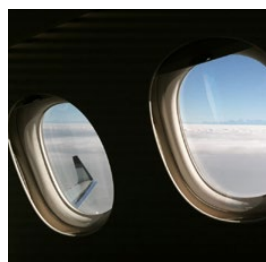
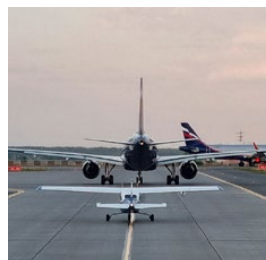




Начнет с приятного. Казахстанский бизнес-оператор Comlux KZ первым на постсоветском пространстве успешно прошел аудит Международного совета деловой авиации (IBAC) и получил сертификат IS-BAO Stage II. От всей души поздравляем наших старинных партнеров.

По словам старшего руководителя Hunt and Palmer, чартерные брокеры по-прежнему констатируют, что спрос превышает имеющееся количество доступных самолетов, поскольку «новички» остаются в отрасли надолго, операторы консолидируются, а владельцы частных самолетов выводят свои управляемые самолеты из чартерного рынка. Венди Мэтьюз-Ортиз, вице-президент Hunt and Palmer отметила, что эти факторы создают «идеальный шторм» для брокеров как в США, так и в Европе. Она добавила, что впервые за свою 25-летнюю карьеру ей пришлось информировать клиентов об отсутствии доступных самолетов по их цене. Подробности в этом номере.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 30 дней января 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов был на 2% выше по сравнению с сопоставимым периодом 2022 года, и на 15% выше относительно 2019 года. Объем полетов турбовинтовых самолетов в том же периоде был на 6% больше, чем в прошлом году, и на 10% больше, чем в 2019 году. В сегменте бизнес-джетов наблюдается более медленный рост: рейсов выполнено на 1% больше, чем в январе прошлого года, и на 17% больше, чем в 2019 году. В последние три месяца (30.10.22 - 30.01.23) трафик бизнес-джетов упал на 2% по сравнению с тем же периодом прошлого года, но все еще на 18% выше, чем три года назад. За 30 дней января активность регулярных авиакомпаний на 24% выше, чем в том же периоде прошлого года, и на 11% ниже по сравнению с январем 2019 года. Трафик пяти крупнейших мировых авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Airlines, United Airlines и Ryanair) в этом месяце вырос на 22% по сравнению с прошлым годом, и на 5% выше по сравнению с 2019 годом.



Спрос на чартерные рейсы падает

WINGX: Снижение спроса на бизнес-джеты в Европе начинает вызывать беспокойство, при этом на чартерном рынке наблюдается самое большое падение, особенно в Центральной Европе. И наоборот, трансатлантические авиаперевозки все еще на хорошем уровне

стр. 22

Чикагскую конвенцию предложили поменять

Глава Росавиации предложил поменять правила Чикагской конвенции о международной гражданской авиации. Это позволит избежать одностороннего аннулирования свидетельств о регистрации самолетов, как было с Россией в прошлом году

стр. 25

Прогноз спроса на чартеры на начало 2023 года

Руководитель отдела Insight & Analytics компании Avinode Гарри Кларк рассматривает тенденции спроса и цен в Европе, США и на Ближнем Востоке на основе данных маркетплейса Avinode

стр. 26

UTG PA: итоги 2022 года

Сегодня в гостях у BizavNews Альбина Ливенцева, директор по работе с клиентами UTG PA, которая расскажет нашим читателям об основных итогах 2022 года и планах на год наступивший

стр. 28

Минфин предложил освободить от налогов услуги обмена авиазапчастей

Министерство финансов РФ подготовило изменения в Налоговый кодекс РФ, которые позволят снизить издержки сервисных компаний в авиаотрасли, обеспечивающих доступ к складам запчастей, сообщает ТАСС.

«Минфин России в рамках поручения правительства РФ подготовил изменения в Налоговый кодекс, направленные на снижение дополнительных налоговых издержек сервисных компаний в авиационной отрасли, которые оказывают услуги доступа к складам (пулам) запасных частей. Так, законопроектом устанавливается нулевая ставка НДС на операции по обмену неисправных запасных частей, компонентов и комплектующих изделий

воздушного судна или авиационного двигателя на аналогичные исправные. Также предлагается исключить из состава доходов и расходов, учитываемых при исчислении налога на прибыль организаций, стоимость запасных частей и компонентов воздушного судна или авиационного двигателя при осуществлении таких обменных операций», - говорится в сообщении ведомства.

В пресс-службе отметили, что принятие законопроекта будет способствовать реализации целей Государственной программы Российской Федерации «Развитие авиационной промышленности на 2012-2025 годы». Проект документа в настоящее время рассматривается в правительстве РФ.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPXH



В Узбекистане появился первый Bombardier Global 7500

В Узбекистане появился первый Global 7500, который эксплуатируется в интересах частного клиента. Воздушное судно зарегистрировано в Сан-Марино и базируется в международном аэропорту Ташкента.

Бизнес-джет уже выполнил первый международный рейс в Великобританию, следует из онлайн-сервиса по отслеживанию полетов воздушных судов Flightradar 24.

14-местный бизнес-джет Bombardier Global 7500 оснащен восемью полноценными спальными местами и разделен на четыре зоны, включая полно-размерную кухню и спальню. На борту есть спальня, конференц-зал или гостиная, рабочие офисы с доступом к интернету, полностью оборудованная кухня и душ. Пассажирские кресла Nuage Seat с системой плавной трансформации обеспечивают комфорт в любом положении. Он способен выполнять беспосадочные перелеты на дальность до 14260 км на максимальной высоте 15500 метров.





Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Jetex и Skylegs объявляют об интеграции своих платформ

На этой прошлой неделе Jetex и Skylegs объявили об интеграции своих платформ, чтобы операторы самолетов могли быстрее и проще выполнять рейсы.

В рамках интеграции полеты, запланированные на платформе Skylegs, могут быть выполнены в три этапа: полет запланирован в Skylegs — все полетные услуги моментально синхронизируются и управляются Jetex — оператор получает подтвержденный статус от Jetex.

«Все процессы теперь будут автоматизированы вместо того, чтобы две отдельные системы работали одновре-

менно на этапах планирования и выполнения полета», — комментируют в Jetex.


Кроме того, ожидается, что интеграция уменьшит количество ошибок и повысит эффективность, а также улучшит управление операционными расходами. По оценкам Jetex, ежегодно благодаря партнерству будет выполняться более 35 000 рейсов. «Эта интеграция является одним из многих примеров того, как две компании помогают операторам самолетов модернизировать и автоматизировать свои операции, чтобы сделать их более эффективными», — резюмируют в Jetex.




КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ЛЮБОГО ТИПА.

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



BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

Comlux KZ первым на постсоветском пространстве успешно прошел аудит IS-BAO Stage II

Казахстанский бизнес-оператор Comlux KZ первым на постсоветском пространстве успешно прошел аудит Международного совета деловой авиации (IBAC) и получил сертификат IS-BAO Stage II.

«Я рад сообщить, что мы успешно завершили нашу сертификацию IS-BAO Stage II. Особенно в такие времена, когда наша компания растет так быстро! Наша приверженность безопасности была прове-

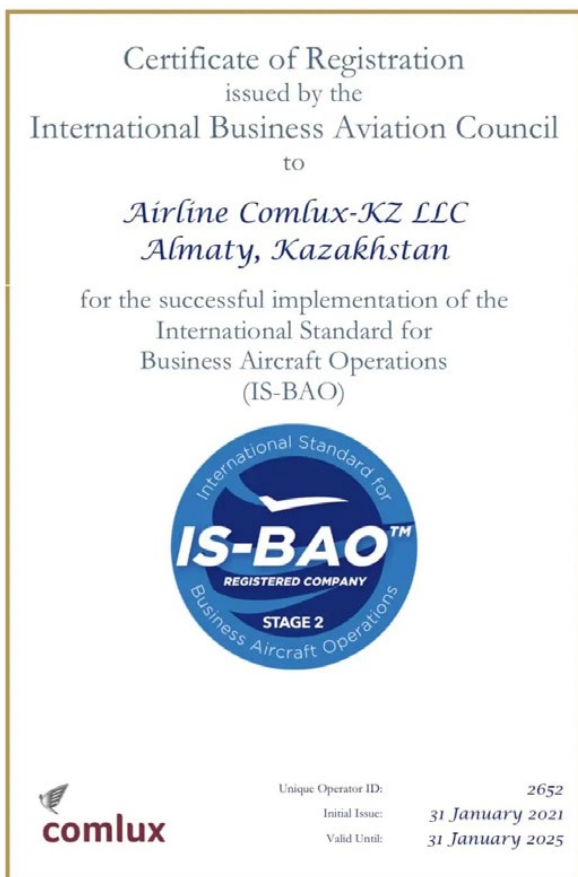
рена в ходе сертификации IS-BAO Stage II. Стандарт был разработан отраслью деловой авиации для поощрения использования высококачественных операционных процедур», - прокомментировал BizavNews глава Comlux KZ Денис Иванов.

В настоящее время парк Comlux KZ состоит из шести самолетов, включая два Embraer Legacy 650, Embraer Praetor 600, Pilatus PC24, Bombardier Challenger CL604, Bombardier Challenger CL850. В компании работают 178 человек.

IS-BAO (International Standard for Business Aircraft Operations) представляет собой добровольный международный стандарт эксплуатации деловых воздушных судов и был впервые представлен на выставке EBACE еще в 2002 году. Цель внедрения стандарта – повышение уровня профессионализма и безопасности работы авиакомпании или корпоративного департамента авиационных перевозок.

IS-BAO предусматривает три уровня проведения аудитов, которые определяют степень внедрения и эффективности работы SMS (системы управления безопасностью полетов):

- Stage I – SMS документирована, одобрена, обеспечена ресурсами и начинает внедряться
- Stage II – SMS функционирует, результаты функционирования измеряются и анализируются
- Stage III – SMS устойчиво функционирует и поддерживается непрерывный процесс улучшения культуры безопасности полетов



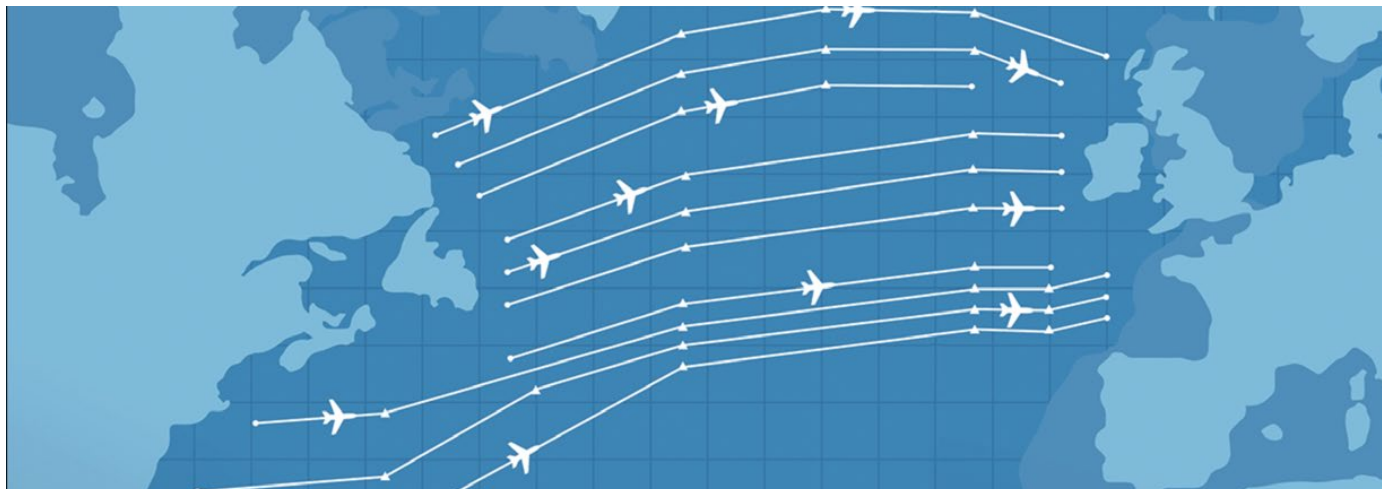
Опубликовано пересмотренное Руководство по операциям в Северной Атлантике

Чтобы держать эксплуатантов в курсе многих процедур и требований к полетам в системе North Atlantic Track (NAT), ИКАО выпустила пересмотренный документ NAT 007 «Руководство по полетам и воздушному пространству в Северной Атлантике». В руководстве отмечается, что, поскольку воздушное пространство Северной Атлантики является «самым загруженным океаническим воздушным пространством в мире», требуется строгое соблюдение процедур для обеспечения безопасного эшелонирования воздушных судов.

Большинство рейсов в Северной Атлантике выполняются по маршрутам, обозначенным как воздушное пространство высокого уровня NAT (NAT HLA) между эшелонами FL285 и FL420 включительно. Для обеспечения безопасного вертикального эшелонирования и достаточной пропускной способности воздушного пространства сокращенные интервалы вертикального эшелонирования (RVSM) применяется во всем Североатлантическом

регионе. Таким образом, большая часть документа содержит информацию для авиационных агентств, летных экипажей и диспетчеров, планирующих и выполняющих полеты в пределах или выше NAT HLA. Он также предлагает руководство для государственных регулирующих органов, ответственных за утверждение, сертификацию или лицензирование таких эксплуатантов воздушных судов, летных экипажей или диспетчеров.

Обширный список конкретных изменений, которые описываются как «редакционные и незначительные поправки», закладывают фундамент. Но понимание основного документа и его изменений может быть столь же сложным, как и воздушное пространство, к которому он применяется. Таким образом, OpsGroup, поставщик информации об операциях международной деловой авиации, представил [сводку](#) наиболее важных изменений в 174-страничном руководстве.



Представляем Як-40Д VIP

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

Dream Jet

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

E-mail: flight@mydreamjet.ru

CrewBlast поддерживает рост с помощью обновления приложения

Рекрутинговый стартап CrewBlast выпустил обновленное приложение, которое включает в себя часто запрашиваемые функции, чтобы упростить использование сервисом. Приложение CrewBlast, запущенное в 2021 году, объединяет частных авиа-перевозчиков с доступными квалифицированными экипажами и бортпроводниками. CrewBlast v2.0 выходит после того, как компания завершила свой первый полный год работы и превзошла прогнозируемые продажи на 350%.

Новая версия включает в себя возможность для зарегистрированных членов экипажа загружать и сохранять свои документы в приложении, что позволяет быстрее реагировать и сокращать время найма. CrewBlast отметил, что операторы, нанимающие экипаж, могут просматривать и одобрять

документы на веб-портале, заявляя, что это упрощает процесс и делает его бесшовным. После одобрения система знакомит нанимающего оператора с членами экипажа. CrewBlast расширяет свою базу данных, включив в нее сотрудников службы безопасности с правом ношения оружия, которые необходимы для полетов в определенные аэропорты.

«Наш первый полный год работы превзошел все прогнозируемые ожидания, и отзывы были невероятными», — сказал президент компании Тимоти Гриффин. CrewBlast объясняет быстрый рост продаж своим автоматизированным подходом, скоростью связи между операторами и сотрудниками и глобальным охватом.



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

В Al Maktoum International Airport подсчитали трафик

Аэрокосмический центр имени Мохаммеда бин Рашида (MBRAN), на территории которого расположен Al Maktoum International Airport, заявил, что в 2022 году трафик частных самолетов продолжил расти, увеличившись на 3% по сравнению с 2021 годом.

В течение года хаб зафиксировал 15 444 рейса. В декабре 2022 года было зарегистрировано 2319 полетов частных самолетов, что является самым высоким месячным показателем (рост на 36% по сравнению с декабрем 2021 года).

Рост трафика объясняется несколькими факто-

рами, такими как стратегические инициативы, объявленные правительством. Это привело к рекордному количеству посетителей и привлечению инвесторов со всего мира, которые стекаются в эмират из-за простоты ведения бизнеса, безопасности и привлекательных визовых схем. И это лишь некоторые из них преимуществ. Еще одним важным фактором является чемпионат мира по футболу FIFA 2022, который проходил в Катаре, когда многие VIP-пассажиры и владельцы частных самолетов прилетели в Дубай и через VIP-терминалы отправлялись на ЧМ, что свидетельствует о доверии и уверенности в услугах премиум-класса, предлагаемых в аэропорту.



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

В 2023 году Robinson празднует 50 лет

В 2023 году компании Robinson Helicopter исполняется 50 лет. Основанная Фрэнком Робинсоном 20 июня 1973 года, компания стремилась проектировать и производить простые и надежные вертолеты максимально эффективно без ущерба для качества.

50-летняя веха Robinson представляет собой нечто большее, чем просто прошедшее время, это подтверждение успеха компании. Простые и надежные вертолеты Robinson изменили облик авиации общего назначения, сделав летное обучение и владение вертолетом доступным для более широкого круга потребителей. С парком из более чем 13000 вертолетов, работающих по всему миру, можно с уверенностью сказать, что Robinson Helicopter является лидером в вертолетной отрасли.

Компания Parapex Media, занимающаяся изучением рынка вертолетов, сообщает следующие объемы производства на сегодняшний день:

- R22 – 4875
- R44 Astro/Raven I/Clipper I – 2725
- R44 Raven II/Clipper II – 4625
- R44 Cadet – 90
- R66 – 1210
- ВСЕГО - 13525

Из них более 2000 были выведены из эксплуатации после аварий, и есть еще одна партия из многих сотен машин по всему миру, которые находятся на хранении в ожидании следующего капитального ремонта, если это будет экономически целесообразно.

Uzbekistan Helicopters присматриваются к Airbus H145

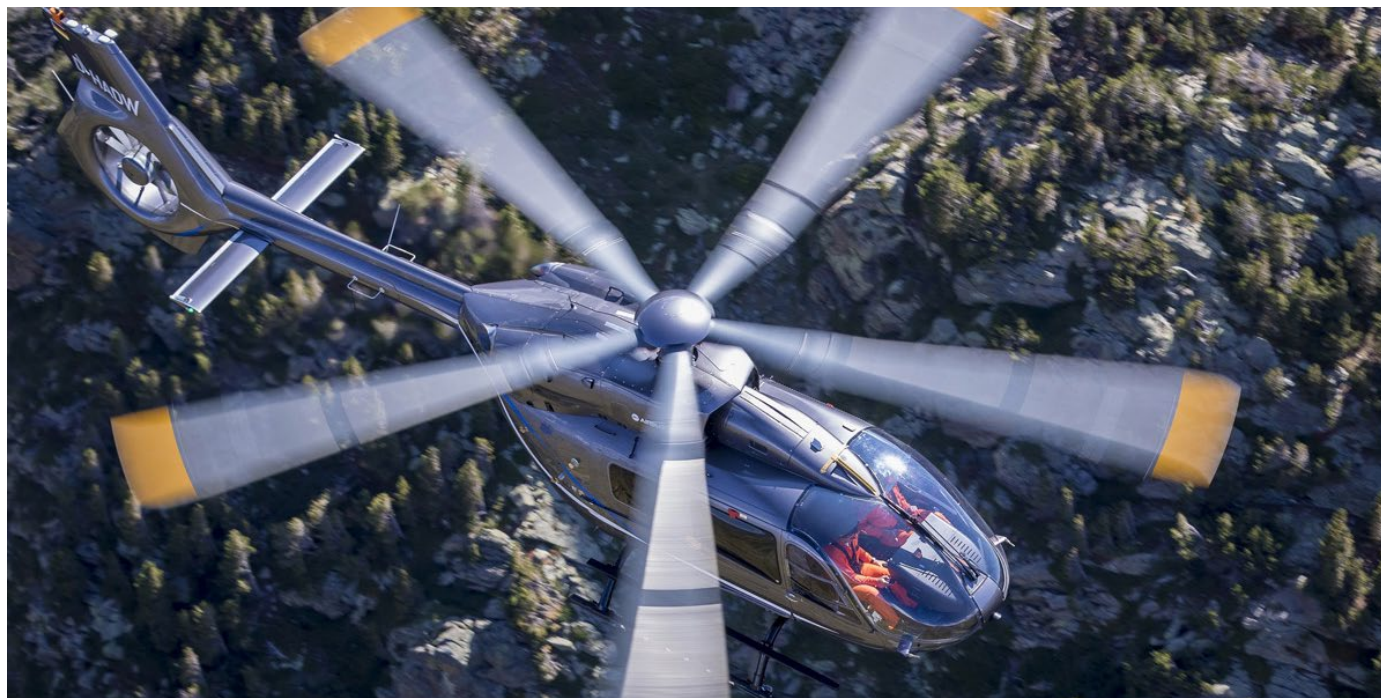
Вертолетная «дочка» Uzbekistan Airways планирует в следующем году приобрести два вертолета Airbus H145 для модернизации парка. Сейчас в парке Uzbekistan Helicopters уже эксплуатируются модели H125 и H130, а также отечественные Ми-8 в различных конфигурациях.

Компания специализируется на выполнении авиационных работ, трансфера, туристических полетов и медицинской эвакуации. Место базирования вертолетов - ООО «Международный аэропорт Ташкент имени И.Каримова».

Источник в компании сообщил, что речь идет о двух пятилопастных вертолетах H145. Специали-

сты компании уже выполнили первые ознакомительные полеты на вертолетах, в настоящее время прорабатывается контракт на поставку.

Новая версия самого продаваемого легкого двухдвигательного вертолета Airbus H145 была представлена на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте. Благодаря пятилопастному несущему винту, сконструированному без использования подшипников и шарниров, были существенно снижены вибрации в полете, что повысило уровень комфорта пассажиров и при этом позволило отказаться от активной системы виброгашения. В результате полезная нагрузка была увеличена на 150 кг по сравнению с предшественником.



Bell увеличил поставки вертолетов

Компания Bell Helicopter (входит в группу Textron) по итогам 2022 года увеличила поставки гражданских вертолетов. Поставки же военных машин напротив сократились, поскольку основные программы в минувшем году были свернуты.

Как сообщает пресс-служба производителя, общая выручка упала на 4,9% по сравнению с 2021 годом, до \$3,1млрд, в то время как прибыль составила \$282 млн. В Bell заявили, что ожидают скромного роста выручки в 2023 году примерно до \$3,3 млрд при сопоставимой рентабельности. Bell закончила 2022 год с объемом портфеля заказов в 4,8 млрд.

В прошлом году Bell поставила 31 военный вертолет по сравнению с 48-ю в 2021 году. Среди них 15 H-1, 13 V-22 и три Huey II. Что касается гражданского сегмента, то производитель поставил 176 вертолетов по сравнению со 156-ю в 2021 году. Всего в течение года поставлено 83 однодвигательных Bell 505 и 49 однодвигательных Bell 407, а также 32 легких двухдвигательных Bell 429. Поставки вертолетов Bell 505 продемонстрировали наибольший прирост, увеличившись с 63 машин в 2021 году. За этот период поставки Bell 412 увеличились более чем вдвое, с семи до 15.

Что же касается гражданского флагмана Bell 525, то в компании заявляют, что программа идет по плану. 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 клиентам.

Авиавласти Индонезии сертифицировали российский вертолет Ми-171А2

Генеральное управление гражданской авиации Индонезии валидировало Сертификат типа вертолета Ми-171А2 (разработчик АО «НЦВ Миль и Камов» холдинга «Вертолеты России»).

Одобрительный документ, выданный Ведомством гражданской авиации Индонезии, открывает экспортные перспективы для отечественной гражданской вертолетной техники в регионе и является результатом совместной работы Федерального агентства воздушного транспорта и Генерального управления гражданской авиации Индонезии в рамках подписанного 10 ноября 2021 года Рабоче-

го соглашения о сотрудничестве в области летной годности.

Ми-171А2 – новейший многоцелевой вертолет тяжелого класса, сочетающий уникальный опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8/17 и новейшие технические решения. Ми-171А2 предлагает высочайший уровень надежности, безопасности и комфорта. Данный тип вертолета устанавливает новые стандарты для вертолетов тяжелого класса и может эффективно применяться днем и ночью, в условиях низких и высоких температур (от -50°С до + 50°С), повышенной влажности и над водной поверхностью.



Cirrus поставил Verijet три SF50 G2+

Бизнес-джет SF50 G2+, флагман Cirrus Aircraft, продолжает завоевывать рынок авиатакси. На прошлой неделе американский производитель поставил сразу три самолета оператору воздушного такси Verijet. Будущий оператор самолетов планирует эксплуатировать их в Теннесси и Миннесоте.

«В июле прошлого года Cirrus Aircraft представила обновленный SF50 Vision Jet G2+ с оптимизированными характеристиками двигателя, возможностью подключения Gogo в полете и новыми вариантами окраски фюзеляжа. И мы поняли, что это наш самолет», - комментируют в компании.

«Плюс» основан на версии G2, представленной в 2019 году, которая отличалась увеличенной крейсерской высотой и дальностью полета, а также авионикой Perspective Touch+ на базе на базе Garmin G3000 и автоматом тяги. В 2020 году Cirrus добавила в свой самолет революционную систему аварийной автоматической посадки Safe Return Emergency Autoland (Garmin Autoland).

На G2+ установлен двигатель Williams FJ33-5A, имеющий оптимизированный профиль тяги, который обеспечивает повышение производительности на взлете до 20%. Система Gogo Avance L3 добавляет высокоскоростное соединение, а новые порты USB-C позволяют заряжать устройства, подключенные к Wi-Fi.

Для особо требовательных клиентов Cirrus добавила новые варианты окраски фюзеляжа, в том числе Titan Grey, Volt и Bimini Blue, а также обновленные линии дизайна, подчеркивающие изгибы фюзеляжа из углеродного волокна.

Nomad Technics завершила плановое обслуживание и модификацию BBJ

Швейцарский провайдер услуг ТОиР Nomad Technics (входит в группу компаний Nomad Aviation) успешно завершил плановое техническое обслуживание и модификацию самолета Boeing BBJ, включая ряд модификаций бортовых систем.

К ним относятся установка регистратора быстрого доступа, замена водонагревателя на более эффективное устройство и перемещение инфракрасного датчика. Все эти модификации были выполнены в соответствии с STC EASA.

«Чтобы еще больше освежить внешний вид салона самолета, инженеры и механики Nomad Technics

обновили кожаные сиденья и комоды, а также подкрасили деревянные детали шкафов и мебели. Самолет был передан в оговоренные сроки полностью удовлетворенному заказчику», - комментируют в компании.

С августа 2018 года компания Nomad Aviation начала предлагать услуги по техобслуживанию и хранению воздушных судов в Базеле, Швейцарии. Дочерняя компания Nomad Technics AG получила в международном аэропорту Euro Airport (Базель) обогреваемый ангар площадью 7400 кв. м, а также приангарную стоянку на 7000 кв. м.



Робот на сборке самолетов

Piper Aircraft объявила о недавней поставке и интеграции гибкого производственного робота (AMR) от Wilder Systems в производственную линию M600/SLS. AMR является результатом совместных усилий Piper Aircraft и Wilder Systems, направленных на повышение безопасности, качества и эффективности на всем предприятии. В частности, AMR также запрограммирован на производство крыльев для популярного PA-46-600TP. Добавление AMR будет способствовать достижению цели Piper по увеличению производства, чтобы удовлетворить растущий спрос на M600/SLS на современном рынке.

Этот проект начался в августе 2022 года и с тех пор прошел множество этапов, включая первоначальную поставку и первый запуск для заводской калибровки и испытаний, кульминацией которых стала полная передача производства в конце этого месяца.

Сам AMR представляет собой автономную систему размером 12 футов на 8,5 футов, которая включает в себя легкий сверлильный агрегат, держатель инструмента HSK-E25 и программируемый процесс сверления. Он также имеет современную систему безопасности, контролируемую сканерами безопасности Кеупсе, которая прекратит работу, если сработает датчик внутри сканера.

«Инвестирование в новейшие производственные технологии имеет первостепенное значение для Piper Aircraft», — сказал Грег Спадаро, вице-президент по производству и цепочке поставок.

Platoon Aviation вводит в эксплуатацию пятый Pilatus PC-24

Немецкий оператор Platoon Aviation в ближайшее время введет в эксплуатацию пятый Pilatus PC-24, что сделает его крупнейшим оператором данного типа в Европе. Весной 2021 года гамбургская компания Platoon Aviation получила свой первый самолет PC-24.

Бизнес-джеты Platoon Aviation обслуживают постоянно растущую клиентскую базу, предлагая уникальный опыт путешествий. Немецкий оператор, парк которого состоит исключительно из самолетов PC-24, выполняет рейсы по всем европейским

направлениям. Летом компания летает в классические места отдыха, такие как Ольбия, Ницца, Майорка и Неаполь.

В число клиентов входят знаменитости и бизнес-семьи, которые постоянно дают положительные отзывы о PC-24. Привлекательная ливрея, выбранная для самолетов Platoon Aviation, делает их уникальными. Два дополнительных PC-24, которые планируется поставить компании Platoon Aviation в этом году, будут иметь ту же схему окраски. Интерьеры также будут идентичными, чтобы обеспечить высокую степень узнаваемости бренда.



Enstrom снова «на крыле»

Компания Enstrom объявила о полете первого нового вертолета 480В после перезапуска производства. Новый 480В с турбинным двигателем — это 1317-й построенный вертолет Enstrom и 255-й вертолет серии 480. Как отмечает пресс-служба, вертолет был построен «с нуля» с использованием компонентов, закупленных, обработанных, изготовленных и собранных на месте.



Вертолет в черно-серой ливрее пилотировал летчик-испытатель Enstrom Production Коди Паркович. «Он отлично летал. Мы смогли выполнить все этапы летных испытаний в соответствии с графиком. Команда проделала большую работу по сборке этого вертолета», - сказал он.

Напомним, что в мае 2022 года Чак Сурак, основатель Surack Enterprises, объявил, что он купил Enstrom Helicopter Corporation, «чтобы превратить бренд Enstrom в одного из ведущих производителей вертолетов американского производства, каким он когда-то был». В письме руководству Enstrom Сурак поделился своей признательностью сотрудникам за их преданность и самоотверженность на протяжении многих лет, особенно в последние несколько трудных месяцев.

Daher получил рекордные заказы на ТВМ и Kodiak в 2022 году

В 2022 году поставки Daher увеличились до 73 турбовинтовых ТВМ и Kodiak по сравнению с 68-ю в 2021 году, а также компания получила рекордные заказы на 100 самолетов, что в два раза больше по сравнению с предыдущим годом.

Daher приписывает такие результаты своей стратегии постоянного совершенствования, в том числе благодаря обновленному ТВМ 960 с улучшенным цифровым управлением двигателем и анонсу более крупного и быстрого Kodiak 900. Николас Шабберт, старший вице-президент авиационного подразделения Daher, сказал, что эти новые самолеты активизировали продажи, что привело к беспрецедентному портфелю заказов, выполнение которого продлится до 2024 года.

«В прошлом году бизнес-показатели улучшились

благодаря самоотверженным усилиям наших производственных подразделений, служб доставки и продаж по обе стороны Атлантики, а также нашей твердой приверженности решению сохраняющихся проблем с цепочками поставок в авиационной отрасли и нехваткой рабочей силы», — сказал Шабберт.

Как и в предыдущие годы, на семейство ТВМ приходилось большинство поставок (56), при этом клиенты из Северной Америки получили 40 турбовинтовых самолетов. Спрос в Европе увеличился, в результате чего было поставлено 11 самолетов ТВМ.

Daher также в течение года передал заказчикам 17 Kodiak 100. Большинство из них было поставлено клиентам из Северной Америки, один из них был поставлен в Европу.



Diamond откроет завод в Бразилии

Diamond Aircraft Canada подписала лицензионное соглашение с Aeromot, своим партнером по продажам, базирующимся в Бразилии, на сборку самолетов DA62, что создает значительную новую ценность для клиентов и аэрокосмической отрасли на одном из ключевых растущих рынков для Diamond.

Aeromot будет собирать самолеты DA62 в Порту-Алегри, Бразилия, по лицензии Diamond Aircraft Canada, которая предоставит комплекты DA62 и постоянную поддержку.

Самолет DA62 бразильской сборки будет поставляться на территорию продаж Aeromot, которая теперь включает Бразилию, Аргентину, Парагвай и Уругвай. В зависимости от развития рынка эта область может быть расширена. Diamond Aircraft и Aeromot рассчитывают на неуклонный рост производства до более чем 50 единиц в год. Конкретный прогресс зависит от местных рыночных условий.

Кевин Шэн, генеральный директор Diamond Aircraft Canada, отметил, что глобальный спрос на самолеты авиации общего назначения огромен. «В частности, на бразильском и южноамериканском рынках в целом наблюдался сильный рост, и мы считаем, что сейчас самое подходящее время для поиска возможностей для расширения производства и продаж в этом регионе. Современный роскошный DA62 с выдающимися экономичностью и вместительностью идеально подходит для рынка Южной Америки».

Первые поставки самолетов DA62 бразильской сборки ожидаются к 2025 году.

Boom Supersonic начал строительство собственного завода

Разработчик сверхзвукового самолета Boom Supersonic начал строительство собственного завода в Гринсборо, Северная Каролина. «Открытие Overture Superfactory представляет собой значительный шаг вперед в создании устойчивых и доступных сверхзвуковых путешествий для всего мира», — сказала Кэти Сэвитт, президент Boom Supersonic.

Overture Superfactory будет современным производственным предприятием, включая линию окончательной сборки, испытательный центр и клиентский центр сверхзвукового авиалайнера Overture.

«Выбор площадки для производства Overture — это важный шаг вперед на пути к тому, чтобы пассажиры и авиакомпании могли пользоваться экологически безопасными сверхзвуковыми авиаперевозками», — отметила Сэвитт.

Район Piedmont Triad находится в непосредственной близости от многих поставщиков аэрокосмической отрасли первого уровня, что дает преимущество Boom для своего самолета Overture. Кроме того, непосредственная близость к восточному побережью облегчает проведение сверхзвуковых летных испытаний над Атлантическим океаном. Штаб-квартира корпорации Boom остается недалеко от Денвера, штат Колорадо. Overture Superfactory будет иметь площадь около 400 000 квадратных футов и будет построен на территории кампуса площадью 65 акров в международном аэропорту Piedmont Triad. К 2030 году Boom создаст в Северной Каролине более 1750 рабочих мест, а к 2032 году общее число рабочих мест увеличится до 2400. По оценкам экономистов из Северной Каролины, Overture Superfactory увеличит экономику штата как минимум на \$32,3 млрд. в течение 20 лет.



Satcom Direct запускает в эксплуатацию антенну Plane Simple

Satcom Direct, поставщик решений для деловой и военной авиации, официально вводит в коммерческую эксплуатацию семейство антенн Plane Simple. После двух лет разработки, тщательных испытаний и оценки заказчиком в процессе эксплуатации первая антенна из серии теперь коммерчески доступна владельцам и операторам воздушных судов.

Терминал SD Plane Simple Ku-диапазона, монтируемый на хвосте, уже произвел революцию в области связи для деловой авиации благодаря сво-



ей специальной конструкции, разработанной для удовлетворения конкретных потребностей отрасли. Терминал использует многоуровневую высокопроизводительную сеть Intelsat FlexExec, первого сервиса, предназначенного для деловой авиации. Клиенты получают выгоду от большей гибкости, вариантов подключения, соответствующих ожидаемым эксплуатационным расходам, и компактной системы, которая поддерживает упрощенные способы динамического обновления.

«У нас была идея, которая, как мы верили, изменит отношение владельцев и операторов самолетов к подключению. Вместе с нашими партнерами мы разрабатываем, создаем и тестируем технологию Plane Simple — линейку продуктов, которая помогает нашим клиентам быть готовыми к настоящему и будущему», — говорит Джим Дженсен, генеральный директор и основатель Satcom Direct. «До предложения Plane Simple варианты высокоскоростного подключения были ограничены пропускной способностью, тарифными планами, сложной установкой и были несовместимы с меняющимися рынками спутниковой связи. Серия антенн Plane Simple отвечает этим требованиям, и мы гордимся тем, что делаем эту передовую инновационную антенную технологию доступной для новых и существующих клиентов».

Летный отдел Satcom Direct протестировал технологию Plane Simple Ku-диапазона на самолете Gulfstream G550, чтобы убедиться, что система превосходит ожидания клиентов. Всего налет составил более 560 часов.

Подтвердив успех летных испытаний терминала,

все, кто участвовал в эксплуатационной оценке, перешли в статус клиентов. Дэвид Атли из Executive Jet Management, который оценивал систему на своем Bombardier Global 5000, добавляет: «Инструменты и услуги, предоставляемые SD, впечатляют. Мы особенно приветствуем возможность интеграции сторонних инструментов, поскольку это помогает нам работать более эффективно. Эти возможности в сочетании с советами и рекомендациями SD относительно того, какие инструменты использовать, как их оптимизировать и устранять неполадки в процессе эксплуатации, позволяют максимально увеличить возможности связи. Такой консультативный подход означает, что я всегда знаю, что происходит. Это важно для загруженного самолета, который часто летает по всему миру».

Satcom Direct Avionics, производственное подразделение SD, разработало современное оборудование в сотрудничестве с QEST, мировым поставщиком инновационных авиационных антенн. Уникальная конструкция системы состоит всего из двух заменяемых блоков: модема SD и хвостовой антенны. Это сводит к минимуму время установки, снижает затраты на техническое обслуживание, а размещение в негерметичной части фюзеляжа освобождает ценное пространство в салоне.

Система уже получила STC Федерального авиационного управления США для Bombardier Global 5000, 6000, Express, Express XRS, Dassault F2000LX/LXS, Gulfstream GIV, GIV-X, G450, GV, GV-SP, G550. Европейское агентство по авиационной безопасности также одобрило STC для Bombardier Global 5000, 6000, Express, Express XRS и Dassault F2000LX/LXS.

G700 установил 25 рекордов скорости

Корпорация Gulfstream Aerospace сообщила о том, что в недавно завершившемся мировом турне флагман Gulfstream G700 установил 25 рекордов скорости. Компания отправила два полностью оборудованных серийных G700 в более чем 20 стран на шести континентах, чтобы продемонстрировать летно-технические характеристики самолета, а также гибкость и комфорт самого просторного салона в отрасли.

«Мировое турне G700 имело огромный успех», — сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Мы знали, что самолет будет работать исключительно хорошо, и он превзошел даже наши высокие ожидания в отношении надежности и производительности на различных маршрутах. Демонстрация оснащенного самолета нашим нынешним и потенциальным клиентам по всему миру укрепила и без того высокий спрос, который мы наблюдаем на G700».

Рекорды G700, включают:

- Из Саванны в Эр-Рияд, Саудовская Аравия, за 12 часов 36 минут при средней скорости 0,90 Маха;
- Из Стамбула, Турция, в международный аэропорт Ван Дон во Вьетнаме за 9 часов 2 минуты при средней скорости 0,90 Маха;
- Из Эр-Рияда в Мельбурн, Австралия, за 13 часов 39 минут при средней скорости 0,87 Маха;
- Из Крайстчерч, Новая Зеландия, в Лос-Анджелес за 12 часов 13 минут при средней скорости 0,87 Маха.

В общей сложности два оснащенных G700 самолета преодолели 53882 морских мили/99789 ки-

лометров за более чем 180 часов полета. Мировые рекорды скорости ожидают одобрения Национальной авиационной ассоциацией США и Международной авиационной федерацией в Швейцарии для признания их мировыми рекордами.

Фирменный салон Gulfstream Cabin Experience оснащен новейшей циркадной системой освещения сверхвысокого разрешения, фирменной системой кондиционирования Gulfstream с полностью приточной вентиляцией без рециркуляции, а также отличается самой низкой в отрасли условной высотой, сверхнизким уровнем шума и 20 уникальными

панорамными иллюминаторами овальной формы. Самый просторный в отрасли салон G700 можно разделить на пять пассажирских зон с возможностью обустроить зону отдыха в кухне и/или каюту-люкс с дополнительным душем.

Самолет оснащен двигателями Rolls-Royce Pearl 700. На высокой крейсерской скорости 0,90 Маха он способен преодолеть расстояние 11853 километра (6400 морских миль), а на крейсерской скорости 0,85 Маха при максимальной дальности — 13890 километров (7500 морских миль).



Vista Global Holding впервые инвестирует в сегмент eVTOL

Dufour Aerospace AG, разработчик eVTOL из Швейцарии, объявил об успешном завершении инвестиций серии B от Vista Global Holding Limited (Vista), ведущей глобальной группы частной авиации, что еще больше поддерживает дальнейшее развитие экологически безопасных авиационных технологий.

Помимо Vista, в раунде финансирования приняли участие существующие инвесторы и два новых инвестора. Инвестиции Vista и богатый отраслевой опыт обеспечивают ценную поддержку в расширении значительного потенциала инновационных технологий Dufour в сегменте eVTOL.

Томас Флор, основатель и председатель Vista, отметил: «Мы с нетерпением ждем возможности поддержать команду Dufour в продвижении их экологичных авиационных решений с огромным потенциалом для дополнения глобальной сервисной сети Vista в будущем. Это захватывающее время для Dufour, и эти инвестиции соответствуют нашей стратегии поддержки экологичных решений для воздушной мобильности, что еще раз подтверждает нашу приверженность обеспечению более экологичного будущего для нашей отрасли».

В прошлом году компания Dufour Aerospace представила модифицированную версию гибридно-электрического eVTOL Aero3. Швейцарский стартап увеличил количество установленных на крыле винтов с 4 до 6 и добавил 2 горизонтальных винта в модернизированной хвостовой части.

Серийный Aero3 должен перевозить около 740 кг груза. Дальность полета – 1000 км, продолжитель-

ность полета – 180 минут. Расчетная крейсерская скорость составляет около 350 км/ч. Силовая установка Aero3 будет состоять из газотурбинного двигателя с генератором, приводящего в действие 8 электродвигателей, оснащенных винтами. Тип газотурбинного двигателя еще не выбран.

Швейцарский стартап уже тестирует демонстратор технологии X2.1, который в три раза меньше запланированного. Сейчас идет сборка более крупной

версии – X2.2. Далее идет беспилотный прототип X3. Только после его испытаний должен быть испытан Aero3.

Dufour Aerospace заявляет, что у нее достаточно ресурсов для проведения текущего этапа разработок. Однако он готовится к следующему раунду сбора средств. Они необходимы для вывода на рынок нового самолета.



Siemens и Skyway разработают решения по электроснабжению вертипортов

Siemens и Skyway начинают вместе работать над определением электрической и цифровой инфраструктуры, необходимой для поддержки операций вертипортов (специализированные аэродромы для обслуживания eVTOL).

В рамках сотрудничества обе компании изучают энергетические потребности вертипортов и разрабатывают устойчивые решения по электроснабжению, стандартные процессы зарядки и систему для поддержки эксплуатации воздушных судов. Инновации в инфраструктуре вертипортов будут иметь решающее значение для будущей масштабируемости полетов eVTOL, отмечается в релизе.

Основной целью совместных усилий является разработка вертипортов. Работа включает в себя исследования, разработку, планирование и участие в их строительстве и эксплуатации, при этом каждая компания привносит в это свои силы и опыт. Skyway обладает обширными знаниями в области планирования и управления полетами в воздушном пространстве, навигации воздушного движения и эксплуатации беспилотных летательных аппаратов, а Siemens обладает опытом в области инфраструктуры, а именно электрификации, зарядки транспортных средств и эксплуатации объектов. Вместе они будут работать над проектированием универсального процесса зарядки eVTOL, оценив требования к зарядке, мощности и программному обеспечению для обеспечения надежной и эффективной работы. Кроме того, Siemens и Skyway будут совместно работать над инновационными идеями по стандартизации общего планирования и проектирования вертипортов и снижению энергопотребления.

«Устойчивые энергетические решения станут основой и необходимостью внедрения городской воздушной мобильности (UAM) с помощью eVTOL», — говорит Клиффорд Круз, генеральный директор Skyway. «Объединение ресурсов наших компаний и отраслевого предвидения может повлиять на усилия по строительству вертипортов и общие решения UAM в масштабах всей отрасли, создавая новый прецедент для современного транспорта».

«Siemens очень рад внести свой вклад в развитие индустрии городской воздушной мобильности», — продолжает Джон Касуда, руководитель отдела аэропортов Siemens Smart Infrastructure North America. «Развитие и эффективная работа вертипортов потребуют инновационных решений для удовлетворения ожидаемых потребностей в быстром обслуживании eVTOL и сети различных посадочных площадок».



Jetex открыл первый FBO в Великобритании

Дубайский провайдер услуг Jetex открыл первый FBO в Великобритании. Новый комплекс, получивший название Jetex London, расположен в Hangar510 в лондонском Biggin Hill Airport (EGKB/BQH), уже начал коммерческую деятельность, рассказали BizavNews в пресс-службе компании.

London Biggin Hill — частный аэропорт, который обслуживает исключительно самолеты деловой и частной авиации, в прошлом году обслужил более 26 000 рейсов (по сравнению с 18 900 в 2021 году). Он признан глобальным центром передового опыта и вторым по объемам в Великобритании с долей лондонского рынка 23% после Farnborough Airport

(31%) и впереди Luton Airport (22%). Из аэропорта выполняются рейсы в более чем 750 пунктов назначения в более чем 70 странах.

Как поясняют в компании, Jetex London удобно расположен всего в 9 милях от Кэнэри-Уорф и в 15 милях от центра Лондона. Трансфер на вертолете доставит пассажиров в центр британской столицы и обратно всего за шесть минут, а трансфер на лимузине займет менее 50 минут. Современная взлетно-посадочная полоса аэропорта (1806 метров) позволяет большинству самолетов работать без ограничений по полезной нагрузке или дальности

полета, включая беспосадочные трансатлантические рейсы.

«Мы довольны нашим приездом в Лондон. Jetex уже имеет сильное присутствие в Европе благодаря терминалу для частных самолетов в Paris Le Bourget, а новый флагманский терминал Jetex в Лондоне является естественным развитием нашей деятельности. Пассажиры получают бесперебойное путешествие, дополненное роскошным гостеприимством высочайшего уровня, а использование новейших технологий позволит нам свести к минимуму углеродный след», — комментирует Адель Мардини, основатель и генеральный директор Jetex

Jetex London предложит пакет флагманских услуг для пассажиров и членов экипажа, путешествующих через аэропорт. Пограничная служба Великобритании и таможенный контроль на месте обеспечат пассажирам и экипажу эффективный наземный опыт, в то время как Jetex также предложит помощь с наземным транспортом, размещением в отеле, питанием, услугами консьержа и многим другим.

«Мы очень гордимся тем, что Jetex выбрала London Biggin Hill Airport в качестве пункта назначения для своего последнего FBO — первого в Соединенном Королевстве. Jetex — одна из самых уважаемых и известных компаний в сфере частной авиации с амбициозной дорожной картой роста, которая отражает нашу собственную. Мы готовы приветствовать клиентов Jetex в столице и предложить им самые лучшие стандарты обслуживания, на которые они рассчитывали», — говорит Роберт Уолтерс, коммерческий директор London Biggin Hill Airport.



LunaGroup Charter увеличивает годовой доход

Французский стартап LunaGroup Charter по итогам прошлого года увеличил свой годовой доход до \$15 млн, организовав 311 пассажирских рейсов, что в 3 раза превышает показатели 2021 года.

Реми Обен, директор по чартерным продажам LunaGroup отметил, что учитывая постпандемическую ситуацию, неопределенность в проведении международных мероприятий и медленное начало года, в компании рады этим цифрам и увеличению доли на рынке. «Нам удалось помочь нашим клиентам в организации перелетов в начале года, когда ощущалась нехватка провозных мощностей регулярных авиаперевозчиков на фоне пандемии. Со второго квартала активность возросла с МІСЕ, международными спортивными турнирами, круизами и т.д. Чемпионат мира по футболу в Катаре также заставил нас приложить максимум усилий для удовлетворения запросов».

В компании подчеркнули, что во второй половине года после двух лет тяжелейшего авиационного кризиса произошло быстрое возвращение групповых авиаперелетов. Этот беспрецедентный рост трафика нарушил цепочку поставок от наземного обслуживания до авиадиспетчеров, что вызвало ужасное разочарование клиентов и проблемы для провайдеров. «Рынок не работал на полную мощность из-за нехватки рабочей силы. Спрос на чартерные рейсы было невозможно удовлетворить, поскольку регулярные авиалинии были перегружены все лето», — отмечает Реми.

У компании был потрясающий четвертый квартал с организацией корпоративных мероприятий в Европе, Азии, Африке, на Ближнем Востоке и в

США. «Я очень горжусь нашей командой, которая всегда делает все возможное в каждом проекте, чтобы поддерживать и предоставлять наилучшие возможности нашим клиентам по всему миру. Будь то в Дохе, Сингапуре, Хьюстоне, Даммаме, Кардиффе, Париже и т.д. наша команда находилась на земле и в воздухе, чтобы обеспечить нашим пассажирам наилучшие впечатления от путешествия», — заключает Реми.

Сейчас LunaGroup Charter ускоряет расширение

своего присутствия, открывая новые офисы в Лондоне, Женеве и Дубае. «Наша стратегия состоит в том, чтобы воспроизвести то, что составляет успех LunaJets, нашей деятельности по чартерным перевозкам на частных самолетах. Очевидно, что мы видим огромные возможности в этих направлениях бизнеса. К концу первого квартала компания расширит свое присутствие в более крупных офисах в «Золотом треугольнике», — резюмируют в пресс-службе компании.



Чартерные брокеры сталкиваются с «идеальным штормом»

По словам старшего руководителя Hunt and Palmer, чартерные брокеры по-прежнему констатируют, что спрос превышает имеющееся количество доступных самолетов, поскольку «новички» остаются в отрасли надолго, операторы консолидируются, а владельцы частных самолетов выводят свои управляемые самолеты из чартерного рынка.

Венди Мэтьюз-Ортиз, вице-президент Hunt and Palmer отметила, что эти факторы создают «идеальный шторм» для брокеров как в США, так и в Европе. Она добавила, что впервые за свою 25-летнюю карьеру ей пришлось информировать клиентов об отсутствии доступных самолетов по их цене. «Пандемия вызвала наплыв новичков на чартерный рынок, когда линейная авиация перестала обслуживать регулярные маршруты». Кроме того, она сказала, что многие часто летающие пассажиры, которые обычно летают первым или бизнес-классом, сохраняют верность чартерным рейсам в свете прогнозов, согласно которым восстановление авиационной отрасли может затянуться до 2025 года.

Ситуацию усугубляет тот факт, что ряд владельцев деловых самолетов больше не предлагают свои самолеты для чартера, в то время как некоторые операторы, такие как Vista Global и Wheels Up, объединяются. По словам Мэтьюз-Ортиз, нехватка летных экипажей еще больше усугубляет ситуацию. За последние пару лет клиенты могли найти скидки на empty leg, но сейчас ситуация кардинально изменилась, а цены существенно выросли. «Получение чартера Gulfstream GIV по цене, эквивалентной стоимости легкого самолета, было похоже на выигрыш в лотерею, но даже в этом случае некоторые клиен-

ты жалуются: «Это на 50% больше, чем мы заплатили в прошлом году», — сказала она.

В то время как бронирование туристических поездок с начала пандемии доминировало в чартерном сегменте, бизнес-сектор, особенно банковская отрасль, активно возвращается только сейчас. «Мы

видим что спрос среди банковского сектора увеличивается, при этом если раньше спросом пользовались самолеты с большим салоном, то сейчас клиенты предпочитают полеты в более узкой компании на бизнес-джетах с большой дальностью полета», — сказала Мэтьюз-Ортиз.



Спрос на чартерные рейсы падает

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 30 дней января 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов был на 2% выше по сравнению с сопоставимым периодом 2022 года, и на 15% выше относительно 2019 года.

Объем полетов турбовинтовых самолетов в том же периоде был на 6% больше, чем в прошлом году, и на 10% больше, чем в 2019 году. В сегменте бизнес-джетов наблюдается более медленный рост: рейсов выполнено на 1% больше, чем в январе прошлого года, и на 17% больше, чем в 2019 году. В последние три месяца (30.10.22 - 30.01.23) трафик бизнес-джетов упал на 2% по сравнению с тем же периодом прошлого года, но все еще на 18% выше, чем три года назад.

За 30 дней января активность регулярных авиакомпаний на 24% выше, чем в том же периоде прошлого года, и на 11% ниже по сравнению с январем 2019 года. Трафик пяти крупнейших мировых авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Airlines, United Airlines и Ryanair) в этом месяце вырос на 22% по сравнению с прошлым годом, и на 5% выше по сравнению с 2019 годом. Несмотря на 8%-й рост по сравнению с январем до пандемии, грузовые авиаперевозки упали на 7% по сравнению с январем 2022 года.

Северная Америка

С 1 по 30 января в Северной Америке выполнено 214 000 рейсов бизнес-джетов, что соответствует уровню прошлого года, и на 15% больше по сравнению с 2019 годом. Налет за тот же период был на 1% меньше по сравнению с прошлым годом, и на 17% больше относительно января 2019 года. В январе частные летные отделы выполнили на 8% больше рейсов, чем в январе прошлого года, и на 21% больше,

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Depts)	Growth vs 2 yr ago (Depts)	Growth vs 3 yr ago (Depts)	Growth vs 4 yr ago (Depts)
Scheduled Operation	1,829,580	75%	23.9%	63.9%	-17.5%	-10.9%
Business Aviation	405,164	17%	2.4%	29.9%	17.6%	14.6%
Other	143,860	6%	35.8%	71.8%	46.7%	46.2%
Cargo	73,547	3%	-6.6%	-4.9%	5.3%	7.6%
Grand Total	2,452,151	100%	19.2%	54.3%	-10.2%	-4.8%

Глобальный трафик самолетов с 1 по 30 января 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Aircraft Type	Departures PTD~	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)	PTD vs 4 yrs ago (Depts)
Cessna-Citation Excel / XLS	2,982	111	-22.4%	-2.8%	-2.2%	-3.9%
Hawker Beechjet 400/400A /Next...	2,224	82	-3.7%	46.3%	73.9%	92.9%
Gulfstream G300/350/400/450	2,060	126	-24.8%	5.6%	5.6%	10.8%
Bombardier-Challenger 300 / 350	1,828	103	-11.3%	-3.1%	13.5%	35.1%
Cessna-Citation CJ3	1,760	73	-11.9%	7.9%	17.8%	40.8%
Hawker-Hawker 700/750/800/85...	1,728	102	-31.4%	-11.7%	-10.7%	-9.6%
Cessna-Citation X / 10	1,423	70	-18.5%	-21.4%	-10.9%	-21.7%
Embraer-Phenom 300	1,383	47	-16.9%	30.8%	58.8%	98.1%
Cessna-560 Encore / S / Ultra	1,368	65	-15.1%	-8.2%	5.4%	8.4%
Learjet 60	1,222	58	-27.9%	-14.4%	-12.1%	-4.2%
Bombardier-Challenger 600/601/...	1,189	77	-3.0%	60.0%	31.4%	-1.6%
Gulfstream-GV/500/550	982	85	-10.2%	61.0%	63.4%	118.7%
Learjet 45	741	43	-26.6%	-5.6%	-10.3%	-21.9%
Cessna-Citation Sovereign	698	42	2.3%	24.6%	52.1%	46.9%
Cessna-Citation CJ1 / Citationjet / ...	672	41	-4.7%	-10.3%	21.1%	2.8%
Grand Total	31,263	1,711	-18.1%	7.0%	13.0%	13.1%

Чартерные бизнес-джеты в Северной Америке по количеству вылетов с 1 по 30 января 2023 года по сравнению с предыдущими годами

чем в 2019 году. Компании по управлению воздушными судами летают на 5% меньше по сравнению с прошлым годом, хотя на 11% больше, чем в 2019 году. Сокращение чартерных рейсов усилилось, с 1 по 30 января этого года было выполнено на 18% меньше полетов по сравнению с прошлым годом, но на 13% больше относительно 2019 года.

Тетерборо стал в прошлом месяце самым загруженным аэропортом отправления чартерных рейсов в Северной Америке, за ним следует Ван Найс.

В январе самыми популярными в чартерных парках были легкие бизнес-джеты, но количество их рейсов сократилось на 15% по сравнению с прошлым годом и на 24% больше по сравнению с 2019 годом. Cessna Citation Excel/XLS является самым загруженным чартерным самолетом, хотя количество

рейсов в январе сократилось на 4% по сравнению с январем 2019 года. Ван-Найс — Лас-Вегас Маккарран — самая загруженная пара чартерных аэропортов, количество рейсов между ними сократилось на 15% по сравнению с прошлым годом.

Более половины всех чартерных рейсов в Северной

Америке в этом месяце имели продолжительность менее 90 минут, полеты такой продолжительности сократились на 15% по сравнению с прошлым годом, и на 9% по сравнению с 2019 годом. Дальнемагистральных рейсов (продолжительностью 6-12 часов) выполнено на 2% больше, чем в прошлом году, на 18% больше, чем в 2019 году. В январе со-

вершено почти 200 трансатлантических чартерных рейсов бизнес-джетов (Северная Америка — Европа), что на 8% больше, чем в прошлом году, и на 57% больше относительно 2019 года.

В январе Флорида осталась самым загруженным штатом, хотя количество рейсов сократилось на 6% по сравнению с прошлым годом. Спрос в других ведущих штатах неоднозначен: Техас вырос на 2%, Калифорния снизилась на 4%, Колорадо снизился на 12% по сравнению с прошлым годом.

Европа

На 30 дней января количество рейсов бизнес-джетов в Европе сократилось на 7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и увеличилось на 6% относительно января 2019 года. Снижение активности бизнес-джетов в России вносит значительный вклад в общую тенденцию; без учета России спрос на бизнес-джеты снизился на 3% по сравнению с прошлым годом, и на 9% больше, чем в 2019 году. 65% рейсов бизнес-джетов в этом месяце имели продолжительность менее 90 минут, такие полеты сократились на 1%, но увеличились на 7% относительно 2019 года. Количество рейсов продолжительностью 1,5–3 часа снизилось на 15% по сравнению с прошлым годом, и на 7% больше, чем в 2019 году. Сверхдальние полеты (более 12 часов) выросли на 56% по сравнению с январем прошлого года, и на трехзначное значение по сравнению с 2019 годом.

Активность бизнес-авиации на ведущих рынках в январе была разнонаправлена, Франция остается самым загруженным рынком, хотя рейсы снизи-

Country Flows (to - from)	Flow	PTD Flights	% of total	PTD vs 1 yr ago	PTD vs 2 yrs ago	PTD vs 3 yrs ago
United States - United Kingdom	International	31	100.0%	3.3%	342.9%	24.0%
United States - France	International	19	100.0%	5.6%	375.0%	72.7%
United States - Ireland	International	15	100.0%	87.5%	200.0%	150.0%
United States - Switzerland	International	12	100.0%	20.0%	300.0%	9.1%
United States - Spain	International	9	100.0%	125.0%	200.0%	200.0%
United States - Italy	International	8	100.0%	33.3%	300.0%	14.3%
Canada - United Kingdom	International	6	100.0%	50.0%	-25.0%	500.0%
United States - Germany	International	6	100.0%	0.0%	200.0%	200.0%
Sint Maarten - United Kingdom	International	5	100.0%	-37.5%	66.7%	400.0%
Bahamas - United Kingdom	International	4	100.0%	33.3%	300.0%	33.3%
Barbados - United Kingdom	International	4	100.0%	100.0%	100.0%	300.0%
Saint Vincent and the Grenadines ...	International	4	100.0%	0.0%	300.0%	300.0%
United States - Czech Republic	International	4	100.0%		300.0%	
United States - Netherlands	International	4	100.0%	0.0%	100.0%	33.3%
Antigua and Barbuda - Italy	International	3	100.0%	200.0%		
Grand Total		193	100.0%	8.4%	73.9%	47.3%

Трансатлантические маршруты бизнес-джетов по странам, чартеры, 1–30 января по сравнению с предыдущими годами

лись на 3% по сравнению с прошлым годом. Трафик в Великобритании находится на уровне прошлого года, а в Германии немного снизился. В Испании наблюдается снижение на 11% по сравнению с январем 2022 года, в России падение составило 74% по сравнению с январем прошлого года.

Cessna Citation Excel/XLS — самая популярная модель бизнес-джета в этом месяце, хотя количество рейсов сократилось на 8% по сравнению с прошлым годом. Дальнемагистральные бизнес-джеты были более активны в январе по сравнению с 2019 годом, самым активным стало семейство Bombardier Global Express/6000, его трафик увеличился на 4% по сравнению с 2019 года. Полеты Gulfstream G600/650 выросли на 34%.

Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы активность бизнес-джетов на 31% выше, чем в январе 2022 года, и на 85% выше, чем в 2019 году. Брази-



лия является самым загруженным рынком для бизнес-джетов в остальном мире, трафик вырос на 20% по сравнению с прошлым годом. Индия показала трехзначный рост по сравнению с прошлым годом, а активность в Австралии увеличилась на 22%.

Почти 80% рейсов бизнес-джетов в Китае — внутренние. Международные рейсы демонстрируют трехзначный рост по сравнению с прошлым годом и с 2021 годом, но по-прежнему на 39% ниже, чем в 2019 году.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Снижение спроса на бизнес-джеты в Европе начинает вызывать беспокойство, при этом на чартерном рынке наблюдается самое большое падение, особенно в Центральной Европе. И наоборот, трансатлантические авиаперевозки все еще на хорошем уровне. В Северной Америке тенденции активности неоднозначны, чартерные рейсы на легких джетах снижаются. В Китае активность бизнес-авиации восстанавливается после коронавируса, но все еще отстает от 2019 года».

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)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
Cessna-Citation Excel / XLS	3,471	146	-8.1%	57.3%	1.8%	1.4%
Embraer-Phenom 300	2,329	104	3.6%	114.9%	27.2%	62.0%
Bombardier-Global Express/6000...	1,575	292	-2.7%	56.3%	-17.7%	3.6%
Dassault-Falcon 2000	1,517	118	10.9%	72.6%	-11.9%	-7.9%
Bombardier-Challenger 300 / 350	1,407	96	-21.3%	45.1%	-11.7%	13.4%
Pilatus PC-24	1,345	60	36.0%	341.0%	401.9%	967.5%
Cessna-Citation Mustang	1,344	78	-17.0%	13.3%	1.4%	-1.5%
Cessna-Citation Latitude	1,273	39	0.5%	91.4%	28.1%	88.6%
Embraer-Legacy 600 / 650	1,272	94	-19.9%	19.0%	-13.1%	4.0%
Bombardier-Challenger 600/601/...	1,249	170	-11.9%	35.5%	-2.9%	-3.8%
Cessna-Citation CJ2	1,229	89	-27.1%	-7.5%	-19.5%	-15.2%
Cessna-Citation CJ1 / CitationJet / ...	1,186	81	-7.8%	28.8%	-7.6%	-16.7%
Gulfstream-GV/500/550	867	222	28.3%	77.7%	-4.9%	-8.5%
Gulfstream-G600/650	785	229	32.2%	137.2%	10.9%	34.4%
Dassault-Falcon 7X	769	131	-13.0%	18.5%	-25.7%	-31.3%
Grand Total	34,682	3,287	-7.2%	43.2%	1.7%	5.5%

Рейтинг бизнес-джетов по трафику в Европе с 1 по 30 января 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Росавиация предложила поменять правила Чикагской конвенции

Россия предложила изменить статью Чикагской конвенции, которая является основным источником международного воздушного права, из-за «правового вакуума», который возник в 2022 году после введения санкций против российской авиатраслы в ответ на начало военной спецоперации на Украине. Об этом в интервью РБК рассказал глава Росавиации Александр Нерадько.

Весной прошлого года власти Бермуд и Ирландии, где было зарегистрировано большинство импортных самолетов российских авиакомпаний (около 800 самолетов), аннулировали сертификаты их летной годности. По словам Нерадько, они приняли это решение в «одностороннем порядке». «Все было сделано вразрез двухсторонних соглашений,

без консультаций с Россией. Получилось, что ни Чикагская конвенция, ни вытекающие из нее соглашения не предусматривают ответственности в случае прекращения договора», — сказал он.

Согласно действующим правилам Чикагской конвенции, есть понятия — государство регистрации воздушных судов (Бермуды и Ирландия) и государство эксплуатанта (Россия). Ключевая роль в техническом регулировании отводится государству регистрации, если оно не может выполнить свои функции, то передает полномочия государству эксплуатанта, говорит Нерадько. «Но Чикагская конвенция не предусматривает автоматической передачи функций государством регистрации государству эксплуатанта», — указал он. В ответ на

действия западных стран российские власти решили перерегистрировать самолеты в национальном реестре, не дожидаясь их вывода из реестров Бермуд и Ирландии. В итоге многие самолеты оказались с «двойной регистрацией», что запрещено правилами конвенции. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) предупредила, что из-за этого в России налицо существенная проблема в области обеспечения безопасности полетов: возникает проблема действительности лицензий на их радиооборудование и сертификатов летной годности в целом. После этого рейсы российских авиакомпаний с такими судами отказались обслуживать многие страны, в том числе дружественные, включая Турцию.

Поэтому Москва и предложила внести изменения в Чикагскую конвенцию, касающиеся ответственности за исполнение обязательств по соглашениям в случае прекращения их действия, чтобы страны могли перерегистрировать самолеты в национальных реестрах и это не приводило бы к их двойной регистрации.

Нерадько дал понять, что пока совет ИКАО не поддерживает это предложение, потому что там «преобладает санкционная политика». «Но совет ИКАО — это не вся Международная организация гражданской авиации, которая включает в себя 193 государства. Мне кажется, что если в каждом государстве внимательно отнесутся к нашей инициативе и поймут, что в отношении любой страны может произойти подобная ситуация, когда группа государств введет санкции в одностороннем порядке, то к нам должны прислушаться», — сказал он.



Прогноз спроса на чартеры на начало 2023 года

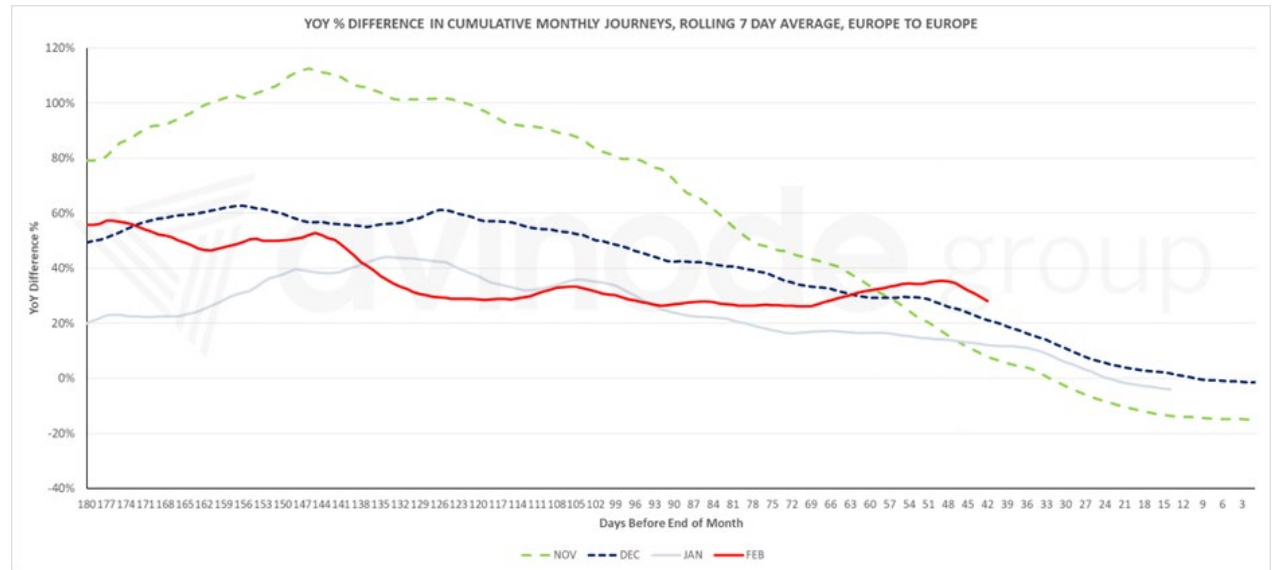
Руководитель отдела Insight & Analytics компании Avinode Гарри Кларк рассматривает тенденции спроса и цен в Европе, США и на Ближнем Востоке на основе данных маркетплейса Avinode.

На вебинаре, посвященном 20-летию Avinode в середине ноября, компания предсказала, что спрос на чартеры в Европе в декабре 2022 года не будет таким низким, как все опасались. Осенью наблюдалось снижение спроса в течение нескольких месяцев, но предварительный спрос на декабрь держался достаточно хорошо по сравнению с 2021 годом. Этот прогноз сбылся — спрос в Avinode упал всего на 1% в годовом исчислении по сравнению с падением на 15% в ноябре.

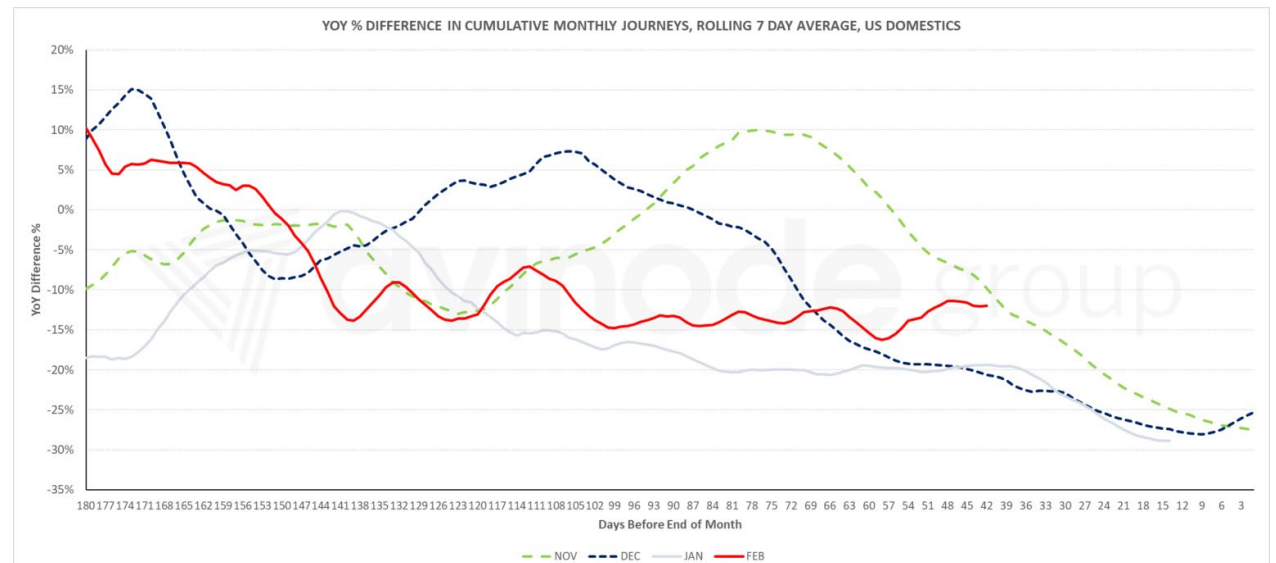
На диаграмме показаны прогнозные тенденции спроса на январь и февраль 2023 года на европейском рынке, для сравнения включены ноябрь и декабрь 2022 года. Каждый месяц отправления группируется, а совокупный спрос суммируется по дням. По диаграмме можно понять, как растет спрос за месяц в течение 180 дней. Он становится более точным по мере приближения к концу месяца из-за того, что много частных чартеров бронируется за короткие сроки.

Январь 2023 года опустился и находится между ноябрем и декабрем 2022 года за то же количество дней до конца месяца. Эксперты ожидают, что в годовом исчислении он будет хуже, чем декабрь, но лучше, чем ноябрь. Февраль 2023 года выглядел более позитивно: цифры были подкреплены более ранним спросом на лыжные туры из Великобритании в Швейцарию и Францию, вылетающие в выходные 11 февраля и возвращающиеся неделей позже. Тем не менее, спрос начал падать более резко, и поэтому можно ожидать, что месяц закончится на том же уровне, что и январь, в этот момент.

Согласно индексу цен Avinode, в Европе и США почасовые ставки существенно выросли в первой половине 2022 года, а затем снизились к концу осени. Ставки снова выросли в период



Внутриевропейские поездки в среднем за 7 дней по сравнению с предыдущим годом



Внутренние поездки по США в Avinode Marketplace. Разница в совокупном спросе на внутренние поездки в США в среднем за 7 дней по сравнению с предыдущим годом. Обратите внимание на сильно отличающийся масштаб по оси Y по сравнению с европейской диаграммой.

рождественских и новогодних пиков. Ценовая тенденция во многом определяется ценами на топливо, но, как и всегда в Европе, можно ожидать пика цен летом 2023 года.

В целом, согласно данным Avinode, масштабы годового снижения спроса на чартеры для внутренних рейсов в США в ноябре и декабре 2022 года были намного выше, а декабрь закончился на 26% ниже. Оба месяца вначале казались довольно ровными, а затем показали резкое снижение.

Январь и февраль 2023 года последовательно снижаются из года в год. В обоих месяцах будет большое годовое снижение, но в феврале это не будет

таким выраженным, как в январе. Международный спрос на Карибский бассейн и Мексику, похоже, будет более устойчивым после сильного Рождества; Мексика и Багамы доминируют.

В более глобальном масштабе трансатлантический спрос в январе и феврале не изменился по сравнению с прошлым годом, рейсы между США и Великобританией лидируют по объему, но наибольший рост наблюдается между Францией и США. После огромного всплеска чартерных рейсов на Чемпио-

нат мира по футболу в Катаре спрос между Европой и Ближним Востоком снова стал более нормальным!

Если посмотреть на январь и февраль, то спрос на Ближнем Востоке и в Европе остается неизменным, при этом преобладает спрос между Дубаем и Великобританией, Швейцарией и Францией. Однако, по данным Avinode, самым популярным направлением на ближайшие два месяца из ОАЭ является Саудовская Аравия. Это было вызвано поздним спросом, причем ранний спрос был в пользу Мальдивских островов. Внутренние рейсы в Саудовской Аравии заметно сильнее, чем в прошлом году.



Тенденции цен в ЕС на Avinode Marketplace. Скользящий 14-дневный индекс почасовых ставок на внутриевропейские рейсы. Индекс = 100 на 1 января 2018 года.



Тенденции цен в США на Avinode Marketplace. Скользящий 14-дневный индекс почасовых ставок на внутренние рейсы в США. Индекс = 100 на 1 января 2018 года.

UTG PA: концепция нашего развития остаётся неизменной – сделать частную авиацию доступной

1 апреля 2021 года, на рынок деловой авиации России вышел новый игрок: компания UTG Private Aviation, входящая в UTG Group. С первого дня UTG PA приступила к основательной реконструкции и обновлению имеющейся в Домодедово инфраструктуры для деловой авиации. Основой проекта нового Центра стал отдельно стоящий пассажирский терминал со своим перроном и ангарами, построенный на этом месте ещё в 90-х. Главной задачей на старте стало обеспечение максимально оперативного обслуживания пассажиров, приватности и комфорта. Основываясь на

компетенциях и опыте группы, была сформулирована общая концепция развития UTG PA, согласно которой Центр деловой авиации аккумулирует и предоставляет по конкурентной цене все необходимые виды услуг, от подачи автомобиля к двери клиента до организации полета «под ключ».

Сегодня в гостях у BizavNews Альбина Ливенцева, директор по работе с клиентами UTG PA, которая расскажет нашим читателям об основных итогах 2022 года и планах на год наступающий.

Альбина, позвольте начать с конца. Можно ли сказать, что 2022 год со всем его негативным экономическим и, отчасти, политическим фоном, российская отрасль бизнес-авиации выдержала, хоть и с определенными потерями?

Вы знаете, если отталкиваться от статистики, то да, можно сказать, что бизнес-авиация «выдержала» испытание прошлого года, но если быть точнее, – в 2022 она отважно боролась за выживание и продолжает это делать. События минувших лет приучили нас адаптироваться к новым вызовам и подходить к любым ситуациям нестандартно. Разумеется, потери, с которыми столкнулась отрасль, не просто значительные, а даже катастрофические, но не следует забывать о том, что всё, что бы ни происходило, только закаляет характер и подогревает желание двигаться вперёд, ведь за каждым спадом непременно следует подъём. Безусловно, участникам рынка бизнес-авиации потребуется время для «перезагрузки», но мы полагаем, что рано или поздно она сделает уверенный шаг навстречу новому витку развития.

С 2021 года UTG PA приступила к основательной реконструкции и обновлению имеющейся в Домодедово инфраструктуры для деловой авиации. Основой проекта нового Центра стал отдельно стоящий пассажирский терминал со своим перроном и ангарами, построенный на этом месте ещё в 90-ых. Какой объём работ был сделан в ушедшем году? Какие работы запланированы на 2023 год?



Что касается терминала и прилегающей территории, то мы с уверенностью можем заявить, что успешно завершили первый этап реконструкции: провели ландшафтные работы и ремонт производственных помещений ЦДА, обновили зону ожидания комфортабельной дизайнерской мебелью, а также оборудовали ныне полноценно функционирующую кухню – теперь мы можем предложить нашим гостям достойный выбор гастрономических блюд. При составлении меню мы вдохновлялись тем, что авиация – это, прежде всего, скорость и

точность, и поскольку мы ценим время наших клиентов, однозначно можем сказать, что быстрота, а также вкус и качество – это то, чем мы не перестаем удивлять гостей.

Что касается дальнейшей реновации терминала, то мы, разумеется, не останавливаемся на достигнутом, – последующие этапы реконструкции кардинально преобразят терминал и значительно расширят его пропускную способность.



Что нового компания предложила клиентам в 2023 году?

Помимо проведённых работ по части обновления экстерьера и интерьера терминала, весной минувшего года мы открыли вертолётную площадку вне контролируемой зоны, но на территории Центра деловой авиации, – это улучшило сервис и сделало вертолётные перевозки в аэропорту Домодедово более доступными.

Более того, мы открыты и для авиации общего назначения – эта категория наших клиентов также оценила возможность обслуживания в Центре деловой авиации. Помимо всего прочего, у наших гостей появилась возможность заказать услугу персонального трансфера из любой удобной локации на автомобиле премиум-класса до терминала и обратно, а также оформить заявку на предоставление услуг премиального обслуживания в Центре на обновлённом, простом и удобном в использовании сайте компании.

В чём ещё особенности вашей концепции развития? Какие направления для вас в приоритете? Насколько сильна конкуренция среди аэропортов МАУ в сегменте бизнес-авиации?

Концепция нашего развития остаётся неизменной – сделать частную авиацию доступной. Большой аэропорт – это то, чего не стоит бояться частным пилотам и пассажирам даже небольших воздушных судов, ведь для них мы стараемся сделать полёты максимально комфортными и менее затрат-

ными, а инфраструктура аэропорта Домодедово позволяет нам с лёгкостью это организовать.

Синергия большой и малой авиации – это то, чего мы хотим достичь. Вопрос конкуренции здесь не стоит – пассажиры сами вправе выбирать, куда или откуда и каким образом им организовать свой полёт, исходя исключительно из собственных предпочтений и пожеланий. Перед нами же

стоит задача обеспечить максимальный уровень комфорта, удобства и безопасности, – этим «Ю-Ти-Джи Групп» занимается на рынке авиационной индустрии уже 25 лет.

Насколько скорректировался бизнес-трафик в аэропорту «Домодедово» за минувшие двенадцать месяцев?



Изменения в трафике коснулись не только аэропорта Домодедово; все аэропорты столкнулись с одной проблемой. А самое главное, что с этой проблемой столкнулся клиент. Огромное количество направлений, ранее популярных у наших клиентов, теперь не доступны, очень сильно ограничено и количество доступных самолетов. Всё это приносит существенные неудобства. Конечно, есть «обходные пути», но теперь это стало дольше и дороже. Тем не менее, здесь на помощь приходит большая авиация – многие пассажиры деловой авиации вынужденно «пересели» на рейсы регулярных перевозчиков. Наша сервисная услуга board-to-board – когда клиент прилетает в терминал на собственном воздушном судне и далее может следовать в конечный пункт назначения – становится всё более востребованной для них.

Как компания работает в сегменте MRO (ТОиР)?

Не секрет, что для «Ю-Ти-Джи Групп» сегмент MRO является одним из важнейших направлений бизнеса. Компания за последние 10 лет стала одним из крупнейших независимых игроков на рынке ТО воздушных судов «большой» авиации. Ни для кого не секрет, что в ушедшем году владельцы ВС бизнес-авиации по понятным причинам столкнулись с острой проблемой обслуживания своих бортов, ведь европейские технические центры, в которых это производилось, более не доступны. Сейчас мы используем собственные компетенции в ремонте воздушных судов, квалифицированные кадры, налаженную логистику и склады запасных частей, ГСМ, оборудование, а также производственные

мощности по ремонту авиационно-технического имущества. Совместно с нашими партнёрами мы успешно решаем задачу по локализации всех видов технического обслуживания бизнес-джетов у нас в стране.

Возможность ангарного хранения ВС – один из важных аргументов для клиентов при заключении долгосрочных договоров.

Планирует ли UTG PA увеличить количество ангарных площадей?

Да, хороший вопрос, который как раз является продолжением темы ТОиР. Ответ на него – конечно, да. Здесь стоит отметить сам аэропорт Домодедово, огромный потенциал его инфраструктуры, а также стремление менеджмента аэропорта к непрерывному развитию, что только этому способствует.

Совместно с ними мы уже наметили планы по расширению ангарных площадей, и как только будет завершена реновация терминала, мы приступим к детальной проработке проекта строительства новых ангаров, которые помогут закрыть все текущие потребности. Именно позитивный взгляд на будущее и является той силой, которая движет нами и даёт потенциал к дальнейшему росту и развитию.



Самолет недели

Оператор/владелец: *private*

Тип: *British Aerospace BAe 125-800B*

Год выпуска: *1991 г.*

Место съемки: *февраль 2023 года, Ulyanovsk Vostochny - UWLW, Russia*



Фото: Дмитрий Петроченко