придется либо ремонтировать, либо производить самим. «В любом случае нужно развивать отечественную отрасль по ремонту и производству запчастей, чтобы не испытывать зависимость от поставок зарубежного оборудования. Это касается как регулярных перевозчиков, так и частной авиации», - заключил эксперт.



Boom Supersonic получил заказ на 20 сверхзвуковых самолетов Overture

Американская авиакомпания American Airlines Group заключила соглашение с Boom Supersonic о приобретении 20 сверхзвуковых самолетов Overture, говорится в совместном пресс-релизе компаний. Соглашение также предусматривает опцион еще на 40 самолетов. Финансовые условия сделки не разглашаются, однако перевозчик внес невозвратный залог за первые 20 самолетов.

«Благодаря этим самолетам перелет из Майами в Лондон займет менее пяти часов, из Лос-Анджелеса в Гонолулу – три часа», - говорится в сообщении авиакомпании.

Overture может стать первым пассажирским сверхзвуковым самолетом с момента вывода из эксплуатации лайнеров Concorde в 2003 году. Самолет сможет развивать скорость до 1,7 Маха (2100 км/ч) и перевозить от 65 до 80 пассажиров на расстояние до 7,9 тыс. км, используя при этом экологически чистое авиатопливо. Ожидается, что первый подобный самолет будет произведен в 2025 году, а регулярные рейсы начнутся в 2029 году.

В 2020 году Boom Supersonic выкатила уменьшенный демонстратор сверхзвукового пассажирского самолета. Этот аппарат получил название XB-1 Baby Boom. Его длина 20,7 метра, размах крыла — 5,2 метра, а максимальная взлетная масса — 6,1 тонны. Демонстратор оснащен только двухместной кабиной пилотов. Компания уже установила двигатели на демонстратор и приступила к их испытаниям. Она тестирует все три силовые установки на холостом ходу по очереди и одновременно, а также проверяет их в разных режимах работы. Boom Supersonic разрабатывает XB-1 с начала 2010-х. С его помощью компания собирается проверить технологии, которые потом можно будет использовать в Overture.

В числе таких решений — обтекаемая форма планера со сглаженными переходами, вытянутая острая носовая часть и дельтавидное крыло с очень большой стреловидностью по передней кромке. Все это должно уменьшить число и интенсивность ударных волн, образующихся на планере во время сверхзвукового полета.

После проверки двигателей демонстратор приступит к пробежкам. Он будет развивать скорость до 112 километров в час. Затем Baby Boom отправится в пустыню Мохаве. Там он снова будет отрабатывать пробежки, но на большей скорости (вероятно, до 249 километров в час), и выполнит первый полет. Разработчики рассчитывают, что он поднимется в воздух на скорости около 341 километра в час.

Расширение предвыставочных мероприятий EUROPEAN ROTORS

В ответ на расширение отрасли, организаторы EUROPEAN ROTORS осознают важность развития рабочей силы и приняли стратегические решения, чтобы сделать эту тему центральной на мероприятии. Очень важно, чтобы в отрасли были квалифицированные и хорошо образованные кадры, необходимые в каждом успешном бизнесе VTOL.

Чтобы удовлетворить этот спрос, EUROPEAN ROTORS запланировала День обучения, посвященный продвижению более безопасных полетов вертолетов, и День карьеры для нового поколения пилотов и инженеров.

День обучения – расширение предвыставочных мероприятий EUROPEAN ROTORS

В понедельник, 7 ноября, за день до открытия выставки, EUROPEAN ROTORS организует День обучения в Kölnmesse, прямо напротив зала 8, и является частью намерения организаторов - EHA и EASA - способствовать безопасности операций VTOL. Известные профессионалы как из отрасли, так и из учебных организаций проведут лекции по целому ряду ключевых тем как для повышения безопасности, так и для предоставления важного образовательного контента. Это позволит удовлетворить требования для ряда посетителей, включая пилотов, авиационных техников и инженеров, а также ключевых должностных лиц, включая ответственных менеджеров.

Курсы в День обучения включают:

- Повышение квалификации аудитора от AeroEx;
- Системы оперативного управления вертолетами SAR от Search & Rescue International;
- Тренинг по проверке технического состояния перед полетом от CopterSafety;
- Курс для должностных лиц от Британской вертолетной ассоциацией.

День карьеры – «мероприятие в рамках мероприятия»

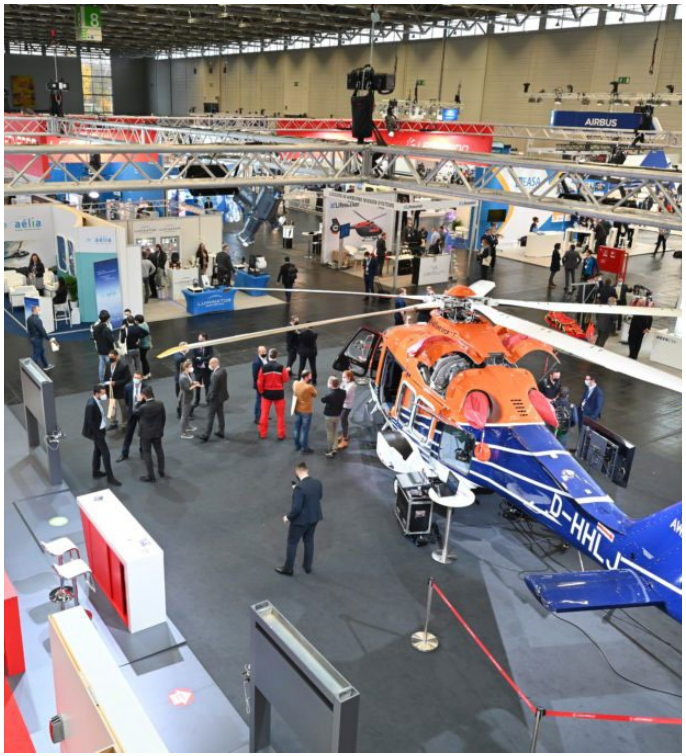
Двумя днями позже, в среду, 9 ноября, компания EUROPEAN ROTORS проведет День карьеры в том же помещении на 2-м этаже Северного конференц-центра, что и День обучения. Эта инициатива направлена как на привлечение в отрасль более широкого круга лиц, так и на поощрение тех, кто уже работает с вертолетами, к развитию своей карьеры, узнав о новых возможностях.

В День карьеры организации представят презентации о планах своего бизнеса на будущее, рассказав о возможностях — будь то новые инициативы или расширение существующей работы за счет заключения нового операционного контракта. Для более неотложных потребностей организации, желающие нанять на конкретные вакансии, будут иметь зону для собеседования один на один.

Экспонентам предоставляется возможность принять участие в Дне карьеры, забронировав стол для интервью или место для проведения презентации. Кроме того, интерактивная платформа EUROPEAN ROTORS предлагает специальный раздел для карьеры, в котором можно размещать соответствующий контент.

Организаторы работают с рядом школ и университетов, чтобы побудить студентов посещать Дни карьеры, а кампания в социальных сетях будет способствовать дальнейшему привлечению молодых посетителей на День карьеры.

Директор выставки д-р Франк Лимандт добавляет: «Мы очень хотим превратить EUROPEAN ROTORS в мероприятие, которое максимально поддерживает вертолетную отрасль Европы. Когда в прошлом году мы спросили наших партнеров, что будет главной проблемой для их бизнеса в ближайшие годы, все они ответили: «Нехватка кадров». Это явно побудило нас организовать что-то особенное в ответ на эту просьбу – наш День карьеры. Сессии в понедельник преследуют две цели. Во-первых, чтобы расширить нашу образовательную программу, а во-вторых, чтобы перенести дневные курсы в залы, подальше от реального шоу, где все хотят пообщаться, пройтись по EUROPEAN ROTORS и посетить Симпозиум по вертолетам EASA».



Ростех приступил к сертификационным испытаниям модернизированного Ка-32А11М

Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех начал сертификационные испытания пожарного вертолета, завершение которых запланировано в 2023 году. После сертификации улучшенная винтокрылая машина станет доступна для российских и иностранных заказчиков. Увидеть обновленный Ка-32А11М можно на статической площадке Международного военно-технического форума «Армия-2022».

Новая система пожаротушения СП-32, разработанная специалистами НЦВ «Миль и Камов» совместно с «КумАПП», получила ряд существенных преимуществ. Она имеет четыре отсека, вмещает 4 тонны воды и до 400 литров пеноагента. Благодаря более мощной системе водозабора бак автоматически наполняется всего за 60 сек – на 25% быстрее, чем в предшествующей версии вертолета. Запатентованная система створок с цифровым управлением позволяет открывать отсеки попарно или поочередно, а также регулировать углы открытия створок, тем самым контролируя время сброса воды.

«Ка-32А11М – первый в мире вертолет, который можно использовать для тушения пожаров в зимних условиях. Специалисты Ростеха разработали уникальную функцию электрического подогрева для устройств забора и слива воды, водяной пушки и других систем пожаротушения, которые способны работать при температурах до –20 градусов по Цельсию. Другие технические решения и новинки, примененные в «стеклянной кабине» вертолета Ка-32А11М, значительно облегчат работу пилотов с дополнительным навигационным, оптико-электронным и поисковым оборудованием, которое может быть установлено на вертолете. Предусмотрена возможность управления винтокрылой машиной с использованием очков ночного видения, что повышает эффективность и безопасность полетов в темное время суток», – сказал индустриальный директор авиационного кластера Госкорпорации Ростех Анатолий Сердюков.

В вертолете применена соосная схема винтов, обеспечивающая стабильность в режиме висения и отличную устойчивость при боковом ветре. За счет отсутствия рулевого винта уменьшены габариты машины, что делает ее более маневренной. Эти качества дают особые преимущества для работы в горной и лесной местности, а также в плотной городской застройке.

«Ка-32 во всем мире считается одним из лучших противопожарных и аварийно-спасательных вертолетов. На сегодняшний день свыше 180 машин находятся в эксплуатации по всему миру. Модернизация вертолета позволила дополнительно повысить его эффективность – обновленная машина обладает уникальными летными характеристиками, современной авионикой и новым комплексом пожаротушения. Вертолет способен не только тушить пожары, но и проводить высокоточные строительно-монтажные работы, выполнять санитарно-эвакуационные и поисково-спасательные задачи, перевозить грузы», – отметил первый заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Олег Гуляев.

Программа модернизации Ка-32 включает в себя его оснащение «стеклянной кабиной» с системой бортового радиоэлектронного оборудования, более мощными двигателями ВК-2500ПС-02 и новой системой пожаротушения. Двигатели ВК-2500ПС-02 существенно улучшат летные характеристики вертолета в жарких и горных условиях. При этом основное преимущество нового мотора – повышенный ресурс и надежность при работе с внешней подвеской.

Впервые Ка-32А11М был презентован на авиационно-космическом салоне МАКС-2021.

Авиаторы попросили продлить срок службы двигателей для Ми-8

Бизнес призвал власти увеличить разрешенный срок использования двигателей одной из самых массовых линеек вертолетов — Ми-8, пишут Известия. Большинство этих моторов уже практически выработали предписанное производителем время, после чего эксплуатировать аппараты будет нельзя, следует из протокола конференции Росавиации. Utair попросила ведомство подключить к решению вопроса Минпромторг, чтобы тот обратился к разработчику двигателя («ОДК-Климов») с просьбой продлить срок использования с назначенных 7,5 тыс. часов до 9 тыс. часов. «ОДК» уже занимается этим вопросом, сообщили в пресс-службе корпорации.

Крупнейший в России эксплуатант вертолетов — компания Utair — обратилась к властям с предложением продлить заканчивающийся ресурс двигателя для популярных вертолетов Ми-8 и Ми-172. Ресурсом двигателя называется время, в течение которого аппарат можно использовать до следующего ремонта. С просьбой обратился гендиректор «ЮТэйр — инжиниринг» (входит в группу Utair) Алексей Будник на летно-технической конференции в Росавиации в июле.

«Ресурсное состояние двигателей ТВ3-117 (изготовители «ОДК Климов», «МоторСич») для большинства эксплуатируемых вертолетов Ми-8МТВ/АМТ, Ми-172 приближается к предельному уровню. Решением представляется увеличение назначенного ресурса», — рассказал гендиректор «ЮТэйр-инжиниринг» Алексей Будник, указано в документе.

Назначенный ресурс двигателя сегодня составляет 7,5 тыс. часов. Utair предлагает продлить его до 9 тыс. часов.

«Вопрос безотлагательный, требующий решения в 2022 году для обеспечения перевозчиков двигателями с достаточным ресурсом в 2023 году, включая поддержку нефтегазодобывающего комплекса и социально значимых перевозок в труднодоступные районы», — сказано в протоколе.

В компании предложили Росавиации привлечь к решению проблемы Минпромторг.

В пресс-службе Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК, входит в «Ростех») сообщили, что «ОДК-Климов» является держателем сертификата типа двигателя ТВ3-117 и уже прорабатывает варианты решения проблемы с его ресурсом совместно с ГосНИИ гражданской авиации и Центральным институтом авиационного моторостроения им. П.И. Баранова.

«Чтобы увеличить ресурс любому авиационному изделию, требуется провести комплекс специальных ресурсных испытаний, в том числе летных. Испытания призваны подтвердить надежную эксплуатацию изделия при новых ресурсах, определенных сверх тех, которые были защищены ранее, они являются обязательными», — добавили в ОДК.

В пресс-службе Минпромторга не ответили на запрос редакции. Представитель Utair не предоставила комментариев. Источник в другом крупном операторе вертолетного парка сообщил, что их эта проблема пока не касается — средний возраст машин не такой большой.

ExecuJet MRO Services Australia расширяет возможности по техобслуживанию

ExecuJet MRO Services Australia укрепила свои позиции в качестве «центра передового опыта» Dassault Aviation, инвестируя в дополнительное оборудование и дальнейшее обучение по типам самолетов Dassault.

«Мы еще больше укрепили свои позиции в качестве заводской организации Dassault Aviation по техническому обслуживанию, ремонту и капитальному ремонту (MRO), инвестируя в дополнительные инструменты и обучение», — говорит Грант Ингалл, вице-президент ExecuJet MRO Services Australia. Техники и инженеры по техническому обслуживанию ExecuJet продолжают командироваться из Австралии в центры Dassault Aviation во Франции и США для повышения квалификации по типам самолетов Dassault.

Компания также вложила средства в новые инструменты от Dassault. «Мы также модернизировали наши возможности неразрушающего контроля, чтобы иметь возможность выполнять ультразвуковой контроль горизонтального стабилизатора — задачу, для выполнения которой ранее нам приходилось привлекать специалистов из Dassault».

Типы самолетов Dassault, на которых ExecuJet может выполнять эти проверки, включают: все модели Falcon 50, Falcon 900, Falcon 2000 и Falcon 7X/8X. «Инвестирование в специальные инструменты и обучение для выполнения этих сложных задач в Австралии превращает ExecuJet и Австралию в «центр передового опыта» по техническому обслуживанию самолетов Dassault», — добавляет Ингалл.

Он добавил, что ExecuJet недавно завершила капитальный ремонт двух самолетов Falcon 900EX.

Один из них — зарегистрированный в Австралии самолет, используемый горнодобывающей компанией, а другой — эксплуатируется национальным авиаперевозчиком Папуа-Новой Гвинеи Air Niugini, который обслуживается в рамках FalconCare, комплексной программы расходов на техническое обслуживание Dassault Aviation, разработанной, чтобы помочь клиентам управлять своими бюджетами на техническое обслуживание. Только заводские или авторизованные Dassault сервисные центры могут работать с воздушными судами в рамках программы FalconCare.

«Решение Air Niugini отправить самолет на нашу базу технического обслуживания в Сиднее демонстрирует уверенность флагманского авиаперевозчика в наших возможностях», — говорит Ингалл. Он добавил, что ExecuJet MRO Services Australia собирается начать интенсивные проверки на техническое обслуживание двух самолетов Falcon 2000.

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.

Авиакомпании просят узаконить каннибализацию самолетов

Российские авиакомпании попросили Минтранс разрешить им законно переставлять компоненты с одних самолетов на другие для поддержания исправности парка в условиях санкций. Российское законодательство не регламентирует разборку самолетов, тогда как в мире это стандартная и урегулированная практика. Более того, предлагается разрешить перестановку запчастей между самолетами разных авиакомпаний, а не только внутри парка одного эксплуатанта. Минтранс уже приступил к разработке разрешительных документов, они могут вступить в силу с марта 2023 года. Снятие и перестановка компонентов у некоторых перевозчиков началась еще весной, но пока этот процесс не массовый.

Авиационное лего

Российские авиакомпании в июне обратились в Минтранс с просьбой узаконить процедуру снятия исправных запчастей с самолетов для перестановки их на другие машины. Об этом написал президент Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта» (АЭВТ) Владимир Тасун замминистра транспорта Игорю Чалику (копия письма есть у «Известий»). Этот же вопрос поднимался в июле на конференции в Росавиации по теме эксплуатации самолетов в России летом 2022 года, подтвердили источники «Известий».

Сегодня такую перестановку компонентов самолетов ограничивают федеральные авиационные правила (ФАП № 285). Они не предусматривают возможности снятия исправного компонента и последующей установки его на другой самолет, пишет АЭВТ.

«Это идет вразрез с общемировой практикой и не дает возможности гибко управлять исправностью парка самолетов», — говорится в письме. Например, это релевантно для случаев, когда на двух судах одновременно зафиксировано по одному отказу различных компонентов и можно было бы переставить исправный, чтобы из двух полетел хотя бы один, поясняет Тасун в документе.

Узаконить снятие компонентов предлагается через корректировку мартовского постановления правительства № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 году» и его авиационной части. При снятии детали на нее должен оформляться талон годности, проводиться анализ годности и состояния; компонент должен быть повторно оценен и протестирован после установки на другое судно, следует из предлагаемой поправки. Более того, АЭВТ предлагает разрешить переставлять комплектующие между самолетами разных авиакомпаний.

Минтранс, по данным близкого к ведомству источника и другого источника в Росавиации, уже разрабатывает соответствующие поправки в ФАП-285. Ожидается, что они могут быть утверждены в марте 2023 года, уточнили собеседники.

В пресс-службе Минтранса подтвердили, что ведомство разрабатывает проекты нормативных правовых актов, в том числе направленных на регулирование вопросов поддержания летной годности гражданских воздушных судов. Документы будут опубликованы для общественного обсуждения.

«Вместе с тем в рамках действующего законодательства процедура установки компонентов полностью урегулирована. Согласно положениям ФАП-246 («Требования к юрлицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки»), эксплуатант обеспечивает поддержание летной годности воздушных судов», — сообщили в министерстве.

Шеринг запчастей

В мировой авиации разбор самолетов на запчасти или снятие отдельных агрегатов явление нормальное. Представитель Smartavia Виктор Аношкин подтвердил «Известиям», что перевозчик ранее прибегал к такой практике — на некоторое время, до получения новых или отремонтированнных агрегатов. Последний громкий случай более агрессивной каннибализации флота связан с банкротством «Трансаэро» в 2015 году. Тогда при возврате судов лизингодателям выяснилось, что комплектация как минимум 20 их самолетов «не родная».

Когда этой весной поставки запчастей в Россию оказались заблокированы из-за санкций, проблема обслуживания парка вновь обострилась. По данным нескольких собеседников в авиаотрасли, снятие запчастей с некоторых самолетов началось еще в мае. Другие говорят — в начале лета. Но пока это не носит массового характера, сходятся во мнении все источники. Reuters на прошлой неделе сообщил, что «Аэрофлот» начал разбирать один Sukhoi Superjet и один Airbus A350; запчасти, по данным агентства, снимают и с других моделей — Boeing 737 и Airbus A320 «Аэрофлота».

Разборка самолетов в России сегодня не незаконна, но не урегулирована, объяснил «Известиям» основатель сервиса по обеспечению безопасности полетов RunAvia Андрей Патраков. Поэтому проверить, аккуратно ли и безопасно ли это происходит, сложно, уточняет он.

— Раньше, до марта 2022 года, вся российская авиация жила и обслуживалась по нормам других юрисдикций — Бермуд, Ирландии и других стран. Поскольку именно они выдавали разрешительные документы на авиатехнику и отвечали за ее годность. А в тех странах существуют разъяснения и четкие рекомендации, как снимать, проверять, тестировать и переставлять запчасти, — сообщил Андрей Патраков.

В России же каждая организация по техобслуживанию в таких случаях опирается на собственные внутренние документы, которые согласовываются с Росавиацией, но единого подхода и норм нет, продолжает эксперт. Отсутствие общефедеральных правил чревато и санкциями при проверках бизнеса.

— При этом подход у разных надзорных ведомств на проверках может отличаться. Ространснадзору, например, может быть не столь важно, что написано в руководящих документах компаний, — они апеллируют к положениям федеральных правил как документов более высокого уровня. Это создает риски возможных ограничений сертификата организации по ТОиР или, в худшем случае, может привести к отзыву сертификата или даже приостановке деятельности самих перевозчиков, — добавил эксперт.

В результате эксплуатанты оказались в двусмысленном положении — или переставлять запчасти на свой риск, или «приземлять» парк и отменять рейсы.

В Smartavia уточнили, что обмен авиазапчастями между эксплуатантами — если его разрешат — должен проходить при соблюдении ряда условий: передача сертификата соответствия на компонент при его предыдущей установке на самолет, отсутствие неисправностей при его эксплуатации, передача карты тестовых проверок при съеме компонента, отсутствие авиасобытий с этим судном и др. При этом сейчас у перевозчика нет самолетов, которые бы не могли пройти ТО из-за нехватки запчастей. В S7 Airlines также сообщили, что у них нет машин-доноров. Представитель Red Wings сказал, что летная годность их флота успешно поддерживается без таких кардинальных методов и к каннибализации компания не прибегает. В других авиакомпаниях не ответили на запросы.

По данным Росавиации (есть у «Известий»), исправность российского парка с начала года пока почти не изменилась: по иностранной технике — это 87%, по российской — 51%. Как пояснил источник «Известий» в авиавластях, эти цифры отражают долю исправных самолетов в общем парке. Неисправными при этом считаются как суда на ремонте, так и те, для которых не удается найти запчасти. По российской технике показатель ниже, так как в парках некоторых перевозчиков до сих пор числятся старые советские самолеты, которые давно не летают, но еще не списаны (Ан-2, Ан-24, Ту-154 и др.).

Отрасль не питает иллюзий по поводу сохранения в летном виде всех импортных самолетов. По утвержденному правительством прогнозу, к 2025 году иностранный авиапарк сократится на 12%, к 2030-му — в 2,3 раза, до чуть более 300 самолетов (сейчас у перевозчиков их осталось 738 штук).

Руководитель практики авиации и финансирования активов BGP Litigation Владислав Риков напомнил, что существенная доля авиапарка России молодая. Такая техника имеет большой запас времени до следующего планового тяжелого ремонта. Возможно поэтому, предположил эксперт, самолетный ресурс расходуется не такими быстрыми темпами, как представлялось изначально. Эксплуатанты также могли наладить новые каналы поставок запчастей.

Источник: Известия

Аэродром «Мочище» пытаются сохранить

Депутаты Законодательного собрания Новосибирской области обсуждают перспективы сохранения аэродрома Мочище, расположенного в двенадцати километрах северо-восточнее Новосибирска.

Близость к областному центру делает его привлекательным для развития туризма и бизнес-перевозок. В Новосибирской области из трех ранее действовавших площадок для приема малой и региональной авиации, по сути, осталась одна - аэродром Мочище, который специалисты называют одним из лучших в России в своей категории. Но сегодня и он находится под угрозой ликвидации из-за строительства Восточного обхода Новосибирска, сообщает RG.ru.

Аэродром является учебным и располагает собственными воздушными судами и пилотами-инструкторами, которые участвуют в массовых авиационных шоу и праздниках. На его базе успешно работают парашютный спортивный клуб, детский авиационный центр и лагерь для кадетов. Но главное, региональная общественная организация авиации общего назначения (АОН) «Аэродром Мочище», созданная в 1999 году, - одна из немногих в стране, которая располагает грунтовой взлетно-посадочной полосой и сертификацией для оказания всего спектра услуг для транзитных перелетов: базирования, дозаправки, обслуживания, ангарного хранения, мойки, покраски самолетов и вертолетов.

Выступая на круглом столе, посвященном вопросам развития малой авиации, руководитель Новосибирского регионального отделения «АОПА-Россия» (межрегиональная общественная организация пилотов и граждан-владельцев воздушных судов) Олег Кобзев отметил, что Мочище - единственная «авиазаправка» для легких воздушных судов на транспортном коридоре «Омск - Красноярск».

«Если ликвидируем Мочище, то территория страны разбивается на две несвязанные части для легких и сверхлегких воздушных судов. Перелет между Омском и Красноярском разрывается в Новосибирске», - подтвердил директор юридической группы «Прометей Лекс» Константин Малышев. По его словам, на территории Западной Сибири почти отсутствуют посадочные площадки (ПП), имеющиеся сосредоточены у крупных городов, и у большинства из них есть определенные проблемы. На севере и юге Сибири ПП и аэродромов нет вообще. То есть территория закрыта для легкой авиации.

Ранее, выступая на IX Сибирском транспортном форуме, Константин Малышев напомнил: вопрос регулирования деятельности легкой авиации обсуждается с 2013 года. «Есть поручения президента изменить ситуацию в сфере АОН, были попытки внести изменения в законы, но безуспешные», - отметил он.

Что касается перспектив Мочище, то они зависят от строящейся 80-километровой современной трассы - Восточного обхода. Согласно проекту, автодорога пройдет по летному полю.

Участники дискуссии удивляются, почему из трех предложенных в 2012 году вариантов строительства обхода был принят именно этот, предполагающий уничтожение аэродрома. Ведь альтернативные марш-

руты есть и сейчас, и эксперты считают необходимым вернуться к обсуждению переноса строящейся трассы в сторону от аэродрома Мочище, чтобы сохранить этот важный для региона объект.

В таком случае можно говорить о его дальнейшем развитии, и тогда встает вопрос строительства железобетонной ВПП, необходимой для сохранения единого воздушного пространства для малой авиации, разрыв которого неизбежно произойдет после окончательного закрытия новосибирского городского аэропорта Северный. Ведь малая авиация нуждается в сети аэродромов круглогодичной эксплуатации, расположенных через 300-500 километров друг от друга.

По словам специалистов, средства на создание ВПП с твердым покрытием есть. Тогда бы аэродром стал центром развития региональной авиации и был востребован для туристических и деловых поездок.

По мнению руководителя Новосибирского регионального отделения «АОПА-Россия» Олега Кобзева, для развития АОН нужны наземная инфраструктура, специалисты и воздушные суда.

«С 2016 года авиация общего назначения находится в пике. Городской аэропорт - бывший аэродром Северный - нам не удалось спасти. Жилая застройка наступает так, что скоро мы будем вынуждены прекратить эксплуатировать эту площадку», - пояснил Олег Кобзев. «Не решены вопросы, связанные с использованием земли сельхозназначения для ПП, подготовкой пилотов для АОН и коммерческих воздушных судов. Нужна нормативная база, позволяющая вести подготовку пилотов в индивидуальном порядке. Сейчас их готовят только госструктуры. Не налажено серийное производство двух-шестиместных самолетов. Все это тормозит развитие авиации общего назначения».

Участники круглого стола приняли резолюцию о путях возрождения малой авиации как важнейшего инструмента для решения проблемы транспортной доступности Сибири, а также о необходимости совершенствования правовых норм в этой сфере. Вице-спикер Законодательного собрания Новосибирской области Ирина Диденко сообщила, что документ будет доработан с акцентом на упрощение федеральных авиационных правил для аэродромов малой авиации и развитие авиационной инфраструктуры.

«Хотелось бы, чтобы отрасли оказывалась системная государственная поддержка. Наша же задача в том, чтобы предложить решения для развития авиационной инфраструктуры страны в целом - заправочных станций, посадочных площадок, - а также для развития производства судов для малой авиации», - подчеркнула она.

Тем временем Депутат Госдумы РФ Дмитрий Кузнецов прокомментировал свое обращение в федеральный Минтранс, Росавиацию и Росавтодор о переносе трассы Восточного обхода Новосибирска в сторону от аэродрома Мочище: «Уже признали, что нынешний проект утратил актуальность. Его будут корректировать и считают целесообразным изменить направление трассы так, чтобы сохранить аэродром».

Рецессия осложнит выполнение частных рейсов

На фоне сложной геополитической и экономической ситуации в мире специалисты JetMembership прогнозируют, что надвигающаяся рецессия осложнит выполнение частных рейсов. Поскольку стоимость бизнес-чартеров продолжает расти из-за надвигающейся рецессии и нехватки самолетов, путешественники ищут лучшие решения.

Ожидается, что экономические перспективы будут продолжать ухудшаться и многие отрасли готовятся к последствиям надвигающейся рецессии. Индустрия туризма не является исключением, и существует ряд способов, которыми рецессия может ударить по предприятиям, работающим в этой сфере. Одним из наиболее очевидных последствий рецессии для индустрии туризма будет снижение общего спроса. Поскольку, например, американцы среднего класса испытывают финансовые затруднения, они, вероятно, сократят второстепенные расходы, включая поездки. Это может привести к снижению количества бронирований для отелей, авиакомпаний и других компаний, работающих в сфере путешествий.

Другим потенциальным воздействием рецессии на туристическую отрасль может стать повышение чувствительности к цене среди конечных потребителей. Поскольку все бюджеты становятся все более ограниченными, потребители, скорее всего, будут сравнивать «ценники» и искать лучшие предложения по расходам, связанным с поездками, таким как авиабилеты, проживание и аренда автомобилей. Это может привести к снижению рентабельности предприятий, работающих в сфере туризма. Рецессия также может привести к увеличению числа банкротств предприятий и консолидации в индустрии туризма. Поскольку компании изо всех сил пытаются справиться со снижающимся спросом и сокращением прибыли, некоторые из них неизбежно терпят неудачу. Это может привести к консолидации в отрасли, поскольку более крупные компании приобретают испытывающие трудности предприятия.

Хотя один процент потребителей хорошо защищен от последствий рецессии, они, как правило, лучше переносят шторм, чем люди с более низким доходом. Это связано с тем, что богатые обычно имеют большую финансовую подушку, на которую можно опереться, а также доступ к лучшим ресурсам и возможностям. Однако на них по-прежнему влияет ряд факторов, в том числе падение фондового рынка, сокращение премиальных выплат и увольнения.

Хотя индустрия туризма только начинает чувствовать влияние рецессии, авиационная отрасль уже ощущает на себе негативные последствия экономического спада. В связи с тем, что цены на сырую нефть поднимаются до новых высот, авиационный сектор сталкивается с новой проблемой в своих усилиях по восстановлению после пандемии. Более высокие цены на топливо съедают прибыль бизнес-операторов, усложняя их усилия по восстановлению после ката-

строфического 2020 года. А поскольку авиаперевозки все еще значительно ниже допандемического уровня, облегчения не предвидится. Ситуация представляет собой особую проблему для бюджетных авиакомпаний, которые изо всех сил пытаются конкурировать со своими более крупными соперниками. В долгосрочной перспективе более высокие цены на топливо могут привести к увеличению стоимости перевозок, что еще больше затруднит восстановление авиационной отрасли. Стремительный рост цен на топливо — еще одно осложнение на долгом и трудном пути восстановления авиационного сектора.

Более высокая стоимость топлива — не единственное, что негативно влияет на отрасль коммерческих авиаперевозок. Поскольку стоимость жизни продолжает стремительно расти, все больше людей вынуждены сокращать все ненужные расходы, включая поездки. В условиях рецессии авиакомпании увидят падение спроса, и им придется сократить количество рейсов и маршрутов. Это приведет к потере рабочих мест для сотрудников авиакомпаний, от пилотов и бортпроводников до грузчиков и наземного персонала. Рецессия также, вероятно, приведет к снижению налоговых поступлений от авиаперевозок. Это связано с тем, что меньше людей будет летать и, следовательно, платить налоги со своих билетов. Это окажет еще большее финансовое давление на авиакомпании и может привести к еще большему сокращению рабочих мест.

«Коммерческие полеты в большинстве случаев уже доставляют хлопоты, но волновой эффект рецессии может превратить их в полную катастрофу», — сказал Джек Уиллисон, генеральный менеджер JetMembership «Это приведет к множеству проблем, таких как более дорогие рейсы, ограниченные маршруты, задержки и отмены в последнюю минуту, потеря багажа; список можно продолжить».

Как говорится в старой поговорке, история имеет свойство повторяться. Мировой финансовый кризис, начавшийся в 2008 году, также оказал серьезное влияние на авиационную отрасль. Спрос на авиаперевозки снизился, поскольку потребители сократили расходы, а бюджеты на деловые поездки также были урезаны. Это привело к сокращению пропускной способности авиакомпаний и, в некоторых случаях, к банкротству. Производители самолетов также столкнулись с сокращением заказов, поскольку авиакомпании отложили или отменили планы по закупке новых самолетов. В связи с тем, что на горизонте надвигается еще одна рецессия, может быть трудно предсказать, будут ли в конечном итоге выполнены недавние заказы на самолеты от крупных авиационных компаний.

Клиенты, которые летают частным образом с использованием джет-карт, уже привыкли к определенным ограничениям, корректирующих их возможности. Однако с рецессией эти ограничения, вероятно, только усугубятся. Большинство этих программ требуют депозитов в сотни тысяч долларов. Неиспользованные и истекающие часы также могут создать гораздо более серьезные финансовые трудности для держателей карт в трудные экономические времена.

Бизнес-авиация в России: закон на стороне вторичного рынка

Лучшей иллюстрацией состояния российского рынка вторичных бизнес-джетов могли бы стать головокружительные американские горки. Третий год рынок болтает от новых вводных, которые нельзя было спрогнозировать заранее.

COVID-19, шок, аннулирование сделок, резкий рост цен и снижение предложений на фоне опасений за здоровье, беспрецедентные санкции после событий 24 февраля. Крутые пике не прекращаются. Попытаемся нарисовать дорожную карту того, как работает рынок сейчас и нужны ли теперь частные самолеты?

Кто еще летает?

Безусловно, отрасль бизнес-авиации находится под сильнейшим давлением. По оценке Дарьи Константиновой, представителя компании Jet24Ops Cyprus, занимающейся покупкой и продажей частных самолетов, количество самолетов, затронутых антироссийскими санкциями, может достигать 500 воздушных судов. Это неточная цифра, поскольку многие самолеты часто регистрируют не в России.

Тем не менее, пассажиры продолжают летать, а собственники джетов не всегда задумываются о продаже и продолжают сдавать самолеты в аренду. Частные самолеты внутри России и из России продолжают летать практически во все страны ближнего зарубежья: наиболее популярны направления – Армения, Казахстан, Грузия, Азербайджан, Киргизстан. Помимо этих стран клиенты без проблем могут улететь в Стамбул (Турция) или Дубай (ОАЭ), а далее отправиться в Европу на другом джете или регулярными авиалиниями. Израиль и Мальдивы также принимают пассажиров из России. Таким образом, если у операторов самолетов нет возражений касательно российских паспортов, – границы несколько более открыты, чем это может представляться, резюмируют в Jet24Ops Cyprus.

Токсичный след

С парадом санкций большинство бизнес-джетов, условно аффилированные с российскими собственниками, получили токсичный след. Покупатели бизнес-джетов теперь чаще присматриваются, раскрывают ли продавцы полностью бенефициарное владение собственника самолета, историю полетов самолета после 24 февраля, проверяют сведения по санкционному списку и спискам экспортного контроля.

Тем не менее, важно понимать разницу между самолетами из России и самолетами владельцев, подпавших под санкции. По словам Дарьи Константиновой из Jet24Ops Cyprus, в США существует возможность перерегистрации самолетов, зарегистрированных в странах Европы или России, для российских владельцев, не попавших под санкции. Перерегистрация самолета в США способствует его продаже и повышает его стоимость, облегчает проведение сделки. Наиболее распространенной практикой в данном случае выступает использование трастовой компании, но здесь присутствуют свои нюансы касательно постоянного места жительства российского владельца самолета, подвит итог эксперт Jet24Ops Cyprus.

Далее, если покупателя устраивает самолет с российским происхождением и сделка с ним, начинается прохождение предпродажной инспекции (PPI) со всеми его тонкостями. Для продавца важно помнить, что если он находится под санкциями, то средства от продажи санкционного судна могут быть заморожены. На рынке уже были подобные прецеденты.

Скидки за риск

Несмотря на ограничения и риски самолеты с русскими бенефициарами не под санкциями осторожно и аккуратно, но продаются. Российский рынок может предложить достойные машины по конкурентным ценам. Покупатели по-прежнему могут законно приобретать, брать в лизинг и финансировать самолеты в сделках с лицами, не находящимися под санкциями — россиянами и другими лицами, — которые могут законно продавать активы.

И все же, нередко покупатели просят дополнительные скидки за риск покупки токсичных активов. По словам Дарьи Константиновой, торг является нормальной практикой: он бывает как разумным и обоснованным (предстоящие инспекции, неудовлетворительное состояние интерьера), так и необоснованным. Брокеры «на удачу» пытаются выторговать несколько миллионов долларов от первоначальной цены. Самолеты с русским следом выходят на рынок уже в другой ценовой категории, чем вызывают большой интерес у тех покупателей, кто не боится идти на риск нового формата сделок. В таких случаях пункты о непричастности самолета и его владельца к санкционному списку прописываются уже на этапе письма о намерениях.

Анна Назарова, Jets.ru

Вертолет недели

Оператор/владелец: ***UT Air***
Тип: ***Airbus Helicopters H125 (Eurocopter AS 350 Ecureuil)***
Год выпуска: ***2012 г.***
Место съемки: ***август 2022 года, Tyumen Plekhanovo – USTL, Russia***

Фото: Дмитрий Петроченко