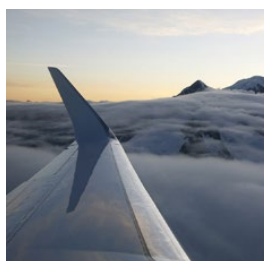
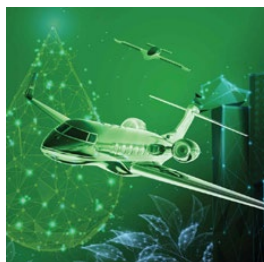




Аэропорт Схипхол представил ряд решений, направленных на обеспечение «более тихой, чистой и качественной авиации». Администрация Схипхол хочет, чтобы ни один самолет не взлетал с 00:00 до 06:00 и не приземлялся с 00:00 до 05:00, также планирует отказаться от второй взлетно-посадочной полосы Каагбан, а частные самолеты и самые шумные воздушные суда больше не будут приветствоваться. По мнению аэропорта, это приведет к уменьшению количества людей, испытывающих неудобства из-за неприятного шума.

Так ли необходим бизнес-джет с большей максимальной сертифицированной высотой полета по сравнению с менее высотным самолетом в обычной эксплуатации? Ведь те, кто выберет первый вариант смогут хвастаться способностью своего самолета «подниматься высоко» и экономить топливо, летать над грозами, избегать других транспортных потоков и получать более прямые маршруты. Все это может быть реальными преимуществами при использовании больших высот, но как часто высотные самолеты могут извлечь выгоду из этого? Это значимые преимущества бизнес-джетов или просто реклама, лишённая смысла?

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, мировой трафик бизнес-джетов на 13-й неделе 2023 года, с 27 марта по 2 апреля, составил 69385 рейсов, что на 1% больше, чем на 12-й неделе, и на 6% меньше, чем в те же даты 2022 года. Глобальная тенденция за последние 4 недели на 7% ниже по сравнению с 2022 годом. Активность бизнес-джетов Part 135 и Part 91K во всем мире на 13-й неделе снизилась на 13% по сравнению с аналогичными датами 2022 года. Объем полетов бизнес-джетов в первом квартале 2023 года снизился на 4% по сравнению с первым кварталом 2022 года, и был на 15% больше относительно первого квартала 2019 года. Общий трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов снизился на 2% по сравнению с первым кварталом прошлого года, но на 12% выше по сравнению с сопоставимым периодом 2019 года.



Долевой трафик на рекордных уровнях

WINGX: Активность бизнес-джетов в первом квартале 2023 года лишь незначительно снизилась по сравнению с первым кварталом 2022 года, но за последние несколько недель разрыв увеличился. Это может отражать всплеск спроса после отмены ограничений в США после окончания волны Омикрона прошлой весной

стр. 21

Гринпис распространяет фейки о бизнес-авиации

В СМИ появились сообщения об отчете компании CE Delft, подготовленном по заказу Гринпис. В отчете утверждается, что в 2022 году количество частных рейсов в ЕС увеличилось на 64%, а в аэропортах Нидерландов трафик вырос на 87% по сравнению с предыдущим годом. ЕВАА подчеркивает, что приведенные данные неверны

стр. 24

Схипхол требует запрета частных самолетов

Администрация аэропорта Схипхол хочет, чтобы не позднее 2025-2026 годов была создана система, ориентированная на структурное снижение шума и выбросов CO₂ в соответствии с Парижским соглашением по климату, а не на количество рейсов воздушного транспорта

стр. 25

Нужен ли высотный бизнес-джет?

Так ли необходим бизнес-джет с большей максимальной сертифицированной высотой полета по сравнению с менее высотным самолетом в обычной эксплуатации? Ведь те, кто выберет первый вариант смогут хвастаться «подниматься высоко» и экономить топливо, летать над грозами и получать более прямые маршруты

стр. 27

Спрос на новые коммерческие вертолеты не стабилен

В отчете о вертолетном рынке, подготовленном Rotortrade в сотрудничестве с журналом Vertical Magazine и HeliTrader, отмечается снижение активности в сфере торговли вертолетами в течение 2022 года по сравнению с предыдущим годом. Это связано с мировой экономической ситуацией, рецессией, геополитическими кризисами и общей инфляцией. В то время как продажи новых вертолетов выросли, вторичный рынок упал на 20% в годовом исчислении.

Между тем с середины 2022 года спрос и предложение начали стабилизироваться. Если проанализировать географию транзакций, то единственными регионами, в которых в 2022 году был зафиксирован рост по сравнению с 2021 годом, стали Латинская Америка и Ближний Восток и Африка.

Отчет содержит данные, собранные в ходе нового опроса, который является первым в своем роде и основан на методологии давнего и ведущего в отрасли «Опроса удовлетворенности клиентов OEM» от Vertical. Судя по результатам опроса, отраслевые отзывы свидетельствуют о большом доверии к поддержанным вертолетам. Показатели удовлетворенности даже выше, чем к новым машинам. Тем не менее, есть запрос на повышение общей прозрачности в отношении рекламируемых активов и предоставляемой документации.

В перспективе, начиная с 2023 года преобладает оптимизм. Ожидается, что цены вырастут, но также увеличится и рыночная активность, особенно для двухдвигательных вертолетов.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Джет Порт

Bild: новые самолеты правительства ФРГ могут остаться без противоракетной защиты

Три новых правительственных лайнера для кабинета Германии, которые должны сменить старые самолеты уже в этом году, возможно, не будут оснащены современной системой защиты от ракет. Об этом сообщила в воскресенье на своем сайте газета Bild со ссылкой на источники, официально в кабмине эту информацию подтвердить отказались.

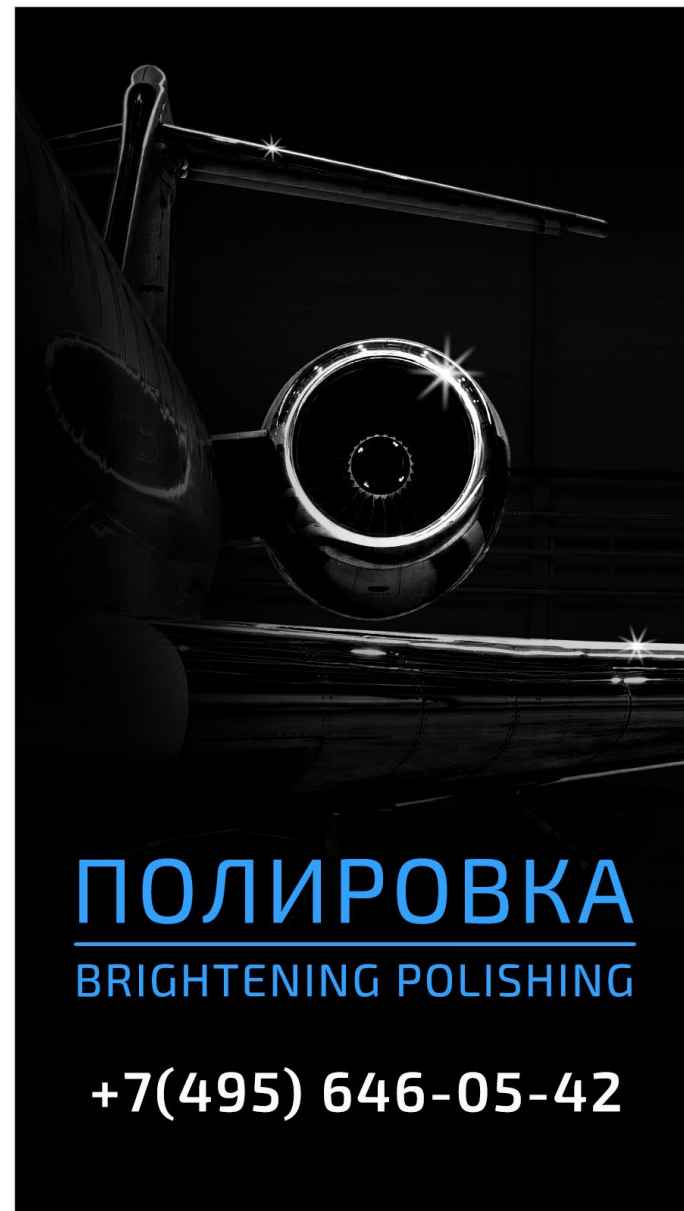
В 2019 году были заключены контракты на три новых самолета A350 за €1,2 млрд. По данным издания, почти €230 млн из этой суммы должны были потратить на систему защиты от ракет. Аналогичные системы установлены на самолетах предыдущего поколения A340, которыми правительство ФРГ пользуется до сих пор.

Однако, как пишет Bild, спустя четыре года «все вдруг изменилось», и теперь Минобороны ФРГ рассматривает вопрос об отказе от системы защи-

ты, поскольку самолеты на время монтажа (около полугода) нельзя будет использовать. По данным издания, в канцелярии президента Германии уже заявили, что готовы согласиться с планами министерства отказаться от такой системы. От Ведомства федерального канцлера и МИД ФРГ ответа пока нет.

Представитель оппозиционного Христианско-демократического союза Инго Гедехенс раскритиковал предложения Минобороны. «Это крайне абсурдный план», - сказал он.

В статье не уточняется, что именно из себя должна представлять система защиты на правительственных лайнерах в ФРГ. Bild пишет, что самолет президента Франции Эмманюэля Макрона, к примеру, оснащен лазерной системой, которая способна перехватывать ракеты.



Jetex пришел в Абу-Даби

Abu Dhabi Airports и Jetex объявили о соглашении, в соответствии с которым Jetex модернизирует FBO в столичном аэропорту Al Bateen и станет провайдером по предоставлению услуг бизнес-авиации под брендом Jetex Abu Dhabi.

«Мы рады приветствовать Jetex в аэропорту Al Bateen и с нетерпением ждем возможности поработать с такой выдающейся компанией, специализирующейся на авиационных услугах, поскольку мы взяли курс на развитие бизнес-авиации», - комментируют в пресс-службе аэропорта Al Bateen. «Будучи специализированным оператором FBO, который хорошо разбирается в потребностях и нуждах этого конкретного сегмента рынка, мы с нетерпением ждем сотрудничества с Jetex, который движется вперед и успешно дает большую ценность всем нашим пассажирам».

Al Bateen станет 38-м пунктом в сети Jetex Global Private Jet Terminal, и компания планирует предложить свою отмеченную наградами концепцию флагманского обслуживания в аэропорту. В Jetex Abu Dhabi планируют полностью модернизировать VIP терминал, создав просторные VVIP залы ожидания. Здесь же расположатся иммиграционная и таможенная служба.

Комментируя это событие, Адель Мардини, основатель и генеральный директор Jetex, сказал: «Jetex Abu Dhabi — новая веха для нашего бренда и это подтверждает нашу приверженность региону. Мы особенно рады представить опыт Jetex в столице ОАЭ. Мы стремимся создать царственный прием в этом прекрасном городе для наших международных гостей. Каждое желание выполняется, и каждая минута запоминается, когда вы с нами в Jetex Abu Dhabi».



Weltall
avia

КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ЛЮБОГО ТИПА.

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

BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

IBAC и ICAO стали партнерами по популяризации SAF

Ускорение глобального внедрения экологичного авиационного топлива (SAF) является целью нового партнерства, созданного Международным советом деловой авиации (IBAC) и Международной организацией гражданской авиации (ICAO).

IBAC присоединился к программе ICAO по оказанию помощи, наращиванию потенциала и обучению в области устойчивого авиационного топлива (ACT-SAF), целью которой является помощь компаниям полностью раскрыть потенциал SAF.

«Сектор бизнес-авиации известен своими инновациями. Мы рассчитываем на сотрудничество

с ICAO и другими участниками ACT-SAF для расширения разработки и использования SAF в больших количествах всеми эксплуатантами по всему миру», — сказал Курт Эдвардс, генеральный директор IBAC.

Программа ICAO ACT-SAF включает ежемесячные учебные занятия, посвященные устойчивости, экологической политике, экономике и финансовой сертификации, а также логистике, связанной с SAF.

Эдвардс подписал соглашение о партнерстве с генеральным секретарем ICAO Хуаном Карлосом Салазаром в штаб-квартире ICAO.



Генеральный секретарь ИКАО Хуан Карлос Салазар (слева) и генеральный директор IBAC Курт Эдвардс подписывают партнерское соглашение о присоединении IBAC к инициативе ИКАО по экологически чистому авиационному топливу

utgpa.com

UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Реклама

Crew Chiefs запустила программу предоставления технических консультаций брокерам

Crew Chiefs, специализирующаяся на представлении интересов клиентов во время инспекций самолетов, запустила TechConnect Gold, новую программу предоставления технических консультаций брокерам, специализирующимся на покупке/продаже бизнес-джетов и вертолетов.

Горячая линия TechConnect Gold, которая работает по ежемесячной подписке, также предоставит авиационным брокерам цифровой доступ к технической экспертизе в отношении проверок и работ по комплектации. Другие преимущества программы включают бонусы для технического представителя Crew Chief, более широкий доступ поиска слотов для предпродажных инспекций (PPI) и бюджетную поддержку для технического задания PPI.

В компании подчеркнули, что запустили программу TechConnect Gold для дальнейшей поддержки авиаброкеров еще до того, как клиент выбрал конкретный самолет, чтобы гарантировать для компаний и их клиентов доступ к справочной системе по техническим вопросам.

«Это поможет им принимать более обоснованные решения. Многие брокерские компании не имеют достаточного опыта в области технического осмотра самолетов или собственных ресурсов».

В компании добавили, что новая программа позволит получить доступ к технической экспертизе извне без присутствия технического представителя на месте.



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

Falcon Aviation получила сертификат эксплуатанта Сан-Марино

Базирующаяся в Абу-Даби компания Falcon Aviation Services получила второй сертификат эксплуатанта (АОС) от Управления гражданской авиации Сан-Марино (SM-CAA) в дополнение к сертификату АОС Главного управления гражданской авиации ОАЭ, что стало «значительной вехой в ее операциях», сообщает пресс-служба ближневосточного оператора.

«В соответствии с национальным сертификатом эксплуатанта в настоящее время у нас есть 33 вертолета и пять самолетов. В Сан-Марино мы для начала будем управлять четырьмя самолетами», - говорят в компании. Стартовым самолетом для нового АОС станет Embraer ERJ 135BJ, который Falcon надеется использовать для предоставления «расширенного спектра индивидуальных услуг и более широкого спектра предложений для клиентов».

Компания Falcon Aviation была основана в 2006 году и имеет базы в аэропорту Аль-Батин (OMAD) в Абу-Даби и в международном аэропорту Аль-Мактум (OMDW) в Дубае. Она предлагает чартер и управление самолетами, вертолетные туры, OMDW FBO, MRO, управление поддержанием летной годности и управление вертолетной площадкой.

«Наши АОС позволяют владельцам оптимизировать использование своих активов, опираясь на самые высокие стандарты качества», — резюмируют в пресс-службе. «За последний год мы стали свидетелями значительного увеличения объема управления воздушными судами, поскольку клиенты признают стабильность Falcon Aviation и ценят наши уникальные комплексные услуги, которые поддерживаются высококвалифицированной командой международных экспертов».



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

Milestone продает 12 вертолетов компании Macquarie Rotorcraft

Крупнейший международный лизингодатель Milestone Aviation Group Limited («Milestone») объявила о подписании соглашения о продаже 12 вертолетов компании Macquarie Rotorcraft.

В портфель из 12 вертолетов входят Sikorsky S-92, Airbus H135, Bell 412 и Leonardo AW109, AW139 и AW189, которые в настоящее время сданы в аренду шести клиентам в девяти странах Европы, Ближнего Востока, Африки и Южной Африки. В настоящее время вертолеты используются в самых разных миссиях, включая морскую энергетику, службу скорой помощи и полицейские службы.

«В отличие от рынка самолетов, портфельные продажи не были столь распространены в лизинге вертолетов. Эта сделка между двумя ведущими владельцами арендованных вертолетов является еще

одним примером растущей зрелости лизинга вертолетов и усиливает наблюдаемую нами сильную ликвидность», — сказал Пэт Шиди, генеральный директор Milestone Aviation. «Возможность торговать арендованными активами является важной частью управления портфелем для крупных арендодателей, и мы рады сотрудничать с таким сильным игроком в отрасли, как Macquarie Rotorcraft, и работать вместе над выполнением крупной портфельной сделки».

«Мы рады сотрудничать с Milestone в этой важной сделке. Приобретение этих активов расширяет наши возможности по удовлетворению растущих потребностей наших клиентов и демонстрирует растущую сложность рынка вертолетного финансирования», — сказал Джон Петкович, генеральный директор Macquarie Rotorcraft.



Организатор При поддержке Устроитель

МИНПРОМТОРГ РОССИИ АВИА HELIRUSSIA

18-20 МАЯ
МВЦ КРОКУС ЭКСПО

HELIRUSSIA
2023

www.helirussia.ru

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

Embraer и CAE запускают новый полнопилотажный тренажер Phenom 300 для рынка США

Embraer и CAE объявили о том, что компания Embraer-CAE Training Services (ECTS) ввела в эксплуатацию новый полнопилотажный тренажер (FFS) для Phenom 300E, чтобы удовлетворить растущий спрос на обучение в США. Новый симулятор расположен в Las Vegas Training Center недалеко от Henderson International Airport. Этим новым FFS будет управлять компания ECTS, совместное предприятие Embraer и CAE.

«Наша цель с новым FFS, помимо предложения нашим клиентам дополнительных возможностей для обучения в США, заключается в том, чтобы представить последние технологические обновления воздушных судов и технологий симуляторов, обеспечивая при этом высочайший уровень обслужи-

вания на рынке, поскольку поставки Phenom 300E продолжают расти», - комментируют в компании.

«Мы рады помочь Embraer улучшить подготовку пилотов», - сказал Ник Леонтидис, президент группы компаний CAE по разработке решений для обучения в гражданской авиации. «Благодаря этой важной инициативе мы поможем удовлетворить растущий спрос на пилотов бизнес-джетов, сочетая инновационные методики, опытных инструкторов и передовые технологии симуляторов».

В настоящее время существует шесть тренажеров для семейства бизнес-джетов Phenom в трех разных местах: Даллас (США), Лондон-Берджесс-Хилл (Великобритания) и Гуарульяс (Бразилия).



АВИАУСПЕХ

Авиационное кадровое агентство
№1 в России

Услуги по поиску и подбору
летных экипажей и
авиационных специалистов



+7 (495) 507 30 98 www.avia-uspeh.ru

Gulfstream открывает центр продаж и дизайна в Беверли-Хиллз

Gulfstream Aerospace объявила о торжественном открытии своего нового центра продаж и дизайна в Беверли-Хиллз, штат Калифорния. Демонстрационный зал площадью около 1115 кв.м. еще больше расширяет клиентские ресурсы компании на западе США и подчеркивает лидерство в отрасли по комфорту и дизайну салона.

В Центре продаж и дизайна в Беверли-Хиллз представлены полномасштабные макеты салонов самолетов G400, G700 и G800, а также отмеченные наградами кресла G500 и G600, чтобы клиенты могли на собственном опыте протестировать то, что лучше всего подходит для их требований.

Команда дизайнеров интерьера Gulfstream работает с клиентами в выставочном зале, чтобы выбрать внутреннюю отделку из множества вариантов от-

делки, шпона, напольных покрытий, кожи, текстиля и других материалов, доступных на месте. Кроме того, динамические технологии, такие как средство создания цифрового салона Gulfstream и инструменты конфигуратора окраски фюзеляжа, помогают клиентам изучить все возможности индивидуальной настройки и гибкости салона, которые предлагает Gulfstream.

«Мы всегда ищем новые возможности для повышения качества обслуживания клиентов Gulfstream», — сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Расширение нашего портфеля центров продаж и дизайна на западном побережье США является следующим этапом стратегического плана расширения и обеспечивает дальнейшие инвестиции в наших клиентов и растущий парк самолетов Gulfstream по всему миру».



ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ

МИНПРОМТОРГ
РОССИИ

Ростех

АВИАСАЛОН
30 ЛЕТ С ВАМИ

Наш телеграм-канал

МАКС
2023
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ
САЛОН

25-30 ИЮЛЯ • ЖУКОВСКИЙ • МОСКВА • РОССИЯ

Dassault Aviation: все новые самолеты будут поставляться клиентам на SAF

Клиенты центра комплектации бизнес-джетов Dassault Falcon в Литл-Роке, штат Арканзас, теперь будут получать свои самолеты с полными баками SAF. Использование SAF на этом объекте является частью плана, реализуемого Dassault для уменьшения углеродного следа от полетов. В соответствии с этим планом все рейсы, выполняемые самолетами Falcon, принадлежащими компании, частным лицам или иным собственникам выполняются с использованием смесей SAF.

В Dassault Aviation отметили, что SAF позволяет сократить выбросы углерода на 80–90% по сравнению с обычным реактивным топливом при использовании в концентрированной форме. Все

самолеты Falcon сертифицированы для использования смесей SAF до 50%. Новый флагман Falcon 10X будет совместим со 100% SAF с момента ввода в эксплуатацию.

Хотя на бизнес-авиацию приходится лишь небольшая часть (0,04%) мировых выбросов CO₂, она помогает проложить путь к обезуглероживанию и стремится к нулевым выбросам к 2050 году. В настоящее время SAF является наиболее многообещающим вкладом в достижение этой цели. Завод в Литл-Роке снабжается SAF компаниями Avfuel Corporation и Neste, ведущими поставщиком топлива и производителем SAF в отрасли.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Jetcraft усиливается

Компания Jetcraft, мировой лидер в области продаж, приобретений и торговли бизнес-джетами, приобрела Corporate Fleet Services (CFS Jets), известного брокера бизнес-авиации, специализирующегося на турбовинтовых самолетах, легких и средних джетах.

Петер Антоненко, президент Jetcraft, говорит: «Более 60 лет Jetcraft устанавливает стандарты в сделках с деловыми самолетами, уделяя особое внимание суперсредним, крупноразмерным и сверхдальним бизнес-джетами. С приобретением CFS Jets наш опыт работы с продуктами стал самым разнообразным в отрасли, превосходя всех других брокеров и производителей, предлагая клиентам почти столетний опыт, более 100 специализированных консультантов во всем мире и самое большое количество предложений эксклюзивных самолетов».

«Опираясь на Jetcraft» теперь CFS Jets предлагает своим клиентам более широкий доступ к категориям суперсредних и крупноразмерных самолетов. Обе компании продолжают работать индивидуально, каждая из которых извлечет выгоду из своих соответствующих возможностей, в том числе опираясь на ведущие в отрасли данные Jetcraft для поддержки транзакций.

Дэвид Монаселл, партнер CFS Jets, добавляет: «С 1984 года CFS Jets зарекомендовала себя как надежный брокер частных и турбовинтовых самолетов. Благодаря Jetcraft теперь мы предоставляем нашим клиентам доступ к самой надежной информации о рынке и самому широкому спектру самолетов в отрасли».

KlasJet расширяет свое присутствие на ближневосточном рынке

Компания KlasJet недавно представила Boeing BBJ2 на рынке Ближнего Востока и теперь продолжает свою экспансию в регионе. Компания объявила о планах использовать роскошный Boeing 737 с базы в Дубае, чтобы удовлетворить растущий спрос на эксклюзивные частные и корпоративные авиAPERелеты в этом регионе.

Поскольку Ближний Восток является одним из самых быстрорастущих рынков бизнес-авиации в мире, KlasJet старается занять потенциальную нишу в регионе.

«На ближневосточном рынке доминировали небольшие бизнес-джеты и самолеты двухклассной конфигурации», — объясняет Лукас Петраускас, коммерческий директор KlasJet. «Однако не было вариантов для больших групп или делегаций. Поэтому мы уверены, что наш роскошный Boeing 737 станет идеальным выбором для больших семей,

спортивных команд, деловых путешественников и политических делегаций, которым требуется комфортный и удобный способ передвижения для своей группы».

Боинг 737 с эксклюзивным дизайном от KlasJet оснащен 68 просторными и удобными креслами бизнес-класса и дает роскошные и высококачественные впечатления для всех пассажиров на борту. Самолет тщательно спроектирован с вниманием к деталям, предлагая тонкие, но роскошные штрихи по всему салону, чтобы сделать путешествие еще более приятным.

В дополнение к обслуживанию больших групп на Boeing 737, KlasJet также предложит роскошный вариант для небольших групп и высокопоставленных лиц на Boeing BBJ2, который в настоящее время готовится к полетам из Дубая.



Слияния в США продолжаются

Бизнес-операторы Northern Jet Management и SpeedBird подтвердили сделку по слиянию. Сделка будет закрыта во втором квартале года, в результате чего выручка объединенной компании превысит \$110 млн. Новая компания будет иметь 37 самолетов и 209 сотрудников, в том числе 98 пилотов.

Объединенная компания теперь имеет ангарные площади площадью 20000 кв. футов в Гранд-Рапидс, штат Мичиган, 24500 кв. футов в Неаполе, штат Флорида, и 32500 кв. футов в Орландо, с дополнительными офисами в Милуоки и Чикаго.

Крис Булл, генеральный директор и основатель SpeedBird, стал новым генеральным директором объединенной компании, а Чак Кокс, генеральный директор Northern Jet Management, стал председателем и акционером.

SpeedBird начиналась как стартап во Флориде, и в июне прошлого года фирма надеялась добавить еще 30 капитанов и 20 старших офицеров в ответ на растущий спрос. В ее флот входят Cessna Citation X, CJ2 и CJ3, Beechjet 400A и King Air 350, а также Eurocopter EC130.

Компания Northern Jet Management из Мичигана располагает парком из более чем 20 самолетов среднего и суперсреднего классов, включая Learjet, Gulfstream G150, Challenger 300 и Cessna Citation Sovereign.

Слиянию способствовал глобальный инвестиционный банк William Blair.

Индийская Airdriven Aviation приобрела крупнейшего провайдера из ОАЭ

Индийская авиационная группа Airdriven Aviation закрыла сделку по приобретению Titan Aviation и ее глобальных дочерних компаний. Детали сделки и стоимость стороны не разглашают.

Индийская сторона подчеркнула, что новый актив поможет укрепить рыночную позицию Airdriven Aviation и расширить ее охват в глобальной индустрии бизнес-авиации.

В рамках своей стратегии роста, Airdriven Aviation искала возможности для диверсификации своих предложений и продуктов, а также расширения своих возможностей. Приобретение Titan Aviation, компании с сильной репутацией на рынке бизнес-авиации, отлично соответствует этой стратегии. Приобретение позволит Airdriven Aviation предложить своим клиентам еще более полный спектр авиационных продуктов и услуг, а также укрепля-

ет свои позиции в качестве лидера в отрасли, комментируют в пресс-службе компании.

«Мы очень рады закрыть сделку по приобретению Titan Aviation», - сказал Кедар Селагамсетти, основатель Airdriven Aviation. «Это сделка является важной вехой в нашей стратегии глобального роста. Наш партнер управляет и поддерживает около 50 частных самолетов по всему миру (с офисами в 16 странах) и создал репутацию качественного обслуживания клиентов, и мы уверены, что это приобретение поможет нам достичь наших долгосрочных целей».

Совместная организация будет работать под брендом AirDriven Titan Global. Интеграция операций Titan Aviation в Airdriven Aviation будет осуществляться поэтапно для обеспечения плавного перехода для клиентов и сотрудников.



ACC расширяет работу с Freedom II

ACC Aviation совместно с Perigean Aviation продлили срок эксплуатации 62-местного B757-200 в VIP конфигурации и эксплуатируемого Freedom II. Ранее самолет был зарегистрирован Управлением гражданской авиации Бермудских островов, а Freedom II получил Сертификат эксплуатанта (AOC).

Ожидается, что спрос будет высоким, и для его удовлетворения ACC Aviation создала специальную чартерную команду управления и продаж чартеров на самолете. Команда, обладающая значительным опытом в сфере чартерных и авиационных перевозок, будет работать совместно с Perigean Aviation, обеспечивая рейсы по всему миру.

Фил Мэтьюз, генеральный директор ACC Aviation, отметил, что чартерная отрасль испытывает невероятно высокий уровень спроса как на частные самолеты, так и на более крупные коммерческие авиалайнеры. «У ACC Aviation действительно глобальная сеть партнеров, созданная за более чем 20 лет, и мы рады представить на чартерном рынке этот уникальный самолет. Благодаря впечатляющей грузоподъемности в 10 тонн этот B757-200 идеально подходит для туристических групп со значительным грузом и вспомогательным оборудованием, что устраняет необходимость в нескольких самолетах или специальных грузовых чартерах. В нашей повседневной работе мы видим острую потребность в увеличении вместимости VIP-авиалайнеров, поскольку чартерные клиенты летают все больше и больше, а другие, которые не летали в течение двух лет, снова планируют туры».

Sumitomo приобретает крупную долю в лизинговой компании LCI

Sumitomo Mitsui Finance and Leasing (SMFL) приобретает 35% долю в Lease Corporation International (LCI), которая специализируется на вертолетах и является лизинговым подразделением международного конгломерата Libra Group.

Sumitomo обязалась в ближайшем будущем инвестировать в бизнес LCI \$1,5 млрд. «LCI рада расширить и укрепить свои отношения с SMFL благодаря этой сделке. Вместе мы намерены укрепить позицию LCI как ведущего поставщика лизинговых, финансовых и инвестиционных решений в авиационной отрасли», — рассказал генеральный директор LCI Джаспал Джанду.

LCI впервые стала партнером SMFL в 2020 году, запустив совместное предприятие (СП) с активами в \$230 млн., покрывающее покупку 19 вертолетов. Впоследствии СП увеличило портфель до более чем 50 вертолетов на сумму более \$550 млн. LCI имеет заказы на расширение своего парка почти до 350 воздушных судов, включая обязательства по приобретению 165 самолетов eVTOL у производителей Elroy Air и Beta Technologies.

«Инвестиции SMFL в LCI — это следующий шаг в серии стратегического сотрудничества в вертолетной и смежных отраслях, что позволит нам еще больше укрепить бизнес LCI», — сказал Масаки Ташибана, президент SMFL.



АСJ: в США насчитывается 14 999 бизнес-джетов

Анализ отраслевых данных, проведенный АСJ, показывает, что в США насчитывается 14 999 бизнес-джетов, и около трети (4876) базируются в Техасе, Флориде и Калифорнии.

Что касается деловых самолетов большой дальности (LR), сверхбольшой дальности (ULR) и бизнес-лайнеров (BL), то в США базируется 1548 таких воздушных судов, причем в Калифорнии их больше, чем в любом другом штате (258).

Около 5,4% (815 самолетов) американского парка бизнес-джетов в настоящее время выставлено на продажу. В основном это самолеты старше 10 лет, и всё больше владельцев рассматривают вопрос о замене своих джетов на более новые и эффективные модели, считают аналитики АСJ.

Для сравнения, в настоящее время на продажу выставлено всего 1,4% парка самолетов АСJ. Высокий спрос и ограниченное предложение способствуют тому, что самолеты АСJ сохраняют вдвое большую ликвидность по сравнению с дальними и сверхдальними бизнес-джетами. Кроме того, в отличие от большинства производителей, Airbus строит АСJ только на заказ, устраняя финансовое давление для снижения цен. Кроме того, АСJ поддерживает унификацию новых функций, позволяя модернизировать существующие самолеты с учетом новейших возможностей без покупки новой модели.

Шон МакГью, вице-президент АСJ, прокомментировал: «Флот самолетов АСJ славится исключительным сохранением ликвидности, что является результатом уникальной методологии сборки на заказ в сочетании с непоколебимым стремлением

Airbus к унификации, надежности и эффективности, присущим каждому самолет. Это приводит к значительным финансовым выгодам для владельцев: миллионы долларов сэкономлены за счет снижения стоимости амортизации по сравнению с другими бизнес-джетами только за первые 10 лет владения».

«АСJ предлагает большой выбор бизнес-джетов. Недавно запущенный в производство АСJ TwoTwenty создает совершенно новый сегмент рынка — «Xtra Large Bizjet». С шестью широкими VIP зонами площадью около 130 квадратных футов каждая, самолет предлагает настоящую офисную среду с лучшими в своем классе возможностями

связи и различные варианты отдыха, в том числе калифорнийская кровать размера «king-size», собственная ванная комната с тропическим душем и 55-дюймовый телевизор с разрешением 4К», - комментируют аналитики АСJ.

АСJ TwoTwenty предлагает в два раза больше полезного пространства в салоне по сравнению с бизнес-джетами ULR аналогичной ценовой категории, а также лучшую на рынке топливную экономичность и непревзойденную надежность. Он занимает такое же место на стоянке, что и конкурирующие бизнес-джеты ULR, и может взлетать из тех же аэропортов, но эксплуатационные расходы АСJ TwoTwenty на одну треть ниже.



Daher планирует выпускать гибридно-электрическую модель ТВМ

К 2027 году авиационное подразделение Daher планирует расширить свою линейку продуктов за счет гибридно-электрической модели ТВМ и открыть третий завод по производству самолетов в Стюарте, Флорида, сообщил старший вице-президент авиационного подразделения Daher Николя Шаббер на Sun' n Fun Aerospace Expo.

Сейчас компания производит четыре модели — Kodiak 100 Series III и 900, а также ТВМ 910 и 960 — и поставила 73 самолета в прошлом году. В 2023 году производитель планирует передать клиентам от 85 до 90 самолетов.

Дополнительная производственная линия будет расположена на авиастроительном заводе Daher в Стюарте. В сочетании с производством Kodiak в Сандпойнте, штат Айдахо, и производством ТВМ

в Тарбе, Франция, завод в Стюарте будет производить обе линейки и увеличит общий годовой объем производства до 120–130 самолетов.

Эти дополнительные мощности потребуются, поскольку Daher планирует добавить пятую модель — гибридно-электрическую ТВМ, созданную на основе демонстрационной технологии EcoPulse, разрабатываемой в сотрудничестве с Safran и Airbus. По словам Шаббера, гибридно-электрический EcoPulse на сегодняшний день наработал 10 часов с установленными двумя из двигателями из запланированных шести. Тестирование до сих пор было сосредоточено на тепловых проблемах.

Летные испытания демонстратора должны возобновиться в его текущей конфигурации с четырьмя двигателями. К июню на EcoPulse будут установле-

ны все шесть двигателей, прежде чем он дебютирует на Парижском авиасалоне. Шаббер сказал, что Daher поэтапно оценивает конфигурации двигателей, чтобы формировать разработку серийного гибридно-электрического самолета, который, как он ожидает, поступит в эксплуатацию в 2027 году.

Проект EcoPulse направлен на проверку технологий, разработанных для сокращения выбросов и шума, а также на создание новых областей применения для воздушных перевозок. Производитель двигателей Safran разрабатывает распределенную гибридную силовую установку. Airbus отвечает за аэродинамическую оптимизацию двигательной установки, установку батарей с высокой удельной плотностью заряда и их использование для питания самолета. Daher занимается изготовлением, установкой компонентов и систем, летными испытаниями и согласованием с регулирующими органами.

Распределенная по крылу гибридная силовая установка состоит из турбогенератора, комбинированного газотурбинного двигателя и генератора энергии; системы управления электроэнергией; и встроенных электрических двигателей, также известных как электронные пропеллеры. Эти двигатели встроены в крыло EcoPulse, что обеспечит как тягу, так и аэродинамическое преимущество, причем последнее включает уменьшенную площадь поверхности крыла и законцовки, тем самым снижая сопротивление.

EcoPulse идентичен турбовинтовому самолету Daher ТВМ, за исключением трех небольших равномерно расположенных электродвигателей и винтов на передней кромке каждого крыла.



Татарак вновь подмочил свою репутацию

Tamarack Aerospace Group вновь оказалась в центре скандала после «потери» винглета Smartwing во время полета. Согласно заявлению Tamarack Aerospace, Smartwing оторвался по пока неустановленной «внешней причине».

21-летний Citation CJ, зарегистрированный компанией Minnesota Equipment Leasing как N869AC, выполнял рейс из аэропорта округа Анока (KANE) недалеко от Миннеаполиса в международный аэропорт Тампа (КТРА) с промежуточной посадкой в Уолнат-Ридж, штат Арканзас. Пилот во время снижения в Тампе, услышал характерный звук, а затем заметил, что отсутствует левый винглет. Он снизил скорость самолета, объявил чрезвычайную ситуацию и приземлился без происшествий.

Джейкоб Клингсмит, президент Tamarack Aerospace Group, сказал, что сертификационные летные испытания модификации Smartwing включали сценарий «потери одной законцовки», имитирующий столкновение с птицей, удар молнии «или любое другое ненормальное событие для Smartwing».

«Конечно, мы счастливы, что в этом странном инциденте никто не пострадал», — сказал он. «Мы все еще расследуем, но похоже, что винглет оторвался от самолета из-за внешних факторов».

Инцидент произошел через два месяца после того, как Tamarack урегулировал судебный процесс, связанный с катастрофой CJ в 2018 году в Индиане, оснащенного винглетами Smartwing Atlas (активная система снижения нагрузки), в результате чего погибли все трое на борту. Вероятной причи-

ной этого происшествия, по мнению NTSB, стала «асимметричная потеря винглета на левом крыле по неустановленным причинам, что привело к фатальным последствиям в полете, и в этой ситуации пилот был бессилён».

Напомним, что в середине 2021 года Tamarack Aerospace вышла из процедуры банкротства по Главе 11 чуть более чем через два года после того, как ведущий производитель вертикальных законцовок для бизнес-джетов обратился в суд. В компании заявили, что окончательное постановление суда по делам о банкротстве Восточного округа Вашингтона положило конец ее добровольному банкротству.

Летом 2019 года компания объявила о подаче заявки на защиту от банкротства в соответствии с Главой 11. Это решение компания назвала «прямым результатом» Директив летной годности от FAA и EASA, которые поставили на прикол самолеты Cessna серии 525, оснащенные законцовками с системой активного снижения нагрузки (Atlas). «Решение о вступлении в Главу 11 (реорганизация) позволило Tamarack продолжать работать и сосредоточить свои усилия на поддержке клиентов и работе с EASA и FAA, поскольку регуляторы рассматривают предложение об отмене ограничений, налагаемых AD», — заявили тогда в компании, добавив, что банкротство будет «временным состоянием».



TAG Aviation «выжал» из Global 7500 максимум

TAG Aviation установил два рекорда по беспосадочным перелетам на своем флагмане Bombardier Global 7500. Речь идет о рейсах из Гонконга в Нью-Йорк и из Сан-Хосе в Гонконг с продолжительностью беспосадочного полета 14:58 и 15:48 соответственно, что является самой большой продолжительностью полета Global 7500.

В компании отметили, чтобы совершить такое путешествие, требовалось отличное планирование полета, а также навыки хорошо обученного и опытного экипажа.

«Обеспечение оптимальной эффективности является одним из самых высоких приоритетов для нашей оперативной группы. Для достижения этого мы внимательно следим за погодными условиями, планируем наиболее эффективный маршрут с точки зрения времени и использования топлива. Работа с экипажем поддерживает процесс планирования и позволяет оптимально адаптировать все факторы к самолету», - говорит Карсон Вонг, старший менеджер по наземным операциям, TAG Aviation Asia.

«Как один из самых опытных операторов дальних рейсов, TAG Aviation гарантирует, что вы получите максимальную производительность от своего самолета круглый год. Это еще раз было продемонстрировано этими рейсами Global 7500. Это подтверждает компетентность нашего экипажа, точность нашего планирования и нашу приверженность удовлетворению потребностей клиентов», - продолжает Рэй Уилсон, операционный директор TAG Aviation Asia.

Знание рынка и рекомендация клиентам подходящих самолетов — это то, что TAG делает лучше всего, и за эти годы компания смогла завоевать доверие многих пассажиров. Благодаря регулярным миссиям TAG между Сиднеем и Лондоном, Азией и Америкой Global 7500 снова и снова доказывал свои возможности.

«Мы рады слышать об этих выдающихся достижениях, которые продолжают демонстрировать возможности Global 7500. Это просто показывает, почему этот безупречный бизнес-джет является бесспорным лидером в нашей отрасли», - отмечает

Питер Ликорей, старший вице-президент по продажам Bombardier. «Отмеченный наградами Global 7500 изменил представление о частной авиации и улучшил общее впечатление от полета благодаря своей скорости, дальности полета и исключительному комфорту в салоне».

TAG Aviation уже более 50 лет является ведущей компанией по управлению воздушными судами, высочайшее качество обслуживания и безопасность всегда были главной миссией компании, поэтому удовлетворение такими достижениями только подтверждает основные ценности компании.



Garmin G1000 NXi доступен для ранних серийных версий Kodiak 100

Daher и Garmin объявили о модернизации интегрированной кабины экипажа G1000 NXi для более ранних серийных версий турбовинтового самолета Daher Kodiak 100. Установка G1000 NXi возможна через дилерскую сеть Garmin, а также управляемые Daher объекты технического обслуживания в Сандпойнте (Айдахо), Помпано-Бич (Флорида), Тарбе (Франция) и в авторизованных сервисных центрах Kodiak.

В пресс-службе Garmin поясняют, что интегрированная приборная панель следующего поколения G1000 NXi позволяет использовать беспроводную связь в кабине, в том числе и для обновления баз данных с использованием приложения Garmin Flight Stream. G1000 NXi, повышает ситуационную осведомленность пилотов благодаря приложению SurfaceWatch, обеспечивает выполнение визуаль-

ных заходов на посадку и использование многослойных карт на индикаторе навигационной обстановки.

По утверждению представителей Garmin, G1000 NXi поддерживает быструю отрисовку карт и плавное панорамирование. Инициализация дисплеев происходит в течение нескольких секунд после включения, что обеспечивает возможность немедленного доступа к настройке радиотехнических средств, данным плана полета и т.д. G1000 NXi также поддерживает современные технологии анимации изображений, характеризуется улучшенной четкостью, оснащена новой светодиодной подсветкой, обеспечивающей увеличение яркости и контрастности экранов, имеет пониженное энергопотребление, а также улучшенную регулировку параметров экрана.



Использование в G1000 NXi беспроводного соединения Garmin ConnexT через опциональный шлюз Flight Stream 510 делает возможным передачу потоковой информации в реальном времени между авионикой самолета и совместимым мобильным устройством с запущенным приложением Garmin Pilot. Такое сочетание превращает планшет или смартфон в удобный интерфейс оборудования кабины, позволяющий управлять двусторонней передачей данных, осуществлять передачу плана полета, информации о погоде, GPS, резервной информации о пространственном положении и многого другого.

«Внедрение современной интегрированной кабины экипажа G1000 NXi в Kodiak 100 полностью соответствует стратегии Daher по обслуживанию наших клиентов модернизациями и улучшениями на протяжении всего срока службы их самолетов», — сказал Николя Шаббер, старший вице-президент авиационного подразделения Daher.

Карл Вольф, вице-президент Garmin по авиационным продажам и маркетингу, добавил: «Мы рады представить эту современную интегрированную кабину экипажа в более ранних моделях Kodiak 100. G1000 NXi предлагает передовые возможности и значительные улучшения производительности, которые помогут пилотам летать безопаснее и легче достигать пунктов назначения».

Рекомендованная цена комплекта модернизации G1000 NXi составляет \$62995. Ожидается, что поставки комплектов начнутся в третьем квартале 2023 года.

Безопасность полетов в гражданской авиации России в 2022 году

По данным Межгосударственного авиационного комитета (МАК), в прошлом году в гражданской авиации РФ произошло около 35 авиапроисшествий с магистральными и региональными пассажирскими воздушными судами, а также с летательными аппаратами авиации общего назначения (АОН). В результате авиакатастроф в коммерческой авиации погибло 24 человека. В результате крушений самолетов авиации общего назначения (АОН) погибло 2 человека. Итого суммарно 28 человек.

В целом состояние с безопасностью полетов в коммерческой авиации РФ по абсолютным показателям улучшилось. Также улучшились абсолютные показатели безопасности по авариям и катастрофам с вертолетами и летательными аппаратами АОН.

Наиболее резонансной аварией с воздушным судном в коммерческой авиации в категории «Взлетная масса более 5700 кг» произошла 17 августа 2022 г. с самолетом Ан-24Б авиакомпании «Ангара». Самолет с 4 членами экипажа и 44 пассажирами на борту выполнял рейс Иркутск-Усть-Кут. При посадке в аэропорту Усть-Кута в 9.48 местного времени в сложных метеоусловиях самолет выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы (ВПП), после чего подломилась передняя стойка шасси и была повреждена левая консоль крыла, т.к. самолет Ан-24Б с приборной скоростью около 130 км/ч столкнулся левым полукрылом с землей на удалении 710 м от входного порога и 17 м от правой обочины ВПП. Никто из членов экипажа и пассажиров не пострадал. Самолет Ан-24Б (RA-47848), принад-

лежит авиакомпании «Ангара», был выпущен еще в 1971 г. и до сих пор находился в эксплуатации.

По самолетам больше всего в прошлом году в авиакатастрофах было потеряно машин марки Ан-2 - 4 штуки. Авиакатастрофы произошли на Камчатке, Якутии др. Три машины принадлежали небольшим авиакомпаниям, а одна - частному лицу.

В частности, самолет Ан-2 (RA-33599), принадлежавший ООО «Камчатский крик», в 12.30 по местному времени 11 февраля 2022 г. разбился в Елизовском районе Камчатского края, в 1,4 км юго-западнее села Северные Коряки. Погибло два члена экипажа. Согласно официальному сообщению, экипаж Ан-2 выполнял рейс по перевозке груза овощей (картофеля) и стройматериалов (плитки) с посадочной площадки в селе Северные Коряки Елизовского района в село Тымлат Карагинского района. После взлета в простых метеоусловиях самолет из набора высоты перешел в снижение с высоты 50 м с незначительным увеличением левого крена, столкнулся с деревьями лесного массива и землей со снежным покровом высотой до 50 см, разрушился и сгорел. Столкновение с землей произошло под углом наклона траектории около 55°. Полет продолжался около 3 минут.

В 2022 г. с вертолетами коммерческой авиации России произошло 10 авиационных происшествий, в том числе 5 катастроф, погибли 10 человек. Для сравнения: в 2021 г. имели место 9 авиационных происшествий, в том числе 4 катастрофы, погибли

12 человек. После устойчивого роста аварийности на вертолетах до 2018 г., относительные показатели безопасности за период 2019-2022 гг. стабилизировались с тенденцией к улучшению по отношению к предыдущему пятилетнему периоду, отмечают специалисты МАК. В авиакатастрофах 2022 г. было потеряно 2 машины марки Ми-8, один вертолет Ми-171Е и Ка-32С и один Ми-2.

Наиболее резонансной стала катастрофа винтокрылой машины Ми-171Е (RA-63726), принадлежащей Улан-Удэнскому авиазаводу (У-УАЗ). По официальной информации, произведенный на У-УАЗ новый вертолет перегонялся экипажем летчиков-испытателей с заводского аэродрома Восточный в международный аэропорт Байкал (Мухино) для последующей передачи заказчику из КНР. При посадке днем (15.47 по местному времени) в простых метеоусловиях на площадку в аэропорту, покрытую свежеснеженным снегом, в момент зависания винтами был поднят снежный вихрь. Вертолет перешел в неуправляемое левое вращение, ударился о землю, опрокинулся на правый борт и загорелся. Экипаж, состоящий из 3 человека, погиб. Вертолет частично сгорел.

Стоит напомнить, что один вертолет Ка-32С (RA-31591) отечественной авиакомпании «Авиалифт Владивосток» разбился при тушении лесных пожаров в сентябре 2022 г. в районе Данизли (Турция). Погибли 2 человека из 7 человек - членов экипажа и служебных пассажиров, находившихся на борту винтокрылой машины.

Долевой трафик на рекордных уровнях

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, мировой трафик бизнес-джетов на 13-й неделе 2023 года, с 27 марта по 2 апреля, составил 69385 рейсов, что на 1% больше, чем на 12-й неделе, и на 6% меньше, чем в те же даты 2022 года. Глобальная тенденция за последние 4 недели на 7% ниже по сравнению с 2022 годом. Активность бизнес-джетов Part 135 и Part 91K во всем мире на 13-й неделе снизилась на 13% по сравнению с аналогичными датами 2022 года.

Объем полетов бизнес-джетов в первом квартале 2023 года снизился на 4% по сравнению с первым кварталом 2022 года, и был на 15% больше относительно первого квартала 2019 года. Общий трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов снизился на 2% по сравнению с первым кварталом прошлого года, но на 12% выше по сравнению с сопоставимым периодом 2019 года. Активность турбовинтовых самолетов в первом квартале 2023 года на 1% выше, чем в 2022 году, и на 7% выше по сравнению с 2019 годом.

Северная Америка

На 13-й неделе в Северной Америке выполнен

Operator Type	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Private Flight Department	187,185	28%	4.9%	-48.4%	59.3%	21.2%
Corporate Flight Department	123,105	18%	-7.3%	30.7%	18.8%	-0.4%
Aircraft Management	123,041	18%	-9.8%	23.4%	33.2%	8.2%
Fractional Ownership	121,028	18%	8.0%	30.9%	42.0%	34.3%
Branded Charter	96,838	14%	-22.4%	-1.8%	18.6%	9.4%
Shuttle	7,297	1%	-14.0%	53.0%	2.1%	-1.3%
Ambulance / Medical	5,580	1%	-11.5%	24.0%	-4.9%	-12.5%
OEM	4,570	1%	-22.3%	30.8%	14.3%	-16.3%
Government / Military	4,183	1%	-4.1%	18.9%	94.4%	68.1%
Cargo / Logistics	2,926	0%	-6.1%	3.2%	0.5%	-26.9%
Training	232	0%	-34.3%	-23.9%	-41.4%	-37.6%
Grand Total	675,985	100%	-5.2%	27.4%	34.4%	13.3%

Трафик в Северной Америке по типам операторов, первый квартал 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

54371 рейс бизнес-авиации, что на 2% больше по сравнению с 12-й неделей, и на 8% меньше, чем в те же даты прошлого года. За последние четыре недели активность снизилась на 9% по сравнению с прошлым годом. Трафик Part 135 и Part 91K в течение 13-й недели был на 3% выше относительно предыдущей недели, и на 13% ниже по сравнению с той же неделей прошлого года. В первом квартале 2023 года активность Part 135/91K снизилась на 11%

по сравнению с прошлым годом, но все еще на 37% выше относительно 2019 года.

Трафик бизнес-джетов в Северной Америке в первом квартале 2023 года снизился на 5% по сравнению с первым кварталом 2022 года и вырос на 13% по сравнению с 2019 годом. Легкие бизнес-джеты были самым популярным сегментом самолетов в первом квартале, хотя количество их рейсов было на 7% меньше по сравнению с 2022 годом, и на 13% больше по сравнению с 2019 годом. Относительно первого квартала 2022 увеличилось количество рейсов суперсредних, сверхдальних и сверхлегких джетов. Трафик самолетов среднего размера и начального уровня снижается по сравнению с 2019 годом. В первом квартале Тетерборо был самым загруженным аэропортом бизнес-авиации, хотя количество вылетов сократилось на 1% по сравнению

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	5,973,696	72%	22.1%	63.8%	-4.5%	-15.4%
Business Aviation	1,280,443	16%	-2.3%	26.1%	29.8%	12.3%
Other	720,010	9%	32.1%	68.7%	51.5%	36.2%
Cargo	265,506	3%	-5.0%	-3.3%	6.0%	3.8%
Grand Total	8,239,655	100%	17.3%	53.6%	3.5%	-8.3%

Полеты самолетов во всем мире, первый квартал 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает бизнес-джеты и турбовинтовые самолеты)

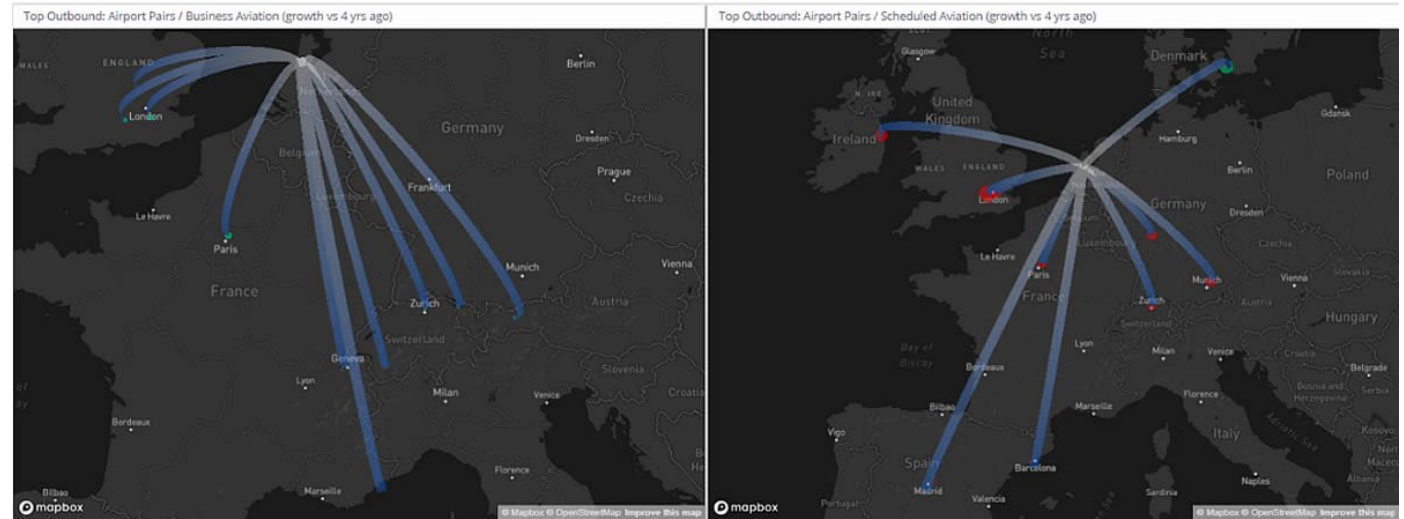
с первым кварталом 2022 года, и на 3% по сравнению с первым кварталом 2019 года.

Европа

В Европе в течение 13-й недели было выполнено 9702 рейса бизнес-джетов, что на 1% больше, чем на 12-й неделе, и на 4% меньше по сравнению с 2022 годом. Активность за последние четыре недели была на 5% ниже относительно того же периода 2022 года.

Трафик бизнес-джетов в Европе в первом квартале 2023 г. снизился на 8% по сравнению с 2022 г., но на 5% выше, чем в сопоставимом периоде 2019 г. Без учета России, тенденция первого квартала снизилась на 5% по сравнению с 2022 г., и на 9% выше по сравнению с 2019 годом. Как и в Северной Америке самыми популярными в первом квартале были легкие бизнес-джеты, но их трафик сократился на 10% по сравнению с 2022 годом, хотя все еще на 6% выше по сравнению с 2019 годом. По сравнению с 2019 годом активность легких и средних джетов продемонстрировала двузначный рост.

В первом квартале текущего года на долю бизнес-джетов приходилось 3% всех вылетов из аэропорта Схипхол, их трафик увеличился на 8% по сравнению с прошлым годом, и на 38% по сравнению с 2019 годом. Напротив, количество рейсов регулярных авиакомпаний в Схипхол в первом квартале было на 19% меньше, чем в 2019 года, и на 13% больше, чем в прошлом году. Рейсы бизнес-джетов из Амстердама в аэропорты Лондона выросли на 80% по сравнению с 2019 годом, тогда как регуляр-



City Flow	Business Aviation			Scheduled Operation		
	Flights	Flights: Growth vs 4yrs ago	Operated Seats	Flights	Flights: Growth vs 4yrs ago	Operated Seats
Amsterdam (NL) - London (GB)	218	83.2%	2,535	3,401	-29.6%	485,218
Amsterdam (NL) - Paris (FR)	73	5.9%	678	786	-30.8%	147,903
Amsterdam (NL) - Geneva (CH)	44	214.3%	509	20	-15.4%	25,906
Amsterdam (NL) - Zurich	43	126.3%	477	282	-15.0%	100,336
Amsterdam (NL) - Innsbruck	41	115.8%	458	215	3.9%	40,615
Amsterdam (NL) - Altenrhein	37	87.0%	300			
Amsterdam (NL) - Sion	36	80.0%	293			
Amsterdam (NL) - Nice	31	19.2%	296	275	-27.4%	29,818
Amsterdam (NL) - Cannes/Mandelieu	30	-6.3%	245			
Amsterdam (NL) - Chambéry/Aix-les-Bains	30	100.0%	294		-100.0%	
Amsterdam (NL) - Milan (IT)	28	133.3%	290	216	-34.6%	104,064
Amsterdam (NL) - Munich	24	9.1%	335	101	-20.9%	106,894
Amsterdam (NL) - Salzburg	24	18.2%	283	140	2.2%	25,261
Amsterdam (NL) - Berlin (DE)	22	57.1%	159	36	-24.0%	3,136
Amsterdam (NL) - Ibiza	21	16.7%	144	53	17.8%	9,508
Amsterdam (NL) - Brussels (BE)	18	63.6%	169	308	-27.0%	40,015
Amsterdam (NL) - New York	18	100.0%	481	37	-15.6%	20,967
Amsterdam (NL) - Prague (CZ)	16	33.3%	165	84	-39.7%	51,241
Amsterdam (NL) - Bern	16	100.0%	117			
Amsterdam (NL) - Antwerp	16	0.0%	128			
Grand Total	1,476	38.1%	16,120	43,144	-19.4%	7,536,924

Бизнес-джеты по сравнению с регулярными авиакомпаниями, аэропорт Амстердам Схипхол, первый квартал 2023 года

ные рейсы из Амстердама в Лондон сократились на 27%. В целом, продолжительностью менее 90 минут из Схипхола было выполнено 56% регулярных рейсов, и 76% всех полетов бизнес-джетов.

Остальной мир

На 13-й неделе 2023 года, с 27 марта по 2 апреля, количество рейсов бизнес-джетов в Африке сни-



зилось на 4% по сравнению с теми же датами прошлого года, в Азии — на 3%, на Ближнем Востоке — на 30%, а в Южной Америке — на 15%. В регионе «Остальной мир» в первом квартале было выполнено чуть менее 67000 рейсов бизнес-джетов, что на 20% больше, чем в 2022 году, и на 77% больше, чем в 2019 году. Бразилия была самым загруженным рынком в первом квартале, здесь трафик вырос на 17% по сравнению с прошлым годом, и на трехзначное число по сравнению с 2019 годом.

В Китае активность бизнес-авиации снизилась на 5% по сравнению с первым кварталом 2019 года, но на 31% выше относительно прошлого года. На частные летные отделы пришлось 70% всех рейсов. Beijing Capital был самым популярным пунктом отправления: количество вылетов увеличилось на 23% по сравнению с прошлым годом, хотя и на 44% ниже по сравнению с 2019 годом. Сверхдальние бизнес-джеты были самым загруженным сегментом самолетов, количество рейсов выросло на 28% по сравнению с прошлым годом, хотя отставание от 2019 года составило 26%.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Активность бизнес-джетов в первом квартале 2023 года лишь незначительно снизилась по сравнению с первым кварталом 2022 года, но за последние несколько недель разрыв увеличился. Это может отражать всплеск спроса после отмены ограничений в США после окончания волны Омикрона прошлой весной. В Европе в нескольких странах все еще наблюдается рекордная активность, но общая тенденция нисходящая, при этом видно все более негативное отношение к выбросам от использования бизнес-джетов».

Гринпис распространяет фейки о бизнес-авиации

В СМИ появились сообщения об отчете компании CE Delft, подготовленном по заказу Гринпис. В отчете утверждается, что в 2022 году количество частных рейсов в ЕС увеличилось на 64%, а в аэропортах Нидерландов трафик вырос на 87% по сравнению с предыдущим годом.

В отчете также говорится, что выбросы CO₂ всех частных рейсов, выполненных в Нидерландах в 2022 году, составили почти 53 000 тонн, что более чем в два раза больше, чем в предыдущем году, и почти в восемь раз больше, чем в 2020 году, в котором началась пандемия COVID-19.

ЕВАА подчеркивает, что приведенные данные неверны. Не принимая во внимание данные до пандемии COVID-19, отчет дает искаженную картину развития отрасли. К сожалению, используемый набор данных не основан на данных Eurocontrol, а именно: «Европейская деловая авиация выросла на 7% вместо 64%».

Гринпис сравнивает количество европейских бизнес-рейсов с исторически низким показателем во время кризиса COVID-19 вместо обычного года без ограничений на поездки. Это создает впечатление взрывного роста, даже если на самом деле этого не было.

Последний отчет «Комплексная оценка европейской авиации» от Eurocontrol от 12 января 2023 года показывает, что по сравнению с 2019 годом сектор деловой авиации вырос всего на 7%.

Несмотря на временный пик числа деловых рейсов после открытия международных границ, ЕВАА со-

общает о стагнации этого роста в первые месяцы текущего года, которая потенциально может превратиться в небольшое снижение.

Гринпис систематически игнорирует контекст деловой авиации. По сравнению с регулярной авиацией, деловая авиация представляет собой чрезвычайно малый сектор, вклад которого в глобальные выбросы CO₂ весьма ограничен. В 2022 году в Европе было выполнено 14,4 млн рейсов регулярной авиации. В бизнес-авиации было всего 1,5 млн полетов. Во всем мире на деловую авиацию приходится 0,04% глобальных выбросов CO₂.

Вопреки тому, во что хочет верить Гринпис, деловая авиация на самом деле является движущей силой устойчивого развития авиации. В 2009 году отрасль подписала Обязательство деловой авиации по изменению климата (ВАССС). Эти цели были еще более ужесточены в 2021 году. Например, биз-

нес-авиация стремится к 2050 году достичь углеродной нейтральности, что означает ограничение выбросов до чистого нуля.

Для этого компании инвестируют в новые технологии, такие как гибридные и электрические самолеты. Ранее устойчивые инвестиции нашего сектора в топливосберегающие законцовки, более легкие компоненты воздушных судов и более эффективные двигатели уже были приняты регулярной авиацией. В настоящее время бизнес-авиация является крупнейшим сторонником использования экологичного авиационного топлива и более эффективных маршрутов полетов.

Деловая авиация признает важность устойчивого развития и тесно сотрудничает с авиационными властями и другими заинтересованными сторонами, чтобы уменьшить воздействие отрасли на окружающую среду.



Аэропорт Схипхол требует запрета полетов частных самолетов

Аэропорт Схипхол представил ряд решений, направленных на обеспечение «более тихой, чистой и качественной авиации».

Администрация Схипхол хочет, чтобы ни один самолет не взлетал с 00:00 до 06:00 и не приземлялся с 00:00 до 05:00, также планирует отказаться от второй взлетно-посадочной полосы Каагбан, а частные самолеты и самые шумные воздушные суда больше не будут приветствоваться. По мне-

нию аэропорта, это приведет к уменьшению количества людей, испытывающих неудобства из-за неприятного шума.

«Схипхол соединяет Нидерланды с остальным миром», — сказал Рууд Зондаг, генеральный директор Royal Schiphol Group. «Мы хотим продолжать это делать, но мы должны делать это лучше. Единственный путь вперед — быстрее становиться тише и чище. Мы слишком долго думали о росте,

но слишком мало о его последствиях. Мы должны быть экологичными в интересах наших сотрудников, местной окружающей среды и всего мира».

«Я понимаю, что наш выбор может иметь серьезные последствия для авиационной отрасли, но он необходим. Это показывает, что мы настроены серьезно. Это единственный способ, основанный на конкретных мерах, вернуть доверие сотрудников, пассажиров, соседей, политиков и общество», — продолжил он.

Новые правила с четкими ограничениями шума и выбросов CO₂

Схипхол хочет, чтобы не позднее 2025-2026 годов была создана система, ориентированная на структурное снижение шума и выбросов CO₂ в соответствии с Парижским соглашением по климату, а не на количество рейсов воздушного транспорта. Эта система обеспечит уверенность в том, что шум и выбросы будут структурно снижены, а также будет стимулировать инновации в авиационном секторе. Правительство должно закрепить эту систему в законе.

Меньше шума и меньше выбросов

Схипхол хочет закрыться в ночное время для более тихой обстановки. Самолеты больше не будут взлетать с 00:00 до 06:00 и приземляться с 00:00 до 05:00. Это означает, что ежегодно будет выполняться на 10 000 ночных рейсов меньше.

«Мы также хотим максимально ограничить пере-



распределение рейсов на самое начало или конец ночи/раннее утро».

Чтобы уменьшить неприятный шум, Схипхол хочет применить более строгий подход к шумным самолетам, постепенно ужесточая существующие стандарты для самолетов, которым разрешено взлетать и приземляться в Схипхوله.

Запрет на использование частных самолетов

Кроме того, Схипхол хочет запретить частные самолеты и малую деловую авиацию, которая вызывает непропорционально большое количество шума и выбросов CO₂ на одного пассажира (примерно в 20 раз больше CO₂ по сравнению с коммерческим рейсом). От 30% до 50% этих рейсов частных самолетов совершаются в такие места отдыха, как Ибица, Канны и Инсбрук. Доступно достаточное количество регулярных рейсов по наиболее популярным направлениям, куда летают частные самолеты. Пропускная способность для социаль-

ного трафика, такого как рейсы полиции и скорой помощи, останется неизменной.

Эти три меры должны вступить в силу не позднее 2025-2026 годов. Согласно текущим моделям, количество людей вокруг Схипхола, испытывающих серьезные неудобства, уменьшится примерно на 17500 человек (16%), а количество местных жителей, испытывающих серьезные нарушения сна, уменьшится примерно на 13000 человек (54%).

Без дополнительной взлетно-посадочной полосы

Схипхол отказывается от планов строительства дополнительной взлетно-посадочной полосы — параллельной взлетно-посадочной полосе Каагбан — и просит правительство отменить бронирование. Земля для этой взлетно-посадочной полосы была зарезервирована в Розенбурге, Рейсенхауте и Схипхол-Рейке. Это резервирование излишне давит на и без того ограниченное пространство в этом районе. В районе к юго-востоку от Схипхола, который, возможно, выиграл бы от строительства дополнительной взлетно-посадочной полосы, когда речь идет о шуме, предпринимаются усилия по реализации программы Minder Hinder (Меньше помех).

Вместе с центральным правительством администрация Схипхол создает местный экологический фонд. В период до 2030 года Схипхол предоставит в общей сложности 70 млн евро (10 млн евро в год), для инвестиций в инновационные концепции строительства, утепление домов и развитие территорий для улучшения условий жизни.

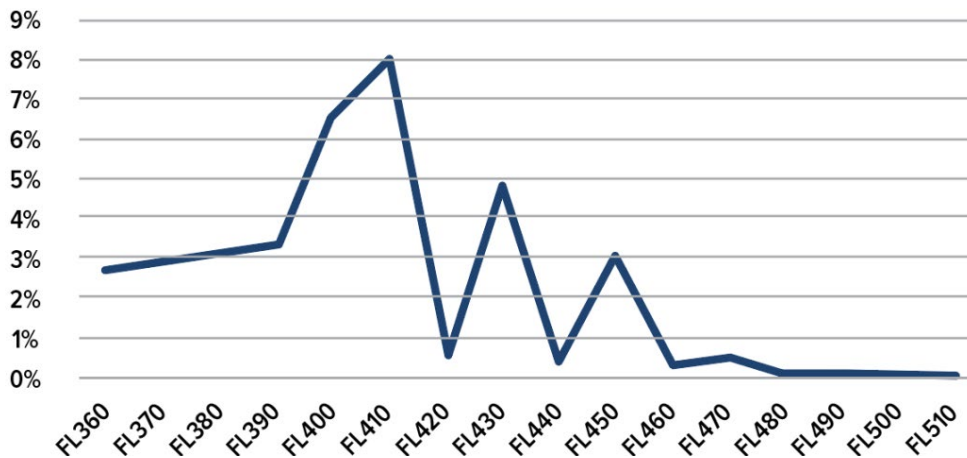


Нужен ли высотный бизнес-джет?

Так ли необходим бизнес-джет с бóльшей максимальной сертифицированной высотой полета по сравнению с менее высотным самолетом в обычной эксплуатации? Ведь те, кто выберет первый вариант смогут хвастаться способностью своего самолета «подниматься высоко» и экономить топливо, летать над грозами, избегать других транспортных потоков и получать более прямые маршруты.

Все это может быть реальными преимуществами при использовании больших высот, но как часто высотные самолеты могут извлечь выгоду из этого? Это значимые преимущества бизнес-джетов или просто реклама, лишённая смысла?

Чтобы получить представление о высотных полетах в бизнес-авиации, компания Jet Advisors провела исследование 29,8 млн рейсов по IFR, прибывающих, вылетающих или летающих из пункта в пункт в США, в которое был включен 91 тип реактивного самолета.



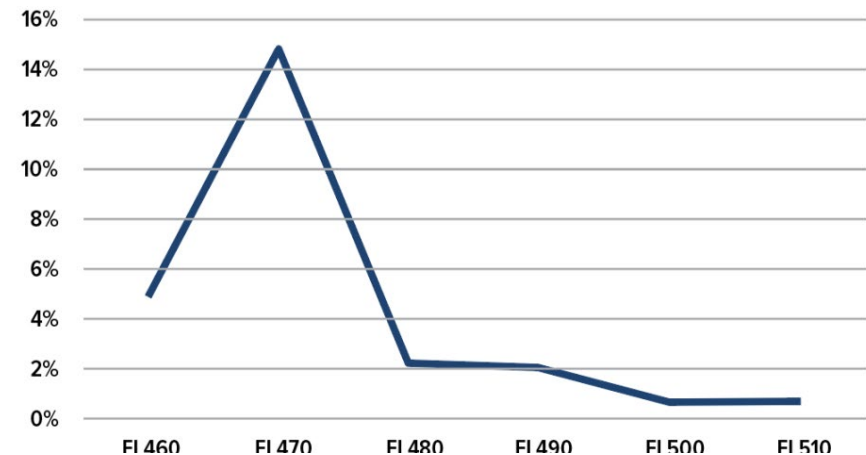
Процент рейсов выше FL350 (все бизнес-джеты)

Исследование изначально рассматривало все полеты бизнес-джетов, которые достигли высоты более 35000 футов (FL350, 10670м). Поскольку большинство бизнес-джетов не сертифицированы для полетов на высоте более 45 000 футов (FL450, 13715м), эксперты сосредоточились на высотах, достигаемых высотными самолетами во всех полетах, а затем при более дальних полетах, когда с точки зрения эксплуатации более целесообразно подниматься на большую высоту.

Сравнивая рейсы на высотах более 35000 футов, исследование показало, что большинство бизнес-джетов летают на высоте 41 000 футов или FL410. Большое количество рейсов также используют FL430 и FL450. После эшелона FL450 наблюдается резкий спад. Вероятно, это связано с тем, что многие самолеты не сертифицированы для полетов выше таких высот. Но, несмотря на то, что FL410 является самой популярной высотой, она используется только в 8% от всех рейсов бизнес-джетов.

Поскольку логично, что более короткие полеты не выиграют от больших высот, в исследовании также были проанализированы более длительные рейсы, определяемые как те, которые превышают 1000 морских миль. Дальними были признаны около 3,9 млн полетов бизнес-джетов. Почти 16% дальних полетов приходилось на эшелон FL410, а 44% — между FL410 и FL450.

Затем в исследовании рассматривались рейсы на большой высоте. Только 23 из 91 типа бизнес-джетов в исследовании сертифицированы для полетов выше FL450, и исследователи изучили 8,3 млн полетов, совершенных этими высотными самолетами. Существует четкая закономерность, показывающая, что после эшелона FL470 количество рейсов резко сокращается. Это также показывает, что на FL470 выполнено только 1,4% всех рейсов высотных бизнес-джетов. Из примерно 1,6 млн дальних полетов с участием высотных самолетов выше FL450 наибольший процент приходится на FL470.



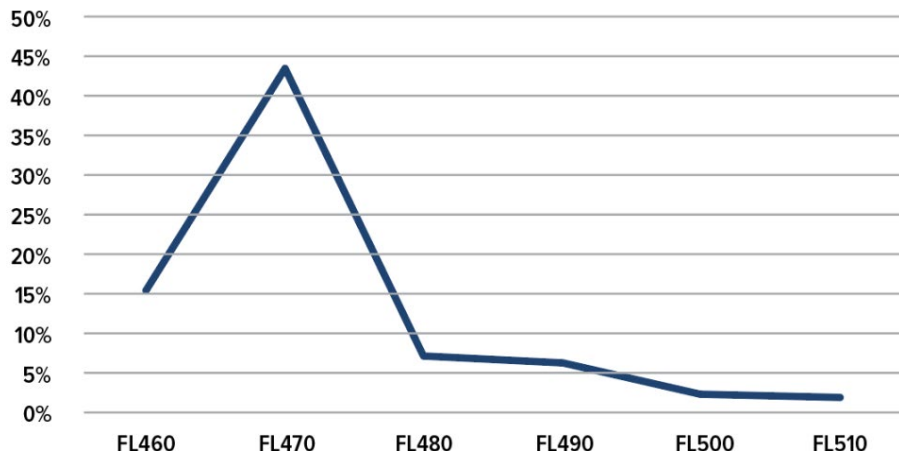
Процент рейсов выше FL450 (все бизнес-джеты на дальних рейсах)

Исследование Jet Advisors также показало, какие типы самолетов наиболее эффективно используют воздушное пространство выше FL450. Gulfstream явно лидирует, но стоит отметить, что самолеты Gulfstream, способные летать выше FL450, по-прежнему используют воздушное пространство выше FL450 только в 8,9% от общего числа рейсов в США (включая международные рейсы). Ни один из типов высотных самолетов, участвовавших в исследовании, не совершил более 2% всех своих полетов выше эшелона FL470, и большинство из них почти не совершали полетов на этих высотах.

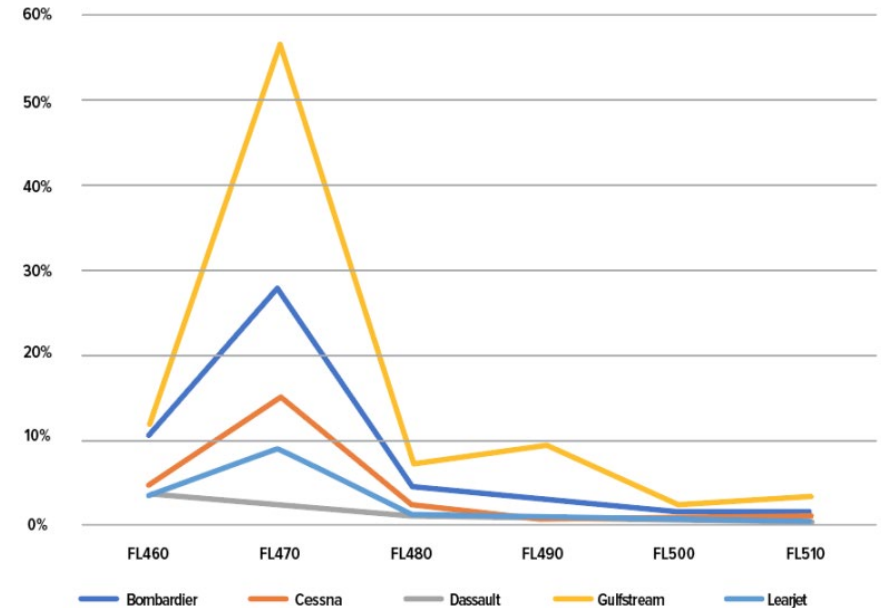
Каковы ответы на вопросы о том, имеет ли высотность материальное эксплуатационное преимущество перед остальными самолетами, и должно ли это быть критерием для покупки определенного типа самолета преимущественно для внутреннего использования в США? Данные свидетельствуют о том, что сверхдальние самолеты, такие как Gulfstream, нуждаются в этой возможности на международных/североатлантических маршрутах.

Но для самолетов, используемых для внутренних рейсов в США, высотность не является существенным критерием при принятии решения о покупке и имеет небольшое эксплуатационное преимущество перед другими самолетами.

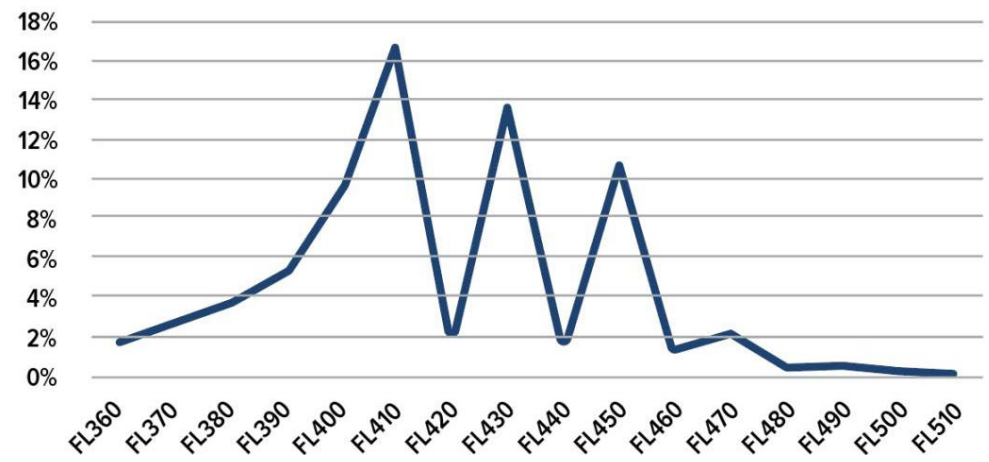
Как всегда в авиации, есть исключения, когда возможность полета на большой высоте может сделать определенный критически важный полет без посадки, и тогда необходимо учитывать максимальную сертифицированную высоту.



Процент полетов выше FL450 (высотные бизнес-джеты)



Процент полетов выше FL450
(высотные бизнес-джеты по производителям)



Процент рейсов выше FL350 (все бизнес-джеты на дальних рейсах)

Вертолет недели

Оператор/владелец: *Uzbekistan Helicopters*

Тип: *Airbus Helicopters H130*

Год выпуска: **2009 г.**

Место съемки: **апрель 2023 года, Tashkent Yuzhny - UTTT, Uzbekistan**



Фото: Дмитрий Петрович