



Осень постепенно берет бразды правления в свои руки. Сентябрь и октябрь – традиционные «сильные месяцы», которые определяют промежуточные итоги года. Но давайте немного оглянемся назад. Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в первые 29 дней августа 2022 года активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов все еще немного опережала август прошлого года, и пока на 11% выше, чем три года назад. С начала года количество полетов бизнес-джетов по всему миру увеличилось на 20% по сравнению с тем же периодом прошлого и 2019 годов. Глобальный трафик регулярных авиакомпаний не достиг прогнозируемого летнего восстановления: текущий август показал на 26% меньше рейсов по сравнению с августом 2019. У самых загруженных мировых авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Air Lines, Ryanair, United Express) количество рейсов с 1 января по 29 августа выросло на 36% по сравнению с прошлым годом, но пока на 7% меньше, чем три года назад.

Ну, а что же в России. Полную оценку рынка пока все еще делать сложно. Впрочем, российская бизнес-авиация восстанавливается после резкого спада в первой половине года, вызванного санкциями и продолжающимся военным конфликтом на Украине, пишет AIN. По данным Российской ассоциации деловой авиации, общий парк бизнес-авиации России на начало 2022 года составлял около 500 самолетов, из которых до 20% находились в лизинге. Из-за санкций большая часть арендованных самолетов была возвращена, а остальные самолеты перерегистрированы внутри страны. Это позволило большей части парка бизнес-джетов остаться в России. Эксперты считают, что трафик бизнес-джетов увеличился примерно вдвое с минимального уровня.



К концу лета спрос на бизнес-джеты падает

WINGX: Активность деловой авиации к концу месяца снижается, особенно в Европе, хотя в этом также «виноват» не по сезону сильный август 2021 года

стр. 19



У производителей «значительная подушка»

Согласно отчету Global Jet Capital (GJC) Market Brief за второй квартал, у производителей бизнес-джетов есть невыполненные заказы, которые обеспечат им некоторую защиту от любого потенциального экономического спада

стр. 21



Толпа требует жертв

Запрет на бизнес-джеты во Франции: «Запугивание самого маленького сегмента авиационного сектора, представляющего 0,04% глобальных выбросов CO₂ — это легкая цель, и толпа требует жертв, но это ничего не решит»

стр. 22



Кубань хочет взлететь на воздух

Власти Кубани обсудили с представителями бизнеса и учеными возможность развития в регионе малой авиации. Губернатор края Вениамин Кондратьев считает, что малая авиация может стать важной частью транспортной инфраструктуры региона

стр. 23


Gulfstream™



Суд в США выдал ордер на арест самолета ЛУКОЙЛа

Окружной суд США Южного округа Техаса выдал ордер на арест самолета Boeing 737-7EM стоимостью \$45 млн, который, по данным американской стороны, принадлежит ЛУКОЙЛу. Об этом сообщает Минюст США.

Согласно судебным документам, которые приводит министерство, самолет Boeing с бортовым номером VP-CLR и серийным номером 34865 летал в Россию в нарушение санкций Минторга США. Самолет был выпущен в 2006 году.

По данным ведомства, в последний раз борт был в Соединенных Штатах в марте 2019 года: тогда самолет прилетел в Хьюстон, штат Техас. На борту, как сообщает министерство, были представители ЛУКОЙЛа, в том числе основатель компании Вагит Алекперов (в апреле 2022 года он ушел с поста президента ЛУКОЙЛа и покинул совет директоров на фоне санкций Великобритании и Австралии — эти страны запрещают ему въезд на свою территорию и блокируют все активы). Сейчас самолет находится в России, заявляет Минюст.



FBO PULKOVO-3

Tel/Fax:+7(812)240-0288

Cell:+7(921)961-1820

E-mail : ops@jetport.ru

SITA: LEDJPXH
AFTN: ULLLPXH



Сингапур двигает азиатский рынок

Согласно отчету Global Sky Media за второй квартал 2022 года, количество вылетов бизнес-авиации в Азиатско-Тихоокеанском регионе увеличилось на 25,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, причем рост был обусловлен активностью с странах Юго-Восточной Азии.

Global Sky Media, ранее известная как Asian Sky Media, привела данные о трафике WingX, которые указывают на рост активности, в частности, в Сингапуре, Малайзии и Таиланде. Аналитики добавили, что в Сингапуре наблюдался «исключительный рост», показавший только в мае +267% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Однако в то же время активность бизнес-авиации в Большом Китае достигла рекордно низкого уровня.

Многие страны региона начали ослаблять ограничения в апреле и мае, и регион стал более активным в

бизнесе, что привело к увеличению трафика региональных бизнес-джетов до уровня, а в некоторых случаях и выше уровня до пандемии.

Однако, несмотря на перспективные потребности рынка, ежеквартальный опрос Global Sky Media показал, что настроения остаются мрачными, а уровень оптимизма в Китае составляет 60%. «Мы наблюдаем очередной всплеск пессимизма после первого квартала», — сообщает Global Sky Media. Компания добавила, что в этом играют свою роль украинский конфликт и экономическая неопределенность.

Тем не менее, опрос также показал, что респонденты считают, что рыночный спрос восстановится в течение следующих шести месяцев. Кроме того, брокеры считают, что регион остается перспективным рынком деловой авиации.




FBO MINSK



Полный спектр услуг по наземному обслуживанию
 воздушных судов, пассажиров и экипажей
 рейсов бизнес-авиации

**ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ
 ВАШЕ ВРЕМЯ**

fbo-minsk.aero



Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Турбовентиляторному двигателю Honeywell TFE731 исполнилось 50 лет

Honeywell Aerospace отмечает важную веху со своим первым специально созданным двигателем для бизнес-джетов TFE731, которому в этом месяце исполнилось 50 лет. Турбовентиляторный двигатель, которого на сегодняшний день было выпущено 13 000 экземпляров, продолжает использоваться в таких реактивных самолетах, как Dassault Falcon 900, Bombardier Learjet 70/75 и Gulfstream G150.

По данным Honeywell, сегодня в эксплуатации остается 9400 двигателей, и они налетали в общей сложности 108 млн часов. Силовая установка была разработана специально для применения в бизнес-джетах, в то время как другие двигатели той эпохи были адаптированы из существующих военных реактивных двигателей. Предшественник Honeywell - Garrett (AlliedSignal) - разработал TFE731 в конце 1960-х годов, чтобы обеспечить зарождающийся рынок биз-

нес-джетов двигателем, который позволял бы летать от побережья до побережья без дозаправки и был бы надежным. Этот двигатель также способствовал разработке семейства Honeywell HTF7000, которое используется в некоторых современных суперсредних бизнес-джетах.

Помимо того, что TFE731 был первым турбовентиляторным двигателем компании, он также был первым турбовентиляторным редукторным двигателем с двухконтурной конструкцией для повышения топливной экономичности и дальности полета. Dassault и Learjet были первыми заказчиками двигателя, позже за ними последовали другие производители, такие как Cessna, Lockheed, Israel Aerospace Industries и Raytheon Aircraft/Hawker Beechcraft. TFE731 получил 34 сертификата типа и производился в 80 конфигурациях.





**КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПОД
ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ**

Подготовили выгодные условия
сотрудничества для владельцев
Legacy 600/650 и Challenger 850.
Действуют до 30.09.2022.
Подробности по телефону.



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

BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

Piper Aircraft уверено наращивает поставки

Американский производитель Piper Aircraft за шесть месяцев текущего года передал заказчикам 99 самолетов на общую сумму \$107,8 млн.

С января по июнь клиенты получили 23 PA-28-181 Pilot 100i, 40 PA-28-181 Archer III, восемь PA-44-180 Seminole, восемь PA-46-350P M350, шесть PA-46-350P M500 и 14 PA-46-600TP M600/SLS. Поставки по кварталам выглядят следующим образом: 47 самолета в первом, 52 – во втором.

По предварительному прогнозу, по итогам года Piper Aircraft вполне может преодолеть планку в 200 воздушных судов, что, впрочем, еще достаточно далеко до «удачного 2019 года», когда суммарно производитель передал 290 самолетов на \$259,932 млн.

В дополнение к успеху Piper в продажах, компания продолжала инвестировать в свои производственные возможности с расширением своей программы аддитивного производства, которая включает в себя 3D-печать почти 400 деталей. В течение прошлого года компания продолжила капитальные вложения в новое оборудование на общую сумму более \$10 млн. Продолжающийся рост спроса на продукцию Piper привел к тому, что объем заказов на поставку продукции позволил загрузить производство до 2027 года.

«Мы продолжаем уделять особое внимание разработке продуктов и повышению эффективности производства, что помогает компании Piper Aircraft поддерживать стабильную и устойчивую тенденцию финансового роста», - говорит президент и генеральный директор Piper Саймон Калдекотт.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

NetJets возобновляет продажи чартерных программ

После приостановки продаж прошлым летом из-за огромного спроса на легкие самолеты NetJets запустила 25-часовую программу аренды для частных лиц и компаний, находящихся в списке ожидания. С увеличением количества самолетов и экипажей долевой оператор несколько месяцев назад открыл программу для тех, кто находился в списке ожидания, и теперь расширяет ее на более широкий круг клиентов.

Новейшая программа NetJets гарантирует доступ на 36 месяцев к самолетам NetJets — Embraer Phenom 300E, Cessna Citation XLS, Citation Sovereign или Bombardier Challenger 350 — на 25 часов летного времени ежегодно. Клиентам необходимо уведомить об этом только за 24 часа.

Условия программы требуют как минимум 36-ме-

сячного обязательства и 320 дней гарантированного доступа с 45 днями без полетов и 45 днями пикового периода, в течение которых NetJets может скорректировать время вылета на три часа вперед или назад. NetJets не раскрывает конкретных затрат на программу, поскольку они варьируются в зависимости от использованных часов. Однако, например, 25-часовая аренда Phenom 300 обойдется примерно в 250 000 долларов в год.

Программа становится доступной после того, как NetJets начала многомиллиардные и многолетние инвестиции в более чем 175 самолетов, 80 из которых должны быть поставлены в этом году. Также в 2021 году NetJets дополнительно наняла более 630 пилотов и специалистов и рассчитывает добавить более 450 пилотов в этом году.





A part of Flight Consulting Group



Диспетчерский центр 24/7
Планирование полетов



Наземное обслуживание
Полный спектр услуг

www.fcgops.aero

В первом полугодии Diamond передал заказчикам более ста самолетов

Австрийский производитель Diamond Aircraft, принадлежащий китайской группе Wanfeng Aviation, подвел производственные итоги за первое полугодие 2022 года. За этот период производитель передал клиентам 114 самолетов на общую сумму \$84,1 млн. Поставки распределились следующим образом: 5 DA20, 60 DA40, 17 DA42, 7 DA50 и 25 DA62.

В прошлом году производитель передал клиентам 240 самолетов на общую сумму \$165 млн. Примечательно, что в третьем квартале производитель начал поставки своего нового DA-50. Клиенты получили 23 DA20, 122 DA40, 55 DA42, 7 DA50 и 33 DA62.

В сентябре 2020 года компания получила сертификат типа Агентства по авиационной безопасности Европейского Союза для поршневого DA50 RG. Diamond описывает запущенный в июне 2019 года цельнокомпозитный DA50 RG (RG означает убирающиеся шасси) как «изменивший правила игры» на рынке легких самолетов общего назначения и

говорит, что интерес к этому продукту «огромный». Оснащенный двигателем Continental CD-300 мощностью 300 л.с. (224 кВт), который может работать на Jet A, Jet A-1 и дизельном топливе, самолет имеет бак объемом 50 галлонов (189 литров) и потребляет всего 9 галлонов в час (34,1 л/ч). DA50 также имеет двойные щелевые закрылки для обеспечения высокой подъемной силы и превосходных характеристик на низкой скорости, кабину экипажа Garmin G1000 NXi с автопилотом и однорычажным РУДом (ручка управления двигателем), а также роскошную пятиместную кабину с объемным задним багажным отделением. Благодаря дальности полета 750 морских миль (1400 км) и крейсерской скорости 180 узлов (330 км/ч) модель «идеально подходит для пилотов предпочитающих самолеты с одним двигателем, которым требуется больше мест и утилитарности, а также для чартерных операторов и корпоративных летных отделов, желающих дополнить их более крупный самолет недорогой альтернативой для коротких поездок».




Платформа NAJET

Online предложения для профессионалов
напрямую от Авиакомпаний

Просто. Быстро. Удобно.

FAA одобрило «зеленую карту» STC для автономной системы полета Caravan

Разработчик автономных авиационных систем Reliable Robotics заявил, что FAA приняло сертификационный базис для системы навигации и автоматического управления полетом. Это открывает путь для дополнительного сертификата типа (STC) системы на Cessna 208 Caravan, обеспечивающей постоянное участие автопилота на всех этапах эксплуатации самолета — руление, взлет, крейсерский полет, посадка, торможение и пробег — с одним пилотом на борту на случай нестандартных ситуаций.

«Мы очень признательны FAA за внимание к деталям и постоянную поддержку», — сказал директор по сертификации Reliable Robotics Марк Мондт. «Этот сертификационный базис является кульминацией многолетней работы с FAA и представляет собой ключевой шаг на пути к внедрению передовых систем

навигации и автопилота в самолеты обычной категории. Мы с нетерпением ждем продолжения нашей совместной работы по мере перехода к следующему этапу процесса сертификации».

Согласно Reliable Robotics, FAA использует эти аналитические документы «для предоставления структурированных средств описания и отслеживания решения важных технических и нормативных проблем, возникающих во время сертификационного проекта». В компании добавили, что система поможет снизить вероятность столкновений с землей в управляемом полете и потери управления при летных происшествиях, которые являются двумя основными причинами инцидентов со смертельным исходом на небольших самолетах.





АВИАСЕРВИС

Деловая авиация для клиентов,
ценящих свое время и
первоклассный комфорт



РФ, Республика Татарстан,
г. Казань, Аэропорт

+7 (843) 537-78-40 charter@aviaservice.aero

Harbour Air успешно реализует проект ePlane

Канадская Harbour Air, базирующаяся в Британской Колумбии, совершила первый испытательный полет полностью электрического самолета ePlane. Исторический De Havilland Beaver, который был полностью модернизирован в 2019 году для работы на 100% электроэнергии, пролетел 45 миль за 24 минуты.

Самолет вылетел из терминала Harbour Air на реке Фрейзер, примыкающей к международному аэропорту Ванкувера, и приземлился в заливе Пэт, примыкающем к международному аэропорту Виктория.

«Я рад сообщить, что этот исторический полет на ePlane прошел точно по плану», — говорит вице-президент по летным операциям и летчик-испытатель Кори Пол. «Наша команда, а также команда magniX и Transport Canada внимательно следят за характеристиками самолета, и сегодняшний полет еще раз

подтвердил безопасность и надежность того, что мы построили».

В начале 2019 года Harbour Air и magniX взяли на себя обязательство построить полностью электрическую коммерческую авиакомпанию, и 10 декабря того же года в Ричмонде, Британская Колумбия, они успешно выполнили первый в мире полет полностью электрического коммерческого самолета. Затем обе компании начали процесс модернизации DHC-2 de Havilland Beaver и установки полностью электрического двигателя мощностью 750 л.с. Менее чем за 10 месяцев команда создала план, построила ePlane и успешно на нем полетела. Самолет в настоящее время проходит процесс сертификации и утверждения в FAA и Transport Canada. Проект ePlane в конечном итоге превратит более 40 гидросамолетов Harbour Air с углеродно-нейтральных в углеродно-нулевые.



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

Leonardo отчиталась за полугодие

Итальянский производитель Leonardo Helicopters в первом полугодии текущего года передал заказчикам 43 вертолета на общую сумму \$347,6 млн.

Клиенты получили 15 AW119Kx, 2 AW109 Trekker, 4 AW109 GrandNew, 11 AW139, 6 AW169 и 5 AW189. В первом квартале производитель передал 16 машин, во втором – 27 вертолетов.

В конце июля сообщила о подготовке к полету первого серийного конвертоплана AW609. Недавно завершилась окончательная сборка первого серийного самолета (AC5) на новом специально построенном заводе в Филадельфии. Сейчас в программе летных испытаний задействовано четыре прототипа. Последний (AC4), оборудован девятиместным салоном и увеличенной дверью: после обсуждений с операторами EMS и SAR компания увеличила входную дверь по правому борту и изменила ее с конфигурации бокового открывания на вертикальное, с раскладными дверцами и электрическим подъемом, установленным в верхней части. Увеличенная ширина позволяет переносить носилки в кабину с помощью лебедки, а затем вращать в продольном направлении. Планируется, что лебедка будет способна поднять груз весом 272 кг. Чтобы обеспечить больше места в салоне, производитель опустил уровень пола. AC4 также получил новую авионику Rockwell Collins Pro Line 21, которая совместима с TCAS II, ADS-B и метеорологическим радиолокатором Rockwell Collins Multi-scan Detection, который предлагается в качестве опции.

В марте Leonardo объявил о заказах на конвертопланы AW609. Четыре воздушных судна будут поставлены неназванному европейскому оператору, который активно эксплуатирует вертолеты AW, сообщается в релизе компании.

Bell 525 совершил более 50 демонстрационных полетов для клиентов

Во время месячного демонстрационного тура по США компания Bell привлекла внимание более 500 потенциальных клиентов, которые имели возможность познакомиться с Bell 525. Команда Bell провела более 50 демонстраций, чтобы показать передовые операционные возможности машины заинтересованным потенциальным клиентам.

«Bell 525 — это феноменально уникальный опыт полета. Он невероятно плавный и интуитивно понятный, простой в управлении и сочетает в себе комплексные усовершенствования с впечатляющим опытом для пилота и пассажиров. Компания Bell подняла планку с помощью технологий следующего поколения, и 525-й готов открыть новую эру вертикального полета», — сказал Джеймс Манер, главный пилот PNH Americas.

Bell 525 позволяет операторам безопасно выполнять

любые задачи в любых сложных условиях благодаря лучшим в своем классе технологиям. Этот вертолет 21 века находится на пути к тому, чтобы стать первым сертифицированным коммерческим вертолетом с электродистанционным управлением (FBW) на мировом рынке. Революционные технологии FBW позволяют операторам с легкостью решать самые сложные задачи.

«Я был очень взволнован полетом на Bell 525 Relentless. Он был таким стабильным, плавным и тихим. В качестве пассажира это было больше похоже на полет на авиалайнере», — сказал Майк Хиршберг, исполнительный директор «Общества вертикальных полетов», после участия в одной из демонстраций.

Макет Bell 525 будет впервые продемонстрирован на конференции и выставке ONS 2022 года в Ставангере, Норвегия, с 27 августа по 2 сентября.



BBJ – в графе поставок нули

По итогам первого полугодия 2022 года Boeing Business Jet (BBJ) не смог передать клиентам ни одного самолета.

Согласно данным производителя по состоянию на июль текущего года Boeing получила четыре заказа на самолеты BBJ 737 MAX от различных клиентов, информация о которых не разглашается.



Бизнес-джеты BBJ 737-7, BBJ 737-8 и BBJ 737-9 оснащены двигателями CFM LEAP-1B и отличаются улучшенной аэродинамикой. Эти факторы позволили сократить потребление топлива и выбросы углерода в два раза, а также снизить уровень шума на 40% по сравнению с семейством BBJ предыдущего поколения. Дальность полета увеличена на 740-1850 км, в зависимости от направления перелета и загрузки. Операционные расходы ниже, чем у традиционных дальнемагистральных бизнес-джетов.

В прошлом году бренду BBJ исполнилось 25 лет. На сегодняшний день заказчики разместили заказы на 260 самолетов Boeing Business Jets. В мае 2021 года Jet Aviation передала первый в истории BBJ 737-8 с полностью установленным пассажирским салоном. Самолет получил неназванный клиент.

Honda Aircraft не впечатляет производственными показателями

Honda Aircraft в период с января по июнь 2022 года передала заказчикам лишь 10 бизнес-джетов HondaJet. Четыре самолета клиенты получили в первом квартале, шесть – во втором. Суммарная стоимость всех самолетов составила \$57,5 млн.

В конце июля Honda Aircraft сообщила, что мировой парк HondaJet суммарно налетал 120000 часов. В настоящее время клиенты эксплуатируют 219 самолетов.

Согласно данным GAMA, в 2021 году бизнес-джет HondaJet пятый год подряд стал самым поставляемым самолетом в своем классе. В 2021 году Honda Aircraft Company поставила клиентам по всему миру 37 самолетов. HondaJet получил два апгрейда, он был сертифицирован в 13 странах.

В конце мая прошлого года производитель представил

обновленный бизнес-джет HondaJet Elite S. Среди его особенностей – увеличение максимального взлетного веса, усовершенствованная кабина экипажа, улучшение управление с носовым колесом и новые цвета окраски. Elite S доступен с июня по базовой цене \$5,4 млн (базовая цена Elite, когда он был представлен в 2018 году составляла \$5,25 млн).

Взлетный вес HondaJet Elite S вырос на 200 фунтов по сравнению с моделью Elite, что позволяет перевозить дополнительного пассажира или пролетать с одним пилотом и пятью пассажирами на 120 морских миль дальше. По словам Honda Aircraft, дополнительная возможность увеличенной максимальной взлетной массы является результатом «дополнительного анализа, наземных и летных испытаний, а также дополнительных сертификационных испытаний для подтверждения характеристик самолета и его конструктивных возможностей».



Viasat расширяется в Бразилии

Компания Viasat в партнерстве с Satcom Direct расширила свои услуги на рынке бизнес-авиации Бразилии. Это часть регионального плана Viasat по поддержке бразильского рынка, который охватывает огромную территорию со многими районами, где отсутствует наземная инфраструктура.

По данным Viasat, страна также является одним из крупнейших авиационных рынков в мире.

«Satcom Direct уже много лет является реселлером Viasat, и они создали подразделение для поддержки клиентов, зарегистрированных или базирующихся в Бразилии», — сказал Скотт Гамильтон, директор по стратегии деловой авиации Viasat. «В Бразилии существуют уникальные лицензионные требования, и такие услуги, как спутниковая связь, должны предоставляться через местную организацию».

Viasat заключила партнерское соглашение с государственной компанией Telebras для эксплуатации спутника ViaSat SGDC-1 Ka-диапазона, который охватывает всю Бразилию. «Возможность добавления авиационной связи является логическим продолжением этого», — заявили в компании. Но позже в этом году Viasat запустит первый из своих более мощных спутников ViaSat-3, которые охватят Северную и Южную Америку.

«Таким образом, это даст расширенное покрытие, дополнительную производительность и устойчивость, поскольку у вас есть несколько уровней, на которые вы можете положиться», — сказал Клаудио Д'Амико, директор бизнес-направления деловой авиации Viasat.

Гибкое бронирование с новой картой Stretch Jet от Volato

Долевой и чартерный провайдер Volato запустил программу вознаграждений Stretch Jet Card в качестве заявки на обслуживание новых пользователей частной авиации, а также для увеличения доходов и повышения эффективности работы.

В рамках новой программы пользователи карт Stretch, бронирующие рейс на одном из самолетов HondaJet, выбирают идеальный аэропорт и время вылета/прилета, а также возможность переноса сроков от четверти дня до полного дня. После подтверждения рейса и если время вылета и аэропорт отличаются от первоначального запроса, держатели карт вознаграждаются «растянутыми кредитами» — долями часов, которые зачисляются на их карточный кошелек. За четверть дня держатели карт получают кредит в размере 0,1 часа Stretch, а за полный день они получают

0,2 часа в своем карточном кошельке. Цены на Stretch Jet Card начинаются от \$55000 за 10-часовой блок.

«Отрасль получила приток путешественников, которые в настоящее время составляют большую часть пассажиров, использующих карточные продукты», — сказал соучредитель и генеральный директор Volato Мэтт Лиотта. «Карта Stretch Jet Card была разработана для этого растущего сегмента людей, которым нравится гибкость в жизни, и поощряет их в этом. Мы ожидаем большой интерес к существующим программам с фиксированным расписанием со стороны тех, кто может получить карту Stretch Jet Card в качестве дополнительного инструмента и потенциально снижения стоимости полета за счет вознаграждения, когда они могут быть гибкими».



AIN: активность российской бизнес-авиации восстанавливается

Российская бизнес-авиация восстанавливается после резкого спада в первой половине года, вызванного санкциями и продолжающимся военным конфликтом на Украине, пишет AIN. По данным Российской ассоциации деловой авиации, общий парк бизнес-авиации России на начало 2022 года составлял около 500 самолетов, из которых до 20% находились в лизинге. Из-за санкций большая часть арендованных самолетов была возвращена, а остальные были перерегистрированы внутри страны. Это позволило большей части парка бизнес-джетов остаться в России.

Алексей Бутримов, генеральный директор VJet, одного из провайдеров бизнес-авиации, заявил, что деловая авиация преодолела критический период и

неуклонно восстанавливается. По словам Бутримова, количество рейсов бизнес-джетов увеличилось примерно вдвое с минимального уровня. В условиях дефицита современных частных самолетов в России спрос на услуги бизнес-авиации значительно вырос. Многие местные клиенты, несмотря на кризис, готовы платить больше за полеты на бизнес-джетах.

Поскольку большинство западных стран, в том числе США и Канада, остаются закрытыми для россиян и их самолетов, направления из страны в основном включали рейсы в Турцию, ОАЭ, Сейшельские острова, Мальдивы и Вьетнам. Кроме того, в России растет спрос на регистрацию бизнес-джетов, что, по мнению

аналитиков, можно считать признаком восстановления отрасли.

Поскольку в настоящее время импорт бизнес-джетов в Россию ограничен, надежды отрасли возлагаются на разработку первого «российского» бизнес-джета. Для этого предпринимаются определенные усилия. Например, «Росэлектроника» работает над заменой американских электронных компонентов связи для отечественных самолетов, которые можно было бы использовать при создании первого российского бизнес-джета. И все же, скорее всего, начальная сборка российских деловых самолетов будет осуществляться на базе отечественных проектов с помощью китайских комплектующих.



В августе Daher достигла рубежа в 20 поставок ТВМ 960

Компания Daher объявила о том, что поставки новейшего ТВМ 960 достигли 20 самолетов, и этот темп продолжает соответствовать солидному портфелю заказов компании.

Из этого количества 17 ТВМ 960 были получены клиентами в Соединенных Штатах, причем эти поставки были выполнены Daher после сертификации самолета 23 июня Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA). Три других ТВМ 960 были поставлены клиентам в Европе на основании предыдущей сертификации Агентством по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA).

«Преимущества ТВМ 960 в виде цифрового управления мощностью для повышения устойчивости, превосходного опыта пилотирования и повышенного комфорта в кабине создали высокий спрос на нашу последнюю версию ТВМ», — пояснил Николя Шабберт, старший вице-президент подразделения самолетов Daher. «Мы почти полностью продали слоты на 2023 год, причем значительная часть этих заказов поступает от клиентов из Северной Америки и Европы».

Получателем 20-го поставленного ТВМ 960 стал Джони Уимс, бизнесмен из Южной Флориды, которому принадлежали три ТВМ предыдущих версий.

«Передовая технология ТВМ 960 снижает нагрузку на одного пилота, что в конечном итоге приводит к более безопасным полетам», — прокомментировал он. «Я хочу поблагодарить команду Daher за новаторское мышление и стремление сделать и без того очень мощный самолет еще лучше».

Получив свой новый ТВМ 960 на заводе авиационного подразделения Daher в Тарбе, Франция, Джони Уимс совершил трансатлантический перелет обратно в Южную Флориду с легендарным пилотом Маргрит Вальц. «Это был поистине удивительный опыт, который открыл глаза на возможности ТВМ. Я был поражен тем, как просто ТВМ 960 преодолел этот перелет».

Ключевыми новыми особенностями ТВМ 960 являются усовершенствованный двигатель Pratt & Whitney Canada PT6E-66XT и пятилопастный композитный винт Hartzell Propeller Raptor, которые оба подключены к двухканальной цифровой системе управления двигателем и винтом (EPECS).

Благодаря EPECS запуск PT6E-66XT полностью автоматизирован после активации одного переключателя. Рычаг управления двигателем в кабине становится электронной дроссельной заслонкой, использующей одно переднее положение от взлета до посадки, а EPECS оптимизирует работу силовой установки на протяжении всего полета, одновременно снижая нагрузку на пилота за счет интеграции всех функций и защиты двигателя.

На сегодняшний день Daher поставила более 1080 самолетов ТВМ в 12 различных модификациях, причем примерно 80% из них приобретены заказчиками из Северной Америки, большинство из которых базируются в Соединенных Штатах.



Dala Air подписала контракт на поставку двух медицинских самолетов Pilatus PC-12

Dala Air, первый и крупнейший оператор медицинских самолетов Pilatus PC-12 в Центральной Азии, расширяет свой парк PC-12 еще на два новых однодвигательных турбовинтовых самолета PC-12 NGX в медицинской конфигурации.

На днях заключен контракт с Balance Aviation (эксклюзивным авторизованным центром продаж и обслуживания Pilatus в Азербайджане, Армении, Болгарии, Кипре, Грузии, Греции, Узбекистане и Казахстане) на приобретение двух PC-12 NGX с поставкой в 2023 году.

В настоящее время парк компании представлен 18 вертолетами и семью самолетами, в том числе двумя медицинскими PC-12. В течение 2021 года флот компании увеличился на три вертолета и один самолет, теперь заказаны еще два новых PC-12 NGX, с поставкой в следующем году, а также есть планы по приобретению в 2023 году не менее трех вертолетов.

Директор авиакомпании Dala Air Вячеслав Романенко отметил: «Мы рады увеличить наш парк турбовинтовых самолетов Pilatus PC-12 NGX и продолжить наше партнерство с лидером отрасли компанией Pilatus Aircraft». Самолет имеет конфигурацию с установленным сертифицированным медицинским модулем американской компании Spectrum Aeromed, одобренным FAA и EASA. Самолет оснащен самым современным медицинским оборудованием, необходимым для оказания экстренной помощи.

Директор по продажам Balance Aviation Алексей Мордвинцев: «Уникальные характеристики швейцарских самолетов PC-12 NGX делают их незаменимыми при эксплуатации в непростых климатических и географических условиях Казахстана и всего региона Центральной Азии. Самолеты рассчитаны на использование коротких и неподготовленных взлетно-поса-

дочных полос, что открывает им доступ в небольшие и удаленные аэродромы, а широкая грузопассажирская дверь облегчает посадку и выгрузку в том числе и пациентов на носилках. Мы уверены, что контракт на поставку двух новых самолетов одному из ведущих операторов санитарной авиации в регионе Dala Air станет важным шагом для дальнейшего укрепления и развития нашего сотрудничества».

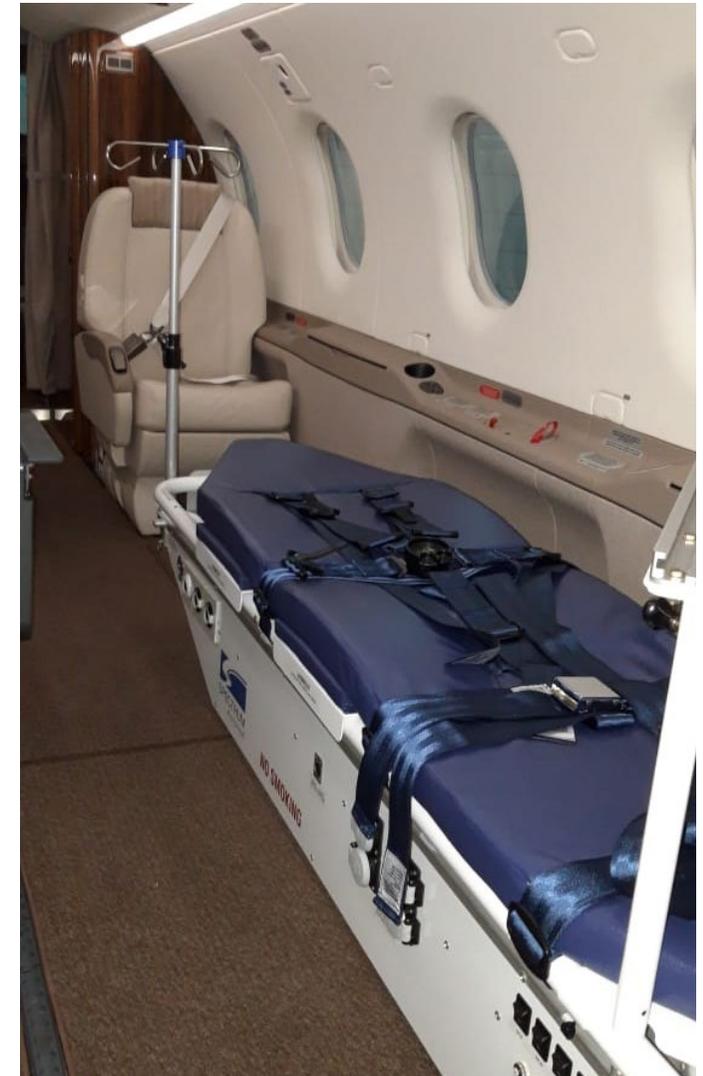
Сегодня PC-12 широко используется в санитарной авиации в Австралии, Канаде, США и Южной Африке. По оценкам Pilatus Aircraft, всего в мире более 100 самолетов PC-12 используются в санитарной авиации. Одним из самых ярких примеров эффективного применения этих самолетов стала австралийская компания Royal Flying Doctor, успешно выполняющая медицинские полеты на данном типе воздушного судна.

Однодвигательный турбовинтовой самолет PC-12 NGX может перевозить до 9 пассажиров в зависимости от конфигурации, развивает максимальную скорость в 537 км/ч и без дозаправки преодолевает расстояния до 3 426 км.

PC-12 NGX – это третье поколение легендарных швейцарских турбовинтовых самолетов Pilatus PC-12. На самолете внедрен ряд новых технологий, повышающих эффективность, надежность, комфорт и безопасность. Уникальная отличительная черта всех самолетов PC-12 – широкая грузовая дверь 1,35 x 1,32 м, открывающая доступ прямо в салон.

ТОО «Dala Air» является лидером отрасли в сегменте малой авиации. Компания имеет собственный аэродром, собственную техническую базу. Авиакомпания эксплуатирует вертолеты BO-105, AS350B3E, самолеты Partenavia P.68, DA-42 и PC-12. Авиационный флот авиакомпании состоит из 25 воздушных судов. Авиа-

компания имеет подготовленный высококвалифицированный инженерно-технический состав. Пилоты авиакомпании имеют высокую квалификацию и способны выполнять самые ответственные задачи.



ARGUS International представляет ARGUS Analytics

Компания ARGUS International, входящая в группу SGS, объявила о запуске ARGUS Analytics, новой услуги, которая предоставляется передовую глобальную информационную панель ARGUS ClearView и дает возможность индивидуального сеанса с аналитиком данных для поддержки операторов и их стратегических инициатив.

Обладая более чем 15-летним опытом анализа данных деловой авиации, компания ARGUS International

стремится предоставлять отрасли решения для обработки данных высочайшего качества.

ClearView с ARGUS Analytics поддерживает операторов, предоставляя им доступ к глобальным данным через панель мониторинга ClearView, а также специалистов по аналитике, которые являются экспертами в сборе сложных потоков данных и преобразовании их в ценные, содержательные отчеты. Специалисты по аналитике ARGUS публикуют ежемесячные от-

четы о деятельности, годовой отчет и полугодовой отчет, которые представляют собой отраслевой стандарт анализа данных.

«Наше программное обеспечение основано на реагировании на потребности нашей клиентской базы и рынка в целом. Теперь ARGUS Analytics продвигает эти предложения на шаг вперед, укрепляя наши и без того внушительные программные платформы с помощью нашей собственной аналитической группы. Результат действительно особенный, и я уверен, что наши клиенты сразу же увидят эффект от ARGUS Analytics», - сказал Трэвис Кун, старший вице-президент ARGUS International Market Intelligence.

ARGUS Analytics — это решение для операций, которым требуется специализированная поддержка в области анализа данных и которые хотят положиться на лидера отрасли, который выведет их на новый уровень.

«Уже более 26 лет компания ARGUS стремится к совершенству в бизнес-авиации, предоставляя данные и информацию, необходимые летным отделам для управления рисками, принятия обоснованных решений и постоянного совершенствования. ARGUS Analytics, предлагаемая через ClearView, предоставляет нашим клиентам возможности команды ARGUS для поддержки их потребностей в исследованиях данных», — сказал Майк Маккриди, президент ARGUS International.

ARGUS International продолжает предлагать инновационные решения для авиационной отрасли. Программные решения для отслеживания полетов, такие как TRAQPak и ClearView, а также программное обеспечение SMS, SafetyLinQ и PRISM ARMOR, признаны наиболее эффективными и точными в отрасли.



Luxaviation увеличивает парк

Пресс-служба Luxaviation Group сообщает о начале эксплуатации шести бизнес-джетов. Пять самолетов — Bombardier Global 5000, Cessna Citation CJ2, два совершенно новых Cessna Citation CJ4 Gen2 и Beechcraft King Air 260 — доступны для чартера, а Bombardier Challenger 604 Luxaviation будет эксплуатироваться на правах управления.

Джордж Галанопулос, главный исполнительный директор Luxaviation UK и глава отдела чартерных продаж в Европе Luxaviation Group, отметил, что такое быстрое расширение чартерного флота показывает, насколько мощно и уверенно группа выходит из пандемии. «Наш постоянно растущий флот предлагает все более разнообразные варианты для удовлетворения потребностей любого клиента. Поддерживая на-

ших клиентов, выполняющих чартерные рейсы, или управляя ценными и важными активами владельцев частных самолетов, мы всегда обеспечиваем самые высокие стандарты безопасности, надежности, ценности и обслуживания».

Базируясь в Дубае (Объединенные Арабские Эмираты), Bombardier Global 5000 предлагает чартерным клиентам чрезвычайно привлекательное сочетание эффективности и комфорта. Самолет может перевозить до 12 пассажиров. Имея дальность полета 4900 морских миль, Global 5000 сможет летать по таким маршрутам, как Дубай — Перт в Западной Австралии и Лондон — Лос-Анджелес (Калифорния).

Cessna Citation CJ2 — идеальный вариант для неболь-

ших групп с легким багажом на рейсах до трех часов. Эффективный и конкурентоспособный по цене, этот самолет является одним из самых популярных чартерных самолетов в Европе, а CJ2 Luxaviation будет базироваться в Баден-Бадене (Германия).

Самолеты Cessna Citation CJ4 Gen2 — первые два из трех таких самолетов, которые поступят в парк Luxaviation в Бельгии в 2022 году.

Базирующийся в международном аэропорту Лансерия, недалеко от Йоханнесбурга в Южной Африке, Beechcraft King Air 260 способен перевозить до восьми пассажиров, обеспечивая региону первоклассную эффективность турбовинтовых самолетов. Luxaviation ожидает, что самолет вызовет высокий спрос со стороны бизнес-сообщества для полетов в такие места, как Намибия, Ботсвана и Зимбабве.

Bombardier Challenger 604 может перевозить до девяти пассажиров и способен пролететь 4098 морских миль с максимальной скоростью 0,63 Маха. Challenger 604 будет управляться Luxaviation UK и будет зарегистрирован в Сан-Марино в рамках АОС Luxaviation. Этот самолет будет зарегистрирован в Part-NCC и недоступен для чартера.

Также Luxaviation будет представлена на стенде A8 на выставке Air Charter Expo 2022 в лондонском аэропорту Биггин Хилл 13 сентября 2022 года и продемонстрирует уникальное чартерное предложение для европейского рынка с самолетом Fairchild Dornier 328 Jet на статической экспозиции.

Fairchild Dornier 328 — это переоборудованный авиалайнер, который идеально подходит для чартерных рейсов по всей Европе и очень популярен среди групп, путешествующих с негабаритным багажом.



ЛМС-901 «Байкал» обретает нового заказчика в Забайкалье

АО «Уральский завод гражданской авиации» (УЗГА) и ООО «Аэросервис» 29 августа 2022 года подписали предварительный договор на поставку семи легких многоцелевых самолетов ЛМС-901 «Байкал», оснащенных отечественным турбовинтовым двигателем ВК-800СМ и воздушным винтом АВ-901.

Поставки воздушных судов намечены на 2025-2028 годы. Согласно документу, эксплуатант получит ряд дополнительных услуг в части подготовки летного и технического состава, технической поддержки в эксплуатации. Также договором закреплены гарантийные и прочие обязательства производителя.

«Уральский завод гражданской авиации и авиакомпанию «Аэросервис» связывает длительное успешное сотрудничество, и мы рады, что наш партнер - один из наиболее опытных эксплуатантов однодвигательных самолетов в Сибири и на Дальнем Востоке - выбрал «Байкал» для дальнейшего развития своего флота. Уверены, что ЛМС-901 позволит авиаперевозчику эффективно выполнять перевозки пассажиров и грузов в Забайкалье и соседних регионах», - заявил директор программ гражданской авиации УЗГА Олег Богомолов.

Генеральный директор авиакомпании «Аэросервис» Герман Бобров в свою очередь отметил, что «Байкал» будет востребован в перевозках на местных авиалиниях. «Мы надеемся на «Байкал», представленный нам в варианте с российским двигателем. Он станет хорошей сменой для эксплуатируемых сегодня однодвигательных самолетов, а на части маршрутов заменит двухдвигательный Л-410», - отметил он.

Также представители УЗГА и компании «Аэросервис» обсудили технический облик «Байкала» и возможность кастомизации воздушных судов, которые

будут поставлены авиакомпании. Комбинированная компоновка салона будет предусматривать возможность одновременной перевозки пассажиров и коммерческого груза. «Мы внесли свои предложения по изменению компоновки «Байкала», разработчик обещал к моменту запуска самолета в производство реализовать эти пожелания», - заявил Г. Бобров. О. Богомолов высоко оценил взаимодействие с авиакомпанией «Аэросервис» в части обсуждения облика воздушного судна. «Рассчитываем, что специалисты авиакомпании и впредь будут принимать экспертное участие в процессе разработки и сертификации «Байкала», что поможет произвести достойный вос-

требованный продукт для российской авиации», - дополнил он.

ЛМС-901 «Байкал» - легкий многоцелевой самолет, предназначенный для использования на местных воздушных линиях, а также для выполнения широкого спектра авиационных работ. Оснащен одним турбовинтовым двигателем. Рассчитан на перевозку до девяти пассажиров или до 2000 кг груза на дальность 1500-3000 км. Может эксплуатироваться с грунтовых взлетно-посадочных полос, предусмотрена возможность использования лыжного или поплавкового шасси.



К концу лета спрос на бизнес-джеты падает

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в первые 29 дней августа 2022 года активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов все еще немного опережала август прошлого года, и пока на 11% выше, чем три года назад.

С начала года количество полетов бизнес-джетов по всему миру увеличилось на 20% по сравнению с тем же периодом прошлого и 2019 годов. Глобальный трафик регулярных авиакомпаний не достиг прогнозируемого летнего восстановления: текущий август показал на 26% меньше рейсов по сравнению с августом 2019. У самых загруженных мировых авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Air Lines, Ryanair, United Express) количество рейсов с 1 января по 29 августа выросло на 36% по сравнению с прошлым годом, но пока на 7% меньше, чем три года назад.

Северная Америка

В течение августа активность бизнес-джетов в Северной Америке выросла на 1% по сравнению с августом прошлого года и на 13% по сравнению с 2019 годом. Но за 34-ю неделю, закончившуюся 28 августа, количество вылетов бизнес-джетов снизилось на 4% по сравнению с предыдущей неделей. По сравнению с 34-й неделей 2021 года общая активность выросла на 0,5%, но это произошло за счет все еще растущего трафика частных полетов на фоне падения долевых и чартерных рейсов, которые за последние 4 недели снизились на 8%. Рынок Part 135 и 91K (чартерные и долевые операции) во Флориде, бывшем центре активности во время пандемии, снизился на 1%, что является улучшением по сравнению с 4-недельным трендом -3%, также довольно быстро снижается спрос на чартерные перевозки в Калифорнии: 34-я неделя показала падение трафика на 11% по сравнению со снижением на 7% за последние 4 недели.

За прошедший год весь регион Северной Америки достиг рекордной активности: было выполнено почти 2 миллиона рейсов бизнес-джетов, что на 18% больше, чем в предыдущем году, в котором к августу 2021 года трафик догнал уровень 2019 года. США полеты бизнес-авиации увеличились на 23% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года,

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	15,006,313	71%	27.9%	49.1%	-25.8%
Business Aviation	3,652,547	17%	16.0%	62.6%	14.5%
Other	1,746,753	8%	29.6%	89.9%	10.7%
Cargo	743,454	4%	-1.8%	7.6%	4.9%
Grand Total	21,149,067	100%	24.5%	51.9%	-17.7%

Глобальная активность самолетов в январе-августе 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Aircraft Type	Departures PTD	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
Bombardier-Challenger 300 / 350	134,943	831	11.0%	66.1%	16.9%
Cessna-Citation Excel / XLS	127,457	782	18.2%	76.3%	12.2%
Embraer-Phenom 300	115,624	556	13.4%	82.8%	40.4%
Cessna-Citation Latitude	81,127	288	17.7%	107.8%	72.1%
Hawker-Hawker 700/750/800/850/900	78,027	706	12.4%	79.5%	10.1%
Cessna-560 Encore / 5 / Ultra	74,702	860	6.8%	52.6%	11.2%
Bombardier-Challenger 600/601/604...	69,100	765	16.3%	73.1%	4.4%
Cessna-Citation CJ3	68,079	613	22.2%	77.2%	40.7%
Gulfstream G300/350/400/450	67,854	755	12.3%	79.9%	18.5%
Cessna-Citation CJ1 / CitationJet / 525	56,960	973	11.0%	60.8%	9.4%
Hawker Beechjet 400/400A /Nextant	56,810	498	2.6%	61.8%	11.8%
Cessna-Citation Sovereign	54,137	482	16.6%	72.7%	7.0%
Gulfstream-GV/500/550	52,259	903	49.8%	116.7%	25.4%
Dassault-Falcon 2000	50,124	561	39.2%	90.5%	2.9%
Cessna-Citation X / 10	45,090	330	9.8%	52.0%	7.9%
Grand Total	1,895,686	18,029	18.3%	76.9%	18.7%

Самые популярные типы бизнес-джетов в Северной Америке с 1 января по 29 августа 2022 года по сравнению с предыдущими годами

при этом как Канада, так и Мексика по-прежнему отстают от допандемийной активности.

Направления, такие как Пуэрто-Рико, Коста-Рика и Виргинские острова США, имеют как минимум 30-процентный прирост по сравнению с допандемийным периодом январь-август 2019 года. В большинстве стран Карибского бассейна наблюдалась рекордная активность, за исключением Каймановых островов, Бермудских островов и Барбадоса.

Во всем регионе Challenger 300/350 является самым популярным самолетом в этом году, его трафик на 17% больше, чем до пандемии. Embraer Phenom и Citation Latitude продемонстрировали наибольший рост активности флота. Парк самолетов GV/500/550 летает на 25% больше, чем в 2019 году.

Европа

В Европе трафик бизнес-авиации в этом месяце на 6% ниже, чем в августе прошлого года, и на 18% больше, чем три года назад. На 34-й неделе, закончившейся 28 августа, активность была на 7% ниже, чем на той же неделе 2019 года, при этом чартерный рынок упал на 10% в годовом исчислении, что немного хуже, чем тенденция снижения на 8% за последние 4 недели.

В большинстве ведущих аэропортов бизнес-авиации Европы наблюдается снижение активности по сравнению с исключительным уровнем трафика в августе прошлого года, при этом Ницца, Ольбия и Майорка значительно менее загружены. Но есть исключения, в частности, Лутон с ростом на 40% в годовом исчислении и на 24% по сравнению с сопоставимым периодом 2019 года, и Биггин-Хилл, активность которого выросла на 14% по сравнению с августом прошлого года, в результате чего рост в этом месяце по сравнению с 2019 годом увеличился до 68%.

Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы активность бизнес-джетов в годовом исчислении выросла на 21%, а по сравнению с августом 2019 года — на 52%. За 34-ю неделю на ключевых рынках Ближнего Востока, Южной Америки и Азии рост составил около 15% в годовом исчислении, при этом спрос в Африке упал на 2% по сравнению с 2021 годом.

Деловая авиация в Китае продолжает сокращаться из-за длительных мер по борьбе с коронавирусом: показатели за январь-август 2022 года снизились на 47% по сравнению с прошлым годом, и на 37% по сравнению с сопоставимым периодом 2019 года. Рост количества рейсов бизнес-джетов с начала года по-прежнему впечатляет в Австралии, Бра-

зилии, Индии и Нигерии, где по сравнению с 2021 годом количество вылетов из Абуджи сократилось на 18%, но все же в 3 раза выше по сравнению с 2019 годом.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Активность деловой авиации к концу месяца снижается, особенно в Европе, хотя в этом также «виноват» не по сезону сильный август 2021 года. С начала года активность бизнес-джетов держится на уровне около 20% по сравнению с прошлым годом, в котором рынок вернулся к уровню 2019 года. Большой вопрос заключается в том, сможет ли спрос на рейсы выдержать начало осени и быстрое ухудшение экономических перспектив в ближайшие несколько месяцев».

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
LFMN,NCE,Nice-Côte d'Azur,Nice	2,165	3.8%	-15.7%	17.6%	7.3%
LFPB,LBG,Paris-Le Bourget,Paris (FR)	1,560	2.7%	2.2%	50.7%	22.2%
LIEO,OLB,Olbia Costa Smeralda,Olbia (SS)	1,447	2.5%	-11.4%	10.9%	4.4%
LEIB,IBZ,Ibiza,Ibiza	1,238	2.2%	-0.1%	39.3%	21.1%
LSGG,GVA,Geneva Cointrin Intl.,Geneva (CH)	1,175	2.0%	-8.1%	13.6%	13.5%
EGLF,FAB,Farnborough,London (GB)	1,127	2.0%	-2.8%	14.4%	7.7%
EGGW,LTN,London Luton,London (GB)	1,082	1.9%	40.9%	44.3%	24.7%
LEPA,PMI,Palma De Mallorca,Mallorca	1,026	1.8%	-9.7%	34.3%	35.2%
LSZH,ZRH,Zurich,Zurich	1,017	1.8%	-7.7%	12.1%	41.4%
EGKB,BQH,London Biggin Hill,London (GB)	924	1.6%	14.2%	22.4%	68.3%
LGAV,ATH,Eleftherios Venizelos Intl.,Athens (GR)	901	1.6%	-9.7%	27.8%	37.8%
LTFE,BJV,Milas Bodrum Intl.,Bodrum	849	1.5%	31.6%	12.6%	60.2%
LTBA,ISL,Ataturk Intl.,Istanbul	841	1.5%	15.5%	36.7%	46.8%
LEMG,AGP,Málaga,Málaga (ES)	756	1.3%	-1.6%	80.9%	41.6%
LIML,LIN,Milano Linate,Milan (IT)	729	1.3%	-4.6%	37.8%	
Grand Total	57,409	100.0%	-5.6%	17.3%	18.2%

Самые загруженные аэропорты бизнес-авиации в Европе с 1 по 29 августа 2022 года по сравнению с предыдущими годами

Производители имеют «значительную подушку» против экономического спада

Сильный уровень заказов привел к тому, что во втором квартале соотношении заказов к поставкам достигло 1,8:1, что указывает на высокий спрос. В отчете говорится, что производители имеют невыполненные обязательства на сумму \$46,4 млрд, что на 49% больше, чем в предыдущем году и дает им «существенную защиту» от любого потенциального спада.

«Производители снова сообщили о высокой покупательской способности, что привело к увеличению портфелей заказов по всей отрасли и поддержало сильную ценовую среду», — говорится в сообщении GJC. «Благодаря высокому спросу и прагматичному поведению производителей сегодняшний рынок бизнес-джетов устойчив и должен хорошо себя чувствовать даже в условиях экономического спада».

Сроки выполнения заказов «продлеваются» до 2024 года для большинства производителей, а в некоторых случаях даже дольше. По данным GJC, из основных производителей у Bombardier был самый большой уровень заказов в квартале.

Стоимость сделок с бизнес-джетами также выросла, увеличившись в первом полугодии на 14% в долларовом выражении, до \$14,8 млрд по сравнению с \$12,9 млрд в первом полугодии 2021 года, что обусловлено высокой активностью на вторичном рынке и устойчивым ростом новых поставок. Возглавлял восстановление вторичный рынок, который в первом полугодии вырос на 28,1% по сравнению с первым полугодием 2021 года. Долларовая стоимость новых поставок увеличилась на 1%, поскольку производители работали над удовлетворением спроса.

Новые пользователи услуг деловой авиации также поддержали рост трафика, что помогло увеличить

его на 22,4% по сравнению со вторым кварталом 2021 года из-за проблем с линейными авиакомпаниями. GJC ожидает, что отрасль сохранит новых пользователей, поскольку исторические закономерности предполагают, что они «привыкнут к безопасности, удобству и продуктивности, которые доступны на борту деловых самолетов».

Согласно отчету, во втором квартале уровень запасов на вторичном рынке немного увеличился, но остался «значительно ниже исторического уровня». GJC со-

общила, что отчеты отраслевых обозревателей указывают на то, что некоторые владельцы самолетов могут быть заинтересованы в продаже своих самолетов, чтобы воспользоваться текущими ценами. «Какой бы ни была причина, если она сохранится, эта тенденция может обеспечить более здоровый уровень предложения для покупателей», — говорится в отчете. «Этот тренд также получит импульс, когда начнут поступать новые самолеты и когда владельцы будут активно продавать свои нынешние самолеты после получения новых бизнес-джетов».



Запрет на бизнес-джеты во Франции — это легкая цель, и толпа требует жертв

Роберт Балтус беспокойный человек. Настолько взволнованный, что на этой неделе он написал эксклюзивно в редакцию крупнейшего издания по бизнес-авиации Corporate Jet Investor (CJI), чтобы изложить свои опасения по поводу запрета на полеты частных самолетов, предложенного недавно во Франции.

В качестве главного операционного директора Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА) Балтус отреагировал на планы министра транспорта Франции Клемана Бона запретить или ограничить использование частных самолетов во Франции. Такие планы было бы легко отбросить как горький плод — популистскую политику зависти. Но это означало бы отвести искренние опасения по поводу использования частных самолетов в Европе и Северной Америке. В мае были предложены ограничения на прибытие частных самолетов в аэропорт Ист-Хэмптон в Нью-Йорке. Ходили даже разговоры о запрете больших частных самолетов. Ранее предлагалось ввести запрет или штрафные налоги на посадки частных самолетов

в Массачусетсе. Канада пошла еще дальше. Со следующего месяца страна добавляет 10% налог на покупку роскошных самолетов, автомобилей и лодок.

Мотивацию таких предложений легко обнаружить. Возьмем, к примеру, сильно критикуемый 17-минутный полет Кайли Дженнер на 40 миль в районе Лос-Анджелеса. Независимо от того, был ли это рейс с изменением позиционирования (который произошел бы независимо от его знаменитого пассажира), такие рейсы вызывают реальную озабоченность по поводу воздействия частных перелетов на окружающую среду, в частности, и авиации в целом.

Письмо Балтуса, направленное в редакцию против предложенного запрета, представляет собой мастер-класс по сбору тщательных и взвешенных аргументов в пользу частной авиации. «Запугивание самого маленького сегмента авиационного сектора, представляющего 0,04% глобальных выбросов CO₂ — это легкая цель, и толпа требует жертв, но это ничего не решит»,

— уверен Балтус. «Наоборот, это еще больше ухудшит европейскую экономику и жизнь граждан, которых мы обслуживаем и нанимаем».

Франция имеет большое авиационное и технологическое наследие с крупными производителями деловой авиации, такими как Dassault, Daher, Airbus и Airbus Helicopters, пишет Балтус. «Эти компании развивают устойчивую авиацию завтрашнего дня с помощью всех типов технологических усовершенствований, таких как SAF, электрические самолеты и т. д.». Частная авиация, как и авиакомпания, обязалась достичь углеродной нейтральности к 2050 году. Кроме того, только в Европе авиация приносит 87 млрд евро (\$86,98 млрд) экономической продукции и поддерживает около 400 000 высококвалифицированных рабочих мест.

Такие аргументы уже получили поддержку многих респондентов на платформах социальных сетей CJI. Чарльз Пейс, директор по гражданской авиации Transport Malta, выразил недовольство многих респондентов. Ян Петтс, глава отдела яхтинга и авиации в Equiom Group, сказал от имени многих: «Приятно видеть, как наша отрасль мобилизуется против этих популистских политиков, покупающих голоса, которые не сделали свою домашнюю работу».

Между тем, возможно, мы сможем найти вдохновение в хитовой мелодии Вуди Гатри 1940 года «Worried Man Blues». «Чтобы петь волнующую песню, нужен встревоженный человек», — напевал Гатри. «Я беспокоюсь сейчас, но я не буду беспокоиться долго». Это может быть верно и для частной авиации — если сектор сможет найти единый и убедительный голос, чтобы ответить на его многочисленные и все более громкие критики», — резюмирует Балтус.



Кубань хочет взлететь на воздух

Власти Кубани обсудили с представителями бизнеса и учеными возможность развития в регионе малой авиации. Как пишет Коммерсантъ, Губернатор края Вениамин Кондратьев считает, что малая авиация может стать важной частью транспортной инфраструктуры региона. Представители отрасли полагают, что это направление вполне возможно развить на Кубани, но для этого необходимы организация производства отечественной авиатехники, серьезные инвестиции и федеральная поддержка.

Малая авиация имеет серьезные перспективы и может стать важной частью транспортной инфраструктуры Краснодарского края, когда действующие огра-

ничения на полеты будут сняты. Такое заявление сделал губернатор Кубани Вениамин Кондратьев 30 августа на встрече с представителями бизнеса и научного сообщества. «Легкие самолеты востребованы для обработки полей, а также в сфере туризма. Но сейчас отрасль — одна из самых импортозависимых и наиболее пострадавших от санкций. В России не производят серийные двигатели, есть сложности с поставкой комплектующих. Но на Кубани работают предприниматели, готовые генерировать новые идеи и вкладывать в развитие направления», — заявил господин Кондратьев.

Коммерческий директор аэроклуба «Авиапарк» (Го-

рячий Ключ) Дмитрий Левин, присутствующий на встрече с губернатором, считает, что для развития направления малой авиации в Краснодарском крае необходимо решить вопрос с двигателями. «Легкая авиация — актуальная тема, я посетил многие аэродромы и уверен, что данное направление можно развить и в Краснодарском крае», — сказал он.

Кубанский государственный технологический университет при соответствующем взаимодействии с властями и инвесторами сможет освоить новое направление, считает президент КубГТУ Владимир Лобанов. «У нас есть факультет машиностроения, технология восстановления деталей двигателей, моделирование систем приводов. Готовы действовать, привлекать наших студентов», — говорит спикер.

По мнению председателя совета директоров АО «Научно-производственная компания «ПАНХ»» Владимира Козловского, для России, обладающей огромной территорией и не всегда качественными дорогами, развитие малой авиации — актуальная задача. «Малоразмерные самолеты и вертолеты целесообразно использовать для перевозок в те местности, где отсутствует аэропортовая инфраструктура, имеются труднодоступные населенные пункты», — говорит летчик с 50-летним стажем. По его словам, ранее малая авиация перевозила пассажиров, почту и грузы в Туапсе (Агой), Псебай, Курганинский, Ейский, Лабинский, Приморско-Ахтарский районы. Также ее можно использовать для обработки сельхозугодий, патрулирования территории и охраны лесов, отмечает эксперт.

Начальник парашютной службы аэроклуба «Южное небо» (поселок Энем, Адыгея) Сергей Патраков считает, что малая авиация — весьма рентабельный бизнес, который имеет спрос. По его словам, высоко-



прибыльными являются услуги владельцев легкомоторных самолетов по мониторингу объектов инфраструктуры, например трубопроводов. «При наличии соответствующих предложений на рынке большим спросом у платежеспособных туристов, не желающих летом стоять в пробках на автодорогах, будут пользоваться пассажирские перевозки на побережье, однако развитию отрасли препятствуют административные барьеры», — рассказал собеседник «Ъ-Кубань».

Чтобы развивать малую авиацию, на федеральном уровне нужно решить ряд задач и в первую очередь

наладить собственное производство соответствующей техники, отмечает господин Козловский. «Отечественная авиапромышленность уже лет 40–50 в этом направлении не развивалась. Кроме самолета АН-2 1947 года, ничего принципиально нового отечественного выпущено не было. В последнее время мы летали на импортных самолетах типа Cessna и вертолетах Robinson. С учетом закрытия импорта мы должны организовывать свое производство. Второе — законодательная база в этой отрасли не сформировалась. Плюс у нас неразработанное направление — беспилотная авиация, ее тоже нужно увязывать в законодательную

базу. И, конечно, важнейшей является кадровая проблема, систему подготовки авиационного персонала нужно менять коренным образом», — считает он.

По мнению господина Козловского, малая авиация не обязательно должна быть дорогой для потребителя, однако чтобы она была доступной, приближенной к стоимости железнодорожных и автоперевозок, производство авиатехники должно быть серийным и массовым, а это требует серьезных инвестиций. При этом, отметил представитель ПАНХ, без государственного участия в этом вопросе вряд ли обойтись.



Самолет недели

Оператор/владелец: **Weltall-avia**

Тип: **Hawker 800XP**

Год выпуска: **2016 г.**

Место съемки: **август 2022 года, Moscow Vnukovo - UUWW, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко