



Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в первые 11 дней июня 2023 года мировая активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов была на 6% ниже, чем в июне 2022 года, и на 17% выше, чем до пандемии в июне 2019 года. Трафик бизнес-авиации на 23-й неделе был на 7% выше по сравнению с 2019 годом, и на 19% выше относительно 2019 года. В отличие от этого, регулярные рейсы в этом месяце на 9% превысили уровень июня прошлого года, но все еще на 14% ниже, чем в июне 2019 года.

Правительство РФ запретило Росавиации до конца 2023 года приостанавливать действие сертификатов эксплуатанта авиакомпаний на основании того, что те находятся в неудовлетворительном финансово-экономическом состоянии по итогам двух кварталов подряд. Соответствующее постановление опубликовано на портале правовой информации в среду. Оно вносит изменения в постановление «Об особенностях разрешительной деятельности в РФ в 2022 и 2023 годах», которое было утверждено в марте прошлого года.

С Галиной Бондаревской редакция BizavNews знакома давно. Сильный, целеустремленный руководитель с прекрасным чувством юмора и тотальной ответственностью за людей и бизнес. Портфолио компании World Jet, работающей в Словении и России, охватывает рынок бизнес-авиации: организация чартерных рейсов, менеджмента и консалтинга, а также услуги family office. Подробное интервью читайте в этом номере.

Согласно недавнему анализу, проведенному Jefferies Research Services, несмотря на рост количества выданных сертификатов пилотов, в авиационной отрасли по-прежнему не хватает 5000 пилотов. Jefferies отметил, что в мае количество студенческих аттестатов выросло на 54% в годовом исчислении и на 32% превышает уровень 2019 года.



Активность стабилизируется относительно прошлого года

WINGX: Активность бизнес-джетов в 2023 году стабилизируется, снизившись чуть более чем на 6% по сравнению с прошлым годом, и показав с начала года рост на 15–20% по сравнению с 2019 годом

стр. 19



IBAC запускает новый курс по IS-BAO

Международный совет деловой авиации (IBAC) и компания Aviation Safety Solutions запустили новое образовательное онлайн-предложение — курс по стандартизации протокола (IPS) Международного стандарта операторов деловых самолетов (IS-BAO)

стр. 22



В России в полтора раза выросло число столкновений самолетов с птицами

В январе—мае 2023 года количество столкновений воздушных судов с птицами, из-за которых авиатехника получила повреждения, выросло на 82% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года

стр. 23



Человеку нужен человек

С Галиной Бондаревской мы знакомы давно. Сильный, целеустремленный руководитель с прекрасным чувством юмора и тотальной ответственностью за людей и бизнес. Портфолио компании World Jet, работающей в Словении и России, охватывает рынок бизнес-авиации: организация чартерных рейсов, менеджмента и консалтинга, а также услуги family office

стр. 24

Трафик в мае снизился относительно 2022 года, но вырос по сравнению с апрелем

Согласно последнему отчету Argus TraqPak об активности деловой авиации, в течение мая мировой трафик деловой авиации вырос почти на 8% по сравнению с апрелем, что указывает на стабилизацию в третьем квартале, но снизился на 1,6% по сравнению с прошлым годом.

Компания прогнозирует, что в июне в Северной Америке спад составит менее 1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в то время как в Европе, по прогнозам, активность снизится почти на 10%.

В Северной Америке в прошлом месяце количество рейсов сократилось на 3,5% по сравнению с маем 2022 года, но оставалось почти на 12% выше уровня

доковидного 2019 года. По сравнению с прошлым годом во всех сегментах воздушных судов наблюдалось снижение трафика, при этом наибольшее снижение показали среднеразмерные джеты, на 6,4%, в то время как самолеты с большим салоном пострадали меньше всего, снизившись на 1,7%.

Активность долевого операторов выросла на 4,3% по сравнению с маем 2022 года, а полеты Part 135 упали на 9,5%. Трафик Part 91 несколько снизился по сравнению с прошлым годом.

По сравнению с апрелем активность в прошлом месяце увеличилась на 4,7%, что обусловлено ростом на 6,8% трафика Part 91, в то время как количество рейсов Part 135 увеличилось на 4,3%, а использование самолетов в долевом владении осталось неизменным. Регион Новой Англии, который вырос на 32,8%, третий месяц подряд демонстрирует самый большой месячный прирост.

В Европе, несмотря на то, что рынок продемонстрировал общее снижение активности на 8,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, все сегменты самолетов показали улучшение показателей по сравнению с апрелем, причем наибольший прирост — 28% — показали бизнес-джеты с большим салоном, за которыми следуют средние и легкие джеты, на 24,7% и 21,2% соответственно.

За пределами этих двух регионов использование бизнес-авиации резко возросло: в мае было выполнено 58 000 рейсов, что на 17,8% больше, чем в прошлом году.



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

Росавиация до конца года не сможет приостанавливать сертификаты авиакомпаний из-за финансовых проблем

Правительство РФ запретило Росавиации до конца 2023 года приостанавливать действие сертификатов эксплуатанта авиакомпаний на основании того, что те находятся в неудовлетворительном финансово-экономическом состоянии по итогам двух кварталов подряд, сообщает Интрефакс.

Соответствующее постановление опубликовано на портале правовой информации в среду. Оно вносит изменения в постановление «Об особенностях разрешительной деятельности в РФ в 2022 и 2023 годах», которое было утверждено в марте прошлого года.

Также, согласно документу, Росавиации временно

запрещается ограничивать сертификаты эксплуатанта «по заявлениям от собственников воздушных судов о прекращении законных оснований владения воздушными судами у эксплуатантов» в случае, если собственниками являются иностранные лица из «недружественных» стран. Этот запрет будет действовать также до конца текущего года.

Как сообщалось, в апреле Росавиация приостановила сертификат эксплуатанта авиакомпании Royal Flight. Решение было принято по заявлению самого перевозчика, говорилось в материалах ведомства. Фактически выполнять рейсы Royal Flight, парк которой состоял только из американских Boeing, прекратила еще в марте прошлого года.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

JetNet приобретает WingX Advance

Компания JetNet, поставщик авиационных данных и информации о рынке, приобрела базирующуюся в Гамбурге компанию по обработке данных деловой авиации WingX Advance. Сочетание опыта и данных JetNet и WingX обеспечит расширенный доступ клиентов к «всестороннему охвату» мирового рынка деловой авиации.

«WingX предлагает инновационные решения для агрегирования и визуализации информации о полетах и эксплуатационных характеристиках», — сказал генеральный директор JetNet Дерек Суэйм. «Конфигурируемые предложения продуктов WingX, отраслевой опыт и сильное международное присутствие делают WingX идеальным дополнением к JetNet».

Согласно JetNet, у клиентов будет возможность доступа к данным обеих компаний через информационные панели, адаптированные к их собственным потребностям. Интерактивные порталы для глобальных инвентаризаций парка и анализа полетов, операционных показателей и информации о производительности цепочки поставок также предоставят пользователям возможность определять ключевые тенденции.

«JetNet известна своими превосходными исследованиями и базой данных авиапарка, и мы с нетерпением ждем возможности предоставить нашим клиентам больше информации и практических данных», — заключил соучредитель WingX Кристоф Колер.



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

Metrojet завершил в Гонконге первую проверку 8С бизнес-джета G650

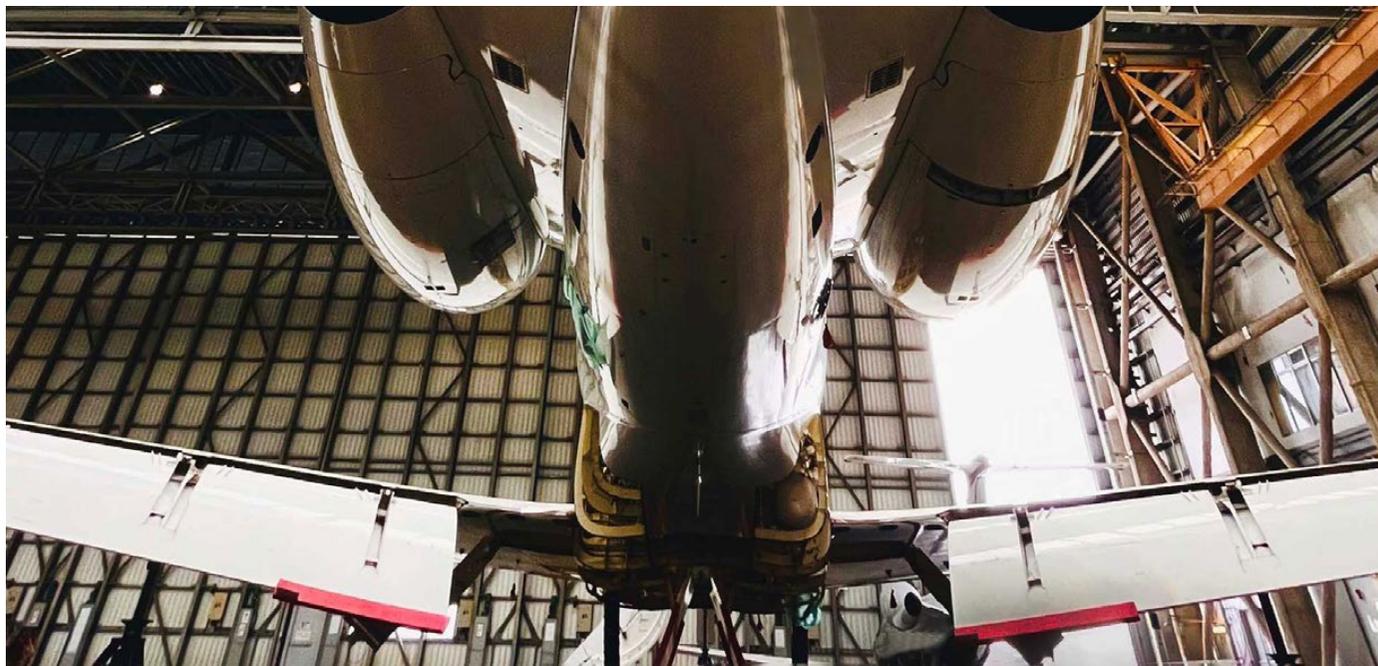
Гонконгский провайдер ТОиР Metrojet HK MRO недавно завершил первую тяжелую инспекцию 8С самолета Gulfstream G650. Компания также получила заказ на вторую проверку 8С для G650 другого оператора.

По данным компании, проверка 8С потребовала от группы технических специалистов Metrojet выполнения более сотни различных задач по техническому обслуживанию G650 от носа до хвоста. По словам Metrojet, эти проверки требуют значительных инвестиций в средства технического обслуживания, инструменты и навыки обслуживания.

«Эта проверка является важным событием для Metrojet HK MRO. Наша команда техобслуживания

всегда стремится расширять свои возможности, делать качественный продукт и предоставлять нашим клиентам обширные и своевременные услуги по техническому обслуживанию в установленные сроки по конкурентоспособной цене», — сказал управляющий директор Metrojet по техническому обслуживанию и ремонту Дэйв Йип. «Опираясь на нашу успешную первую проверку 8С для G650, мы рады получить вторую инспекцию 8С от стороннего оператора».

Metrojet является первым сервисным центром бизнес-авиации в Гонконге и работает с 2001 года. У компании есть дополнительные сервисные центры на Филиппинах, во Вьетнаме и Китае.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Исторический Learjet переезжает в ангар Bombardier

Bombardier выделяет помещение для хранения исторического Learjet 23, который реставрируется фондом Classic Lear Jet Foundation. Третий построенный и первый серийный самолет, поставленный заказчику, с серийным номером 23-003, в течение 27 лет находился на стоянке в Bartow Executive Airport во Флориде. Фонд организовал его транспортировку в Уичито, где он временно хранился на объекте Lee Aerospace.

По данным Фонда, фюзеляж самолета был перевезен в бывший центр поставки Bombardier Learjet в национальном аэропорту Уичито Эйзенхауэр 25 мая, а крылья будут перемещены туда в ближайшее время. «Использование этого объекта позволит продемонстрировать самолет ограниченному количеству VIP персон и потенциальных благотворителей»,

— сказали в фонде. «Bombardier предоставляет помещение в качестве пожертвования в натуральной форме».

Между тем, компания International Turbine Industries (ITI) в аэропорту Уиллоу-Ран в Мичигане проводит первый этап восстановления — капитальный ремонт двигателей GE CJ610. ITI проводит капитальный ремонт двигателей благодаря пожертвованию в натуральной форме владельцами ITI Марком и Рондой Эндрюс.

Планируется, что самолет будет полностью восстановлен, а затем доведен до летного состояния. Планер сейчас в аварийном состоянии, местами с коррозией. Руль направления был оторван во время урагана Ян в сентябре 2022 года.



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

Luxaviation запускает приложение для «экологически чистых» поездок

Luxaviation Group запустила новое приложение, позволяющее управлять чартерными поездками в режиме реального времени, которое включает в себя «экологичные» варианты путешествий.

Приложение Luxaviation позволит клиентам использовать схемы компенсации выбросов углекислого газа и бронировать рейсы empty leg по более низкой цене на самолетах, которые в противном случае летали бы пустыми. У клиентов также будет возможность использовать устойчивое авиационное топливо (SAF) в качестве средства сокращения выбросов во время полета.

По словам Питера Стейна, директора по информационным технологиям Luxaviation, разработка приложения стала прямым ответом на спрос со стороны рынка деловой авиации. «Мы разработа-

ли эту технологию собственными силами, чтобы ее можно было полностью настроить в соответствии с требованиями чартеров», — сказал Стейн. «Мы лидируем на рынке в захватывающее для деловой авиации время, поскольку развитие технологий позволяет нам по-настоящему понимать поведение наших клиентов».

Новое приложение появилось после запуска онлайн-платформы оператора в сентябре прошлого года, которая с тех пор является ключевым инструментом. Приложение включает в себя новые функции, такие как чат в реальном времени с чартерными командами Luxaviation даже во время полета, и опирается на существующие функции онлайн-платформы, такие как отслеживание бронирования от подтверждения до прибытия, а также доступ к спецификациям самолета.



ЛУЧШИЙ КЕЙТЕРИНГ ДЛЯ БИЗНЕС АВИАЦИИ

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



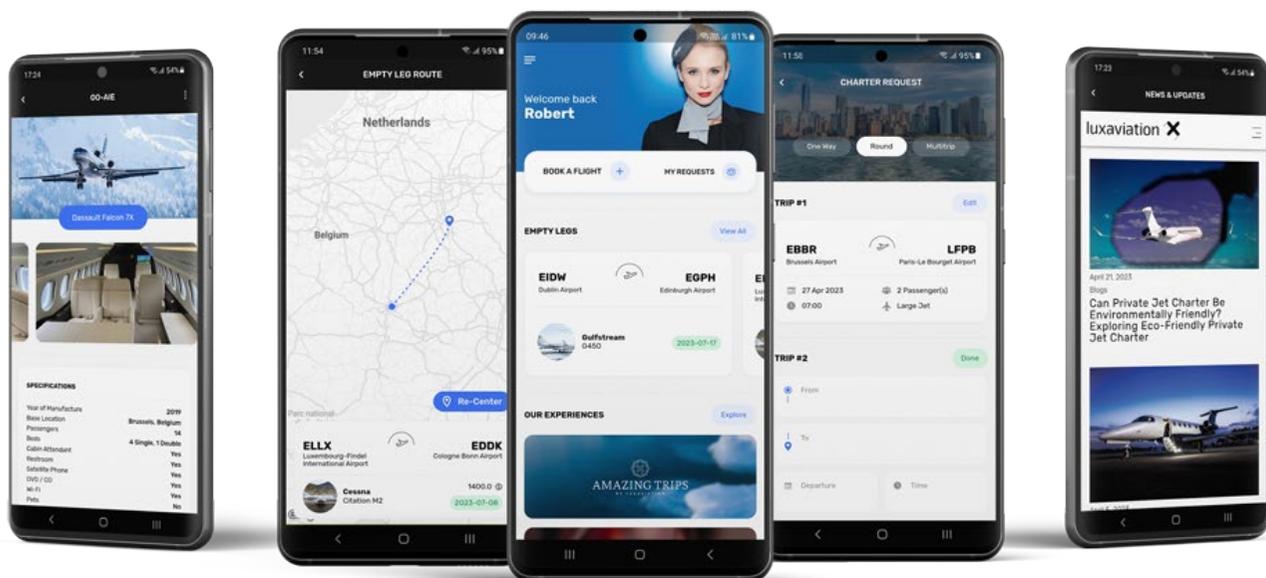
Доставка срочных заказов
24 / 7 / 365



Продукция исключительно
высокого качества



Индивидуальный
подход к каждому
клиенту



Jefferies оценивает нехватку пилотов уже в 5000 человек

Согласно недавнему анализу, проведенному Jefferies Research Services, несмотря на рост количества выданных сертификатов пилотов, в авиационной отрасли по-прежнему не хватает 5000 пилотов.



Jefferies отметил, что в мае количество студенческих аттестатов выросло на 54% в годовом исчислении и на 32% превышает уровень 2019 года. Между тем, количество частных сертификатов в мае увеличилось на 54% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и аналогичным образом выросло на 57% по сравнению с тем же месяцем 2019 года. Количество коммерческих сертификатов выросло на 47% по сравнению с маем 2022 года и на 32% по сравнению с 2019 годом, а количество транспортных сертификатов увеличилось на 6% по сравнению с прошлым годом и на 62% по сравнению с 2019 годом.

В течение мая этого года FAA выдало 49500 сертификатов. Это на 19% больше, чем год назад, и на 23% выше уровня 2020 года. АТР сертификатов (транспортные) выдано на 57% больше, чем в 2020 году, что, по словам Jefferies, подразумевает «относительное краткосрочное предложение пилотов, поступившее на рынок после двух лет отсутствия выдачи сертификатов».

Но, согласно экспериментальной модели спроса и предложения, разработанной аналитиками компании, отрасль по-прежнему испытывает дефицит предложения на 4%. Кроме того, прогнозируется, что эта нехватка вырастет до 8%, или 12000 пилотов в 2025 году и до 9% или 14000 пилотов к 2030 году. Это объясняет тем фактом, что 16% сегодняшних пилотов находятся в возрасте от 60 до 64 лет, а еще 17% имеют возраст от 55 до 59 лет. Jefferies также рассматривает перспективу расширения флота, для которого потребуются дополнительные пилоты, с этой целью прогнозируя совокупный ежегодный рост на 1,4% до 2030 года.

WORLDJET

- ПРОДАЖА / ПОКУПКА БИЗНЕС-ДЖЕТОВ
- ПЕРЕЛЁТЫ НА БИЗНЕС-ДЖЕТАХ ПО ВСЕМУ МИРУ
- МЕНЕДЖМЕНТ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

worldjet.ru
+ 7 (495) 968 50 47 +386 (0) 30 731 909
gbworldjet@gmail.com

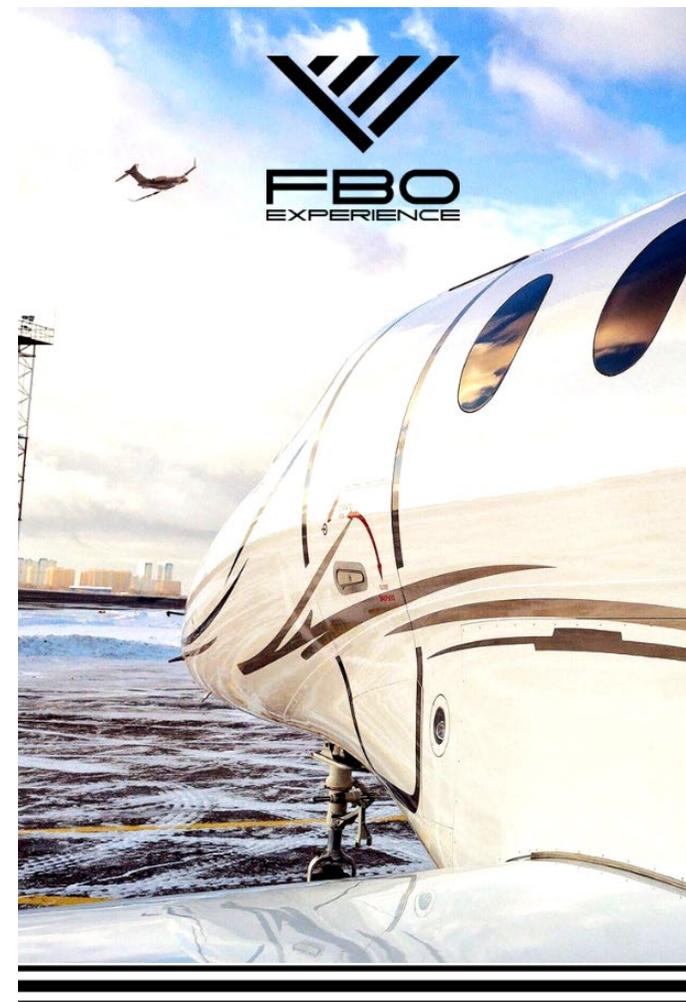
Empire Aviation пополняет чартерный парк первым BBJ

Empire Aviation Group, ведущий поставщик интегрированных решений для частной авиации с услугами по управлению воздушными судами, продажам, чартеру и САМО, объявила о регистрации Boeing Business Jet (BBJ) под управлением для коммерческих чартерных услуг.

Boeing Business Jet (BBJ) — это дальнемагистральный самолет со сверхбольшим салоном, который может вместить 18 пассажиров для различных типов операций, таких как деловые, частные чартерные, корпоративные миссии и миссии государств, комментируют в пресс-службе компании. BBJ основан на коммерческом авиалайнере Boeing 737-700 и может летать до 12 часов без посадок и преодолевать расстояния до 6200 морских миль со скоростью до 541 миль в час, в зависимости от количества пассажиров.

Просторный пассажирский салон (79 футов в длину, 7 футов в высоту и почти 12 футов в ширину) оформлен по индивидуальному заказу известным парижским дизайнером Альберто Пинто. Он разделен на четыре основных зоны: зал заседаний, гостиная, VIP-спальня с ванной комнатой, бизнес-офис и две туалетные комнаты, одна с душевой кабиной.

Парас П. Дамеча, основатель и управляющий директор Empire Aviation Group, прокомментировал: «Новый Boeing Business Jet (BBJ) добавляет новое измерение в наш управляемый чартерный парк благодаря уникальному масштабу и значимости самолета, и мы уверены, что BBJ вызовет большой интерес у деловых, государственных и чартерных клиентов со всего мира».



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Atlas Air стал партнером jetAVIVA

Немецкий провайдер услуг бизнес-авиации Atlas Air Service заключил партнерское соглашение с американским брокером jetAVIVA. Как комментируют в пресс-службе немецкой компании, Atlas Air Service AG уже более 50 лет выступает за компетентность и качество в сфере деловой авиации. Помимо комплексной поддержки и технического обслуживания деловых самолетов, компания является общеевропейским дилером на вторичном рынке. Чтобы наилучшим образом представить портфель продаж по ту сторону Атлантики, Atlas Air Service начинает сотрудничество с jetAVIVA.

Это международное партнерство позволяет преодолевать географические и культурные барьеры, предлагать глобальные услуги и предоставлять более широкий выбор самолетов.

Компания jetAVIVA, специализирующаяся на покупке и продаже поддержанных самолетов, имеет офисы продаж в 10 штатах США и глобальную сеть стратегических партнеров с многолетним опытом продаж и маркетинга в соответствующих регионах рынка.

«Являясь крупнейшим в Европе поставщиком услуг по техническому обслуживанию, аренде и продаже поддержанных деловых самолетов, мы надеемся на сотрудничество с jetAVIVA, чтобы предложить нашим клиентам более широкий спектр возможностей», — говорит д-р Николас фон Менде, генеральный директор Atlas Air Service.

Две компании будут поддерживать друг друга в продаже и маркетинге своего парка, обеспечивая беспроблемные транзакции для всех клиентов.

Jetcraft и Bluetail стали партнерами по облачному сервису

Компания Jetcraft заключила партнерское соглашение с Bluetail, чтобы использовать облачную платформу и сервисы для регистрации деловых самолетов последней в рамках каждой продажи поддержанных самолетов, которую сопровождает Jetcraft. Компании заявили, что эта услуга помогает защитить ценность самолетов за счет цифрового сканирования и хранения бортовых журналов и записей.

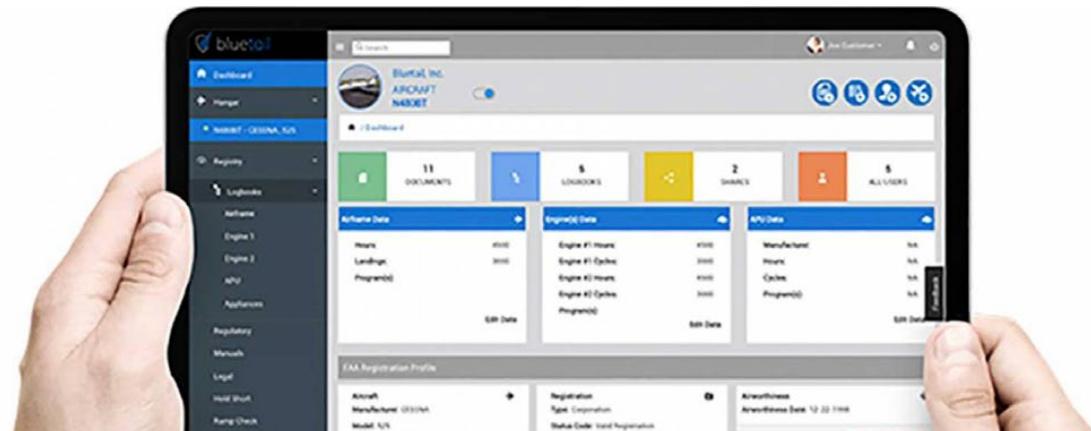
«Как мы все видели в последние 18 месяцев, на рынке бизнес-джетов наблюдалась беспрецедентная активность», — сказал главный операционный директор Bluetail Стюарт Иллиан. «Этот спрос и снижение доступности качественных поддержанных самолетов привели к тому, что запрашиваемые цены достигли самого высокого уровня. Предлагая сервисы Bluetail, Jetcraft делает активный шаг, помогая своим клиентам защитить ценность их самолетов».

«Многие из этих покупателей являются новыми владельцами бизнес-джетов, и они не хотят допол-

нительных хлопот, связанных с необходимостью надежного хранения журналов в несоргаемых хранилищах», — добавил Иллиан. «Хранение ценных записей об их самолетах в облаке избавит от любых опасений по поводу возможности потери бортовых журналов и обесценивания самолета».

По словам представителей компании, такие возможности, как поиск от Bluetail для просмотра записей о самолетах, дает бизнес-авиации возможности распознавания форм FAA и машинного обучения.

«На сегодняшнем очень активном и сложном рынке бизнес-джетов точность и полнота бортовых журналов и записей стали важнее, чем когда-либо», — пояснил директор по техническому обслуживанию Jetcraft Джо Феси. «Мы уверены, что портфель облачных сервисов Bluetail не только облегчит потенциальным покупателям просмотр записей о самолетах, но и даст владельцам возможность вести свои цифровые записи, создавая дополнительную ценность, когда они решат продать».



Safran Helicopter удвоит производство

В преддверии Парижского авиасалона, который откроется в следующий понедельник, генеральный директор Safran Helicopter Engines Седрик Губе заявил, что компания рассчитывает к 2024 году удвоить объем производства двигателей по сравнению с 500 силовыми установками в 2022 году. Также компания планирует в этом году выпустить 700 двигателей.

Губе охарактеризовал текущий рынок вертолетов как «очень сильный», но сказал, что проблемы со стороны предложения сохраняются.

Мнение Губе относительно цепочки поставок Safran перекликаются с комментариями, сделанными ранее в этом году Франком Саудо, его предшественником, который недавно стал генеральным директором подразделения Safran, занимающегося электроникой и обороной. Саудо охарактеризовал проблемы с цепочкой поставок у Safran Helicopter Engines как «проблему номер один для нашей компании в 2023 году», которую он объяснил в основном «нехваткой рабочей силы», а также ограниченным рынком сырья и готовых деталей. Губе отметил, что в последнем случае ситуация улучшается, но проблемы остаются. Он присоединился к Safran в 2010 году и ранее занимал должность генерального директора подразделений компании, занимающихся гондолами и системами посадки.

Safran поддерживает 22 000 вертолетных двигателей, которые в 2022 году налетали в общей сложности четыре миллиона часов.

Китай совершил первый полет на вертолете с SAF

В Китае выполнен первый полет на вертолете, работающем на экологически чистом авиационном топливе (SAF). 40-процентная смесь SAF от China National Aviation Fuel (CNAF) использовалась в вертолете Airbus Helicopters H125, принадлежащем State Grid Space Technology Co. (SGST).

Полет был совершен через несколько недель после того, как Airbus и CNAF подписали меморандум о взаимопонимании (MoU) для активизации китайско-европейского сотрудничества в области производства, применения и разработки общих стандартов для SAF во время государственного визита Франции в Китай в апреле. Это соглашение между Airbus и CNAF направлено на оптимизацию

цепочки поставок SAF за счет диверсификации источников топлива и расширения производства SAF с заявленной целью использования в Китае 10% SAF к 2030 году. Цель Airbus состоит в том, чтобы к 2030 году все ее воздушные суда могли летать со 100-процентным SAF.

«Я горжусь тем, что наш клиент, SGST, выполнил на H125 этот примечательный полет с SAF, сделав Airbus Helicopters первым производителем вертолетов, совершившим в Китае полет с SAF», — сказал Колин Джеймс, управляющий директор Airbus Helicopters в Китае. «Стремись сократить выбросы и установить стандарт в отрасли, мы работаем с нашими партнерами над использованием SAF местного производства».



Срок продажи Piaggio продлевается

Чрезвычайные уполномоченные комиссары Piaggio Aerospace и Piaggio Aviation продлили крайний срок для получения предложений от заинтересованных сторон на одну неделю до 19 июня.

В опубликованном заявлении «чрезвычайные уполномоченные», занимающиеся процессом конкурсного производства, заявили, что они предоставили больше времени нескольким заинтересованным сторонам для подачи необходимых документов.

Согласно заявлению, у Piaggio Aerospace имеется портфель заказов на сумму 556 млн евро (\$609 млн), охватывающий 17 двухдвигательных турбовинтовых самолетов бизнес-класса P.180 Avanti Evo. Ожидается, что базирующаяся в Генуе компания выйдет на безубыточность к концу года.

В мае комиссары объявили, что процесс продажи может длиться еще 12 месяцев и должен быть завершен к 13 мая 2024 года. После истечения крайнего срока 19 июня подходящим кандидатам, в число которых могут входить одобренные иностранные заинтересованные стороны, будет предоставлено 30 дней для проведения комплексной проверки данных компании, прежде чем сделать обязывающие предложения.

Помимо гражданских версий Avanti Evo, компания производит многоцелевой патрульный самолет и беспилотные авиационные комплексы для военных заказчиков. Она также занимается производством авиационных двигателей по лицензиям ряда международных производителей.

Сертификация FAA для конвертоплана AW609 на финишной прямой

Поскольку сертификация гражданского конвертоплана Leonardo AW609 близится к финишу, FAA подготовило запрос общественного мнения по предлагаемым критериям сертификации воздушного судна. Прием комментариев заканчивается 10 июля.

Похоже, что FAA намеревается сертифицировать AW609 как воздушное судно специального класса в соответствии с FAR 21.17 (b) и до выпуска официальных стандартов летной годности для аппаратов с механической подъемной силой. Последние ожидаются в 2024 году и в значительной степени повлияют на воздушные суда eVTOL. Перед этим FAA объявляет о применимых правилах и других критериях летной годности, разработанных специ-

ально для AW609, которые включают применимые правила стандартов сертификации как для вертолетов, так и для самолетов в соответствии с FAR Part 23, 25, 27, 29, 31, 33, 33 и 35.

Согласно FAA, «предлагаемая основа для сертификации включает посредством ссылки на существующие стандарты для самолетов и вертолетов транспортных категорий, один стандарт для самолетов нормальной категории, стандарты для вертолетов категории А, необязательные стандарты для вертолетов категории В и критерии для эксплуатации в соответствии с правилами полетов по приборам. Эта сертификационная основа не установлена для полетов в известных условиях обледенения».

Кроме того, FAA применит модификации существующих стандартов сертификации к AW609 в соответствии с недавно установленными «критериями конвертоплана». В нем будут объединены элементы Part 23, 25 и 29, «поскольку максимальный вес модели AW609 превышает вес винтокрылых аппаратов нормальной категории и большинства самолетов Part 23, но пассажирских мест у него меньше, чем у самолета или винтокрылой машины транспортной категории». FAA также разработало критерии конвертоплана, потому что «ни один из существующих стандартов не охватывает переходные режимы полета с механической подъемной силой».

AW609 впервые поднялся в воздух в 2003 году, а Leonardo официально подал заявку на сертификацию типа в 2012 году. С тех пор он получил несколько продлений для завершения обычного трехлетнего процесса сертификации типа.



Honda Aircraft предлагает помощь долевым владельцам Jet It

Honda Aircraft сформировала группу поддержки для помощи долевым владельцам бизнес-джетов HondaJet, ранее находившихся под управлением Jet It, которая приостановила свою деятельность 18 мая. Помощь будет оказана бесплатно.

Honda заявила, что команда поможет владельцам «бесшовно перейти на альтернативные варианты управления самолетом». В рамках доступной помощи долевым владельцам будут предоставлены услуги пилота по перемещению самолетов в штаб-квартиру Honda в Гринсборо, Северная Каролина, с бесплатной парковкой до 90 дней.

«Мы понимаем проблемы, с которыми сталкиваются долевыми владельцы, на которых повлияла приостановка управления их самолетами после того, как Jet It расторгла контракты, и теперь мы ищем альтернативные варианты», — сказал главный директор Honda Aircraft и вице-президент по обслуживанию клиентов Амод Келкар. «В соответствии с нашим стремлением к удовлетворению потребностей клиентов мы разработали и внедрили этот план помощи для тех владельцев HondaJet, которые нуждаются в дополнительной поддержке в течение этого переходного периода».

Принимая решение о приостановке полетов, Jet It сослалась на опасения по поводу безопасности HondaJet. Тем не менее, отраслевые эксперты сообщили, что реальной проблемой компании была проблема с денежным потоком, из-за которой почти половина ее парка из 21 самолета HondaJet, оказалась в центрах технического обслуживания, которые удерживали самолеты до погашения причитающихся платежей.

«HondaJet остается надежным и безопасным самолетом в эксплуатации, и мы подтверждаем нашу уверенность в безопасности самолета благодаря нашим разработкам и анализу», — сказал Келкар. Более 230 самолетов HondaJet находятся в эксплуатации по всему миру с налетом более 180 000 часов. Производитель заявил, что его самолеты имеют коэффициент готовности к вылету 99,7%.

Хотя в базе данных сети авиационной безопасности Фонда безопасности полетов перечислены 25 инцидентов и происшествий с HondaJet с июня 2015 года, ни один из них не привел к летальному исходу, хотя восемь получили серьезные повреждения

планера. Согласно заявлению, опубликованному Honda ранее в этом месяце, большинство из них связано с выкатыванием за пределы взлетно-посадочной полосы при посадке, но, похоже, нет общей причинно-следственной связи с самим самолетом.

«В ходе всех закрытых расследований предыдущих происшествий на взлетно-посадочной полосе следователи не обнаружили причинных факторов, связанных с конструкцией самолета или неисправностью какой-либо системы. Наши разработки и анализ подтверждают, что наш продукт является безопасным в эксплуатации», — заявили в компании.



Cirrus Aircraft собирается провести IPO на Гонконгской бирже

Cirrus Aircraft готовится к первичному публичному размещению акций (IPO) после подачи заявки на Гонконгскую фондовую биржу 8 июня. Компания не раскрыла сумму, которую планирует привлечь за счет выхода на биржу, вместо этого представив проект подтверждения заявки с сильно отредактированной информацией. Лондонское издание International Finance Review полагает, что Cirrus планирует привлечь \$300 млн.

Несмотря на то, что штаб-квартира Cirrus находится в США, она решила не выходить на биржу через размещение акций на Уолл-Стрит в соответствии с правилами Комиссии по ценным бумагам и биржам. Компания, производящая поршневого самолеты SR20/22 и персональный джет SF50 Vision Jet, была продана в 2011 году китайской China Aviation Industry General Aircraft (CAIGA) примерно за \$210 млн. CAIGA является дочерней компанией государственной авиационной промышленной корпорации Китая (AVIC), которая производит авиалайнеры и военные самолеты.

Согласно Cirrus, у нее еще нет определенных сроков для завершения IPO, поскольку ее заявка на листинг в настоящее время проверяется финансовыми регуляторами Гонконга. «Привлечение дополнительного капитала позволит нам инвестировать в наших сотрудников, разработку новых продуктов, производственные мощности, оборудование и эффективность, а также обеспечить и расширить глобальные сервисные возможности и укрепить нашу ИТ-инфраструктуру и бизнес-инфраструктуру», — добавили в компании. «Дальнейшие объявления будут сделаны в соответствии с правилами листинга Гонконгской фондовой бир-

жи. Мы по-прежнему стремимся повышать опыт владения нашими клиентами и опыт сотрудников на долгие годы вперед».

Согласно заявке, капитал будет использован для финансирования множества мероприятий — от улучшения продуктов и решений для жизненного цикла до дополнительных возможностей моделирования и расширения производственных мощностей. Это включает в себя модернизацию производственных линий Cirrus в ее штаб-квартире в Дулуте, штат Миннесота, и на предприятии в Гранд-Форксе, Северная Дакота. Планируется, что модернизация производства займет от 24 до 36 месяцев.

Сигнализируя о возможном переходе в новый сектор передовой воздушной мобильности, дополнительные планы предусматривают расширение исследований и разработок в области автономных и упрощенных операций транспортных средств, технологий авионики, систем анализа данных и управления, альтернативных топливных и силовых установок, а также авиационных продуктов следующего поколения, говорится в заявлении. «Это может включать разработку воздушных судов, которые включают новые технологии и учитывают изменения в авиационной отрасли, в том числе с точки зрения регулирования, такие как изменения требований к топливу или разработки электрических воздушных судов».



VoltAero получает от французского правительства 5,6 млн евро для финансирования проекта Cassio

Финансирование VoltAero на разработку электрического гибридного самолета Cassio 330 еще больше увеличилось за счет гранта в размере 5,6 млн евро от правительства Франции через BPI France — агентство, которое поддерживает экономический рост Франции, помогая ее предпринимателям.

Финансирование было предоставлено в рамках инвестиционного плана «Франция 2030», который был разработан французским правительством с целью устойчивой трансформации ключевых секторов экономики страны, включая авиацию.

«Этот грант является еще одним важным выражением доверия VoltAero и нашим видением разработки уникального семейства электрических гибридных самолетов общего назначения Cassio для безопасных, тихих, эффективных и экологически чистых полетов», — сказал Жан Ботти, генеральный директор и главный технический директор VoltAero. «Это способствует разработке, сертификации и производству Cassio 330».

Cassio 330 — первый из трех вариантов семейства электрических гибридных самолетов VoltAero, отличающихся высокой степенью модульности и унификации. Дизайн семейства основан на базовой конфигурации VoltAero с аэродинамически оптимизированным самолетом.

Семейство Cassio будет высокопроизводительной и надежной линейкой продуктов для региональных коммерческих операторов, компаний воздушного такси/чартерных рейсов, частных владельцев, а также в сфере транспортировки грузов, почты и медицинской эвакуации.

Интегрируя запатентованную гибридно-электрическую силовую установку VoltAero в специально разработанный самолет, Cassio обеспечит на порядок более высокие характеристики по сравнению с текущими конкурентами и значительно снизит эксплуатационные расходы.

Самолет Cassio будет использовать электродвигатели в кормовой части фюзеляжа для обеспечения полностью электрической тяги во время руления, взлета, основного полета (если пройденное расстояние менее 150 км) и посадки. Гибридная функция — с двигателем внутреннего сгорания — вступает в работу для увеличения дальности, подзаряжая

батареи во время полета. Кроме того, этот гибридный элемент служит в качестве резервного в случае возникновения проблем с электроприводом, обеспечивая по-настоящему безотказную работу. Кроме того, он имеет возможность использовать несколько видов топлива.

Первой версией, которая будет введена в эксплуатацию, будет Cassio 330 с пятью сиденьями и мощностью гибридно-электрической силовой установки 330 киловатт. Последующий шестиместный Cassio 480 будет иметь гибридно-электрическую силовую установку мощностью 480 киловатт, а Cassio 600 рассчитан на 12 мест с силовой установкой мощностью 600 киловатт.



В Европе появится первый тренажер Challenger 650

Швейцарский медицинский оператор Rega приобрел полнопилотажный тренажер (FFS) AXIS для своего флота Bombardier Challenger 650. Это первый FFS для самолета этого типа в Европе, первый FFS AXIS для Bombardier и первый тренажер AXIS с визуальной системой Rockwell Collins.

Дважды в год 27 пилотов реактивных самолетов Rega должны проходить предусмотренную законом подготовку на тренажере по различным этапам полета и аварийным процедурам, чтобы быть готовыми к любым неожиданностям. Ранее им приходилось летать в Монреаль, Канада, так как там находился ближайший тренажер для Bombardier Challenger 650, которые Rega использует для доставки пациентов со всего мира обратно в Швейцарию.

Сейчас Rega приобрела тренажер Challenger 650 у компании AXIS Flight Training Systems из Австрии. Новый тренажер планируется ввести в эксплуатацию в сентябре этого года. В этот момент Rega сократит расходы на регулярные трансатлантические перелеты, а ее пилоты будут готовы к репатриационным рейсам раньше, чем закончат свои тренировки.

Этот полнопилотажный тренажер уровня D позволит экипажам отрабатывать реалистичные сценарии в безопасных и контролируемых условиях. Он будет установлен недалеко от аэропорта Цюриха в Опфиконе, где Lufthansa Aviation Training (LAT) будет эксплуатировать его от имени Rega и предлагать неиспользуемые мощности другим клиентам.

Новый тренажер AXIS имеет HUD и EVS. Он ос-

нащен авионикой Rockwell Collins ProLine Fusion 21 и визуальной системой Rockwell Collins EP8100, а также системой движения E2M. Компания AXIS впервые установила визуальную систему Rockwell Collins на тренажер. Это также первая система AXIS FFS для самолетов Bombardier. Наконец, это первый и пока единственный полнопилотажный тренажер для Bombardier CL650 в Европе.

Урс Балтисбергер, пилот и назначенный специалист по обучению экипажей Rega, выразил большое удовлетворение переходом на собственный

тренажер. «Мы эксплуатируем три таких самолета и каждый год перевозим на них около тысячи человек, в общей сложности около 4800 летных часов в год. Это делает Rega мировым лидером флота в этом типе самолетов — никто не использует Challenger 650 более интенсивно, чем мы. Поэтому имеет смысл, чтобы у нас также должен быть собственный тренажер для этого типа. После тщательного исследования мы пришли к выводу, что AXIS является лучшим партнером для нас, среди прочего, благодаря их техническому лидерству и выдающемуся сервису».



Марокко активно реализует планы строительства FBO

Сектор деловой и частной авиации Марокко сделал еще один шаг вперед, открыв FBO в аэропорту Дахла в Западной Сахаре. В Марокко реализуется ряд крупных проектов развития, которые являются частью новой стратегии развития Управления аэропортов Марокко (ONDA) для поддержки сегмента бизнес-авиации в королевстве и регионе. Новый терминал в Дахле, полностью предназначен для деловой и частной авиации. Новый FBO будет эксплуатироваться Swissport Executive Aviation Марокко и Jetex Executive Aviation Марокко.

Как комментируют в ONDA, деловая авиация имеет значительный потенциал роста в Марокко, учитывая привлекательность экономики и туризма страны. FBO в Дахле предназначен для обеспечения транспортных потребностей бизнесменов, частных лиц и операторов аэротакси, а также для медицинских эвакуаций.

По словам генерального директора ONDA Хабибы Лаклалеч, ее организация развернула новую экономическую модель для обеспечения развития сегмента внутри страны. Подписаны два соглашения – первое с Jetex Executive Aviation на разработку и эксплуатацию FBO в аэропортах Касабланки, Марракеша, Рабата и Агадира. Другое соглашение подписано с Swissport Executive Aviation на те же услуги в аэропортах Касабланки, Марракеша, Рабата и Танжера.

Jetex Executive Aviation Мороссо, марокканская дочерняя компания международного оператора Jetex, которая управляет 40 FBO в 15 странах, в том числе в Майами, Лондоне, Дубае, Париже, Риме, Барселоне, Мадриде и Маскате.

FBO в аэропорту Марракеш Менара, открытый в феврале 2020 года, является вторым по величине из объектов Jetex в мире после Дубая и крупнейшим в сети Swissport в мире.

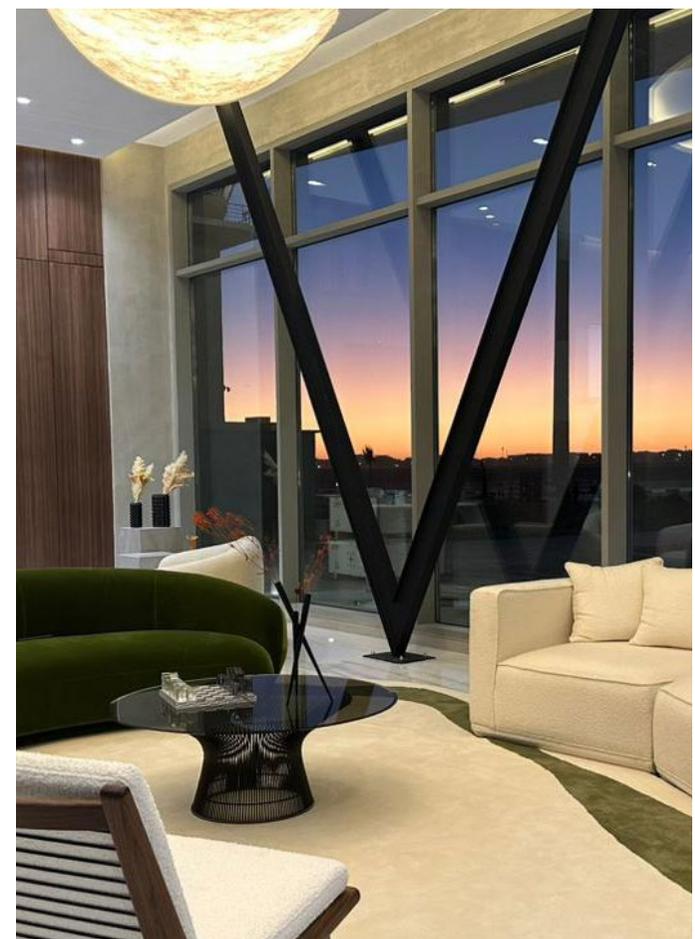
Сейчас многие проекты FBO находятся в стадии разработки, в том числе модернизация в Касабланке и строительство нового объекта в Танжере. В ближайшем будущем аэропорт Агадир-аль-Массира и Рабат-Сале также будут иметь собственные терминалы бизнес-авиации.

Марокко выигрывает от своего стратегического положения между европейскими, африканскими и ближневосточными рынками как с точки зрения географии, так и с точки зрения емкости. В 2019 году аэропорты страны обслужили 50% всех рейсов деловых самолетов в Северной Африке. Каждый год в Марокко совершаются более 10 000 рейсов частных самолетов, что делает его одним из самых важных рынков в регионе. В секторе деловой и частной авиации наблюдается постепенное восстановление, приближающееся к уровням, зафиксированным в 2019 году. ONDA намерено поддерживать этот импульс роста.

Заседание правления ONDA в марте подчеркнуло финансовое восстановление рынка после двухлетнего кризиса, связанного с Covid-19. Хабиба Лаклалеч представила дорожную карту на 2023 год как часть стратегического плана, основанную на бюджете, предусматривающем увеличение трафика на 19% по сравнению с 2022 годом. Новая инвестиционная программа организации инициирует строительство терминалов в аэропортах Тетуана, Марракеша, Танжера и Агадира, развитие авиационной

инфраструктуры и исследования по увеличению пропускной способности аэропортов Мухаммеда V и Дахлы.

В бюджете на 2023 год также предусмотрено строительство новых диспетчерских пунктов, модернизация аэронавигационного оборудования и реализация нескольких цифровых проектов.



HondaJet 2600 появится на рынке лишь через пять лет

Компания Honda Aircraft рассчитывает получить сертификат типа на свой концептуальный HondaJet 2600 не ранее 2028 года. Хидето Ямасаки, президент и главный исполнительный директор Honda Aircraft, сказал, что коммерциализация нового самолета «расширит потенциал жизни людей» и знаменует собой новую главу для производителя.

«Опираясь на опыт, лежащий в основе наших технологических инноваций, мы ускорим разработку

программы, ключевым элементом которой станет экология», — сказал он.

Между тем, базирующаяся в Уичито компания Spirit AeroSystems подтвердила свое партнерство, касающееся изготовления композитного фюзеляжа и композитного клееного каркаса.

Ранее производитель самолетов из Северной Каролины анонсировал встречу с поставщиками и

обсуждение проекта с потенциальными клиентами. По словам Ямасаки, ключевым изменением HondaJet 2600, если проект будет запущен, станет снижение производственных затрат за счет привлечения мощностей материнской компании Honda Motor Co. «Самолет довольно дорог. Мы хотим работать в команде над новыми вещами. У нас есть активы, которые можно инкорпорировать».

Как утверждает производитель, HondaJet 2600 унаследовал прорывы в области авиации Honda Aircraft, включая конфигурацию пилона двигателя над крылом (OTWEM), технологию естественного ламинарного потока (NLF) на крыльях и носовой части фюзеляжа, а также фюзеляж из углеродного композита. Благодаря дальнейшему совершенствованию этих основополагающих технологий, HondaJet 2600 Concept станет первым в мире легким бизнес-джетом, способным совершать беспосадочные трансконтинентальные перелеты через Соединенные Штаты, например из Тетерборо в Лос-Анжелес. Самолет будет иметь тихую и просторную кабину, подходящую для дальних путешествий, вмещающую до 11 человек, и призван обеспечить беспрецедентную топливную экономичность.

Согласно заявленным данным, новый бизнес-джет будет обладать дальностью полета 4862 км (один пилот и четыре пассажира) при крейсерской скорости 835 км/ч. Максимальный потолок составит 14300 метров. Будущий джет не требователен к взлетно-посадочной полосе – для разбега ему понадобится всего 1006 метров бетона, для посадки – 762 метра.



Активность стабилизируется относительно прошлого года

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в первые 11 дней июня 2023 года мировая активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов была на 6% ниже, чем в июне 2022 года, и на 17% выше, чем до пандемии в июне 2019 года. Трафик бизнес-авиации на 23-й неделе был на 7% выше по сравнению с 2019 годом, и на 19% выше относительно 2019 года.

В отличие от этого, регулярные рейсы в этом месяце на 9% превысили уровень июня прошлого года, но все еще на 14% ниже, чем в июне 2019 года. Активность пяти ведущих авиакомпаний (Southwest, American Airlines, Delta Airlines, Ryanair, United Airlines) в июне на 12% выше по сравнению с прошлым годом, и на 8% относительно 2019 года. Трафик грузовых операторов упал на 12% в начале этого месяца по сравнению с прошлым годом, и на 4% выше относительно 2019 года.

Северная Америка

На 23-й неделе объем полетов бизнес-джетов вырос на 4% по сравнению с предыдущей неделей, и на 8% снизился относительно тех же дат 2022 года. С начала года активность бизнес-джетов в Северной Америке на 18% выше, чем в 2019 году, и на 7% ниже по сравнению с прошлым годом.

Трафик в Карибском бассейне в этом месяце неоднозначен, на Багамских островах на уровне прошлого года, на Синт-Мартене на 12% больше, чем в прошлом году, а Ямайке и Каймановых островах снижение выражается двузначным числом.

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	792,492	73%	8.6%	40.3%	316.8%	-13.9%
Business Aviation	159,718	15%	-5.9%	1.5%	72.6%	17.2%
Other	96,714	9%	23.2%	63.8%	338.5%	50.3%
Cargo	30,943	3%	-12.4%	-16.5%	-9.4%	3.9%
Grand Total	1,079,867	100%	6.6%	32.0%	218.6%	-6.1%

Глобальный трафик самолетов с 1 по 11 июня 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
KTEB,TEB,Teterboro,New York	2,355	3.0%	-4.9%	29.3%	291.2%	3.3%
KDAL,DAL,Dallas Love Field,Dallas (US-TX)	1,076	1.4%	-6.7%	-8.9%	64.3%	22.6%
KIAD,IAD,Washington Dulles Intl.,Washington (US-DC)	1,029	1.3%	1.0%	24.9%	184.3%	15.9%
KHPN,HPN,Westchester County,New York	968	1.2%	-8.5%	-2.8%	86.2%	5.2%
KLAS,LAS,McCarran Intl.,Las Vegas (US-NV)	932	1.2%	-13.7%	-10.7%	118.3%	-4.0%
KVNY,VNY,Van Nuys,Los Angeles (US-CA)	914	1.2%	-18.7%	-11.7%	66.5%	17.3%
KPBI,PBI,Palm Beach Intl.,West Palm Beach	847	1.1%	-11.6%	-21.8%	-6.6%	44.0%
KMDW,MDW,Chicago Midway Intl.,Chicago	837	1.1%	-0.1%	32.4%	230.8%	-1.1%
KHOU,HOU,William P Hobby,Houston (US-TX)	747	1.0%	-6.4%	-9.0%	43.7%	9.5%
KSNA,SNA,John Wayne -Orange County,Los Angeles (US-CA)	694	0.9%	-14.3%	-3.9%	59.5%	19.0%
KOPF,OPF,Miami-Opa Locka Executive,Miami (US-FL)	690	0.9%	-8.5%	-24.8%	51.3%	45.0%
KAPA,APA,Centennial,Denver (US-CO)	675	0.9%	-16.1%	-8.3%	33.7%	19.0%
KSDL,SCF,Scottsdale,Phoenix (US-AZ)	660	0.8%	-5.3%	-17.3%	20.2%	52.4%
KPDK,PDK,DeKalb Peachtree,Atlanta (US-GA)	647	0.8%	-10.1%	-22.8%	55.2%	23.7%
KBED,BED,Laurence G Hanscom Field,Boston	606	0.8%	-16.9%	13.1%	107.5%	7.3%
Grand Total	78,131	100.0%	-7.5%	-2.1%	72.7%	20.3%

Тенденции в аэропортах бизнес-авиации Северной Америки с 1 по 11 июня 2023 года

В США аэропорт Тетерборо является самым загруженным пунктом отправления бизнес-джетов в июне, хотя активность здесь на 5% ниже по сравнению с июнем прошлого года, и на 3% выше, чем в 2019 году. Даллас Лав Филд, второй по загруженности пункт отправления в этом месяце, показал на 7% меньше спроса, чем в прошлом году, и рост на 23% по сравнению с 2019 годом. Занимающий 3-е место в рейтинге Вашингтон Даллес – единственный крупный аэропорт бизнес-авиации, в котором наблюдается рост по сравнению с прошлым годом, трафик на 1% выше по сравнению с прошлым годом.

В июне 60% рейсов в регионе были продолжительностью менее 90 минут, такие полеты снизились на 6% по сравнению с прошлым годом, и на 16% выросли относительно 2019 года. Рейсы на короткие расстояния (1,5–3 часа) больше всего опережают июнь 2019 года, количество вылетов выросло на

31%, хотя и снизилось на 9% по сравнению с прошлым годом. Всего в этом месяце было выполнено 35 рейсов продолжительностью более 12 часов, что на 8% меньше по сравнению с прошлым годом, и на 17% больше, чем в 2019 году.

Европа

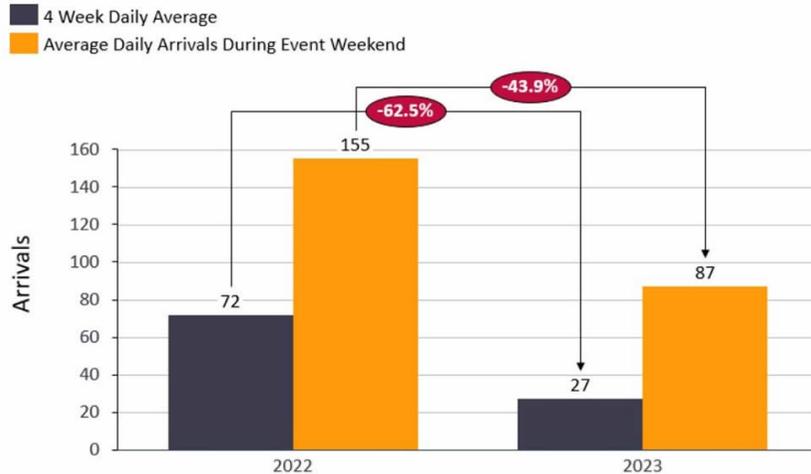
На 23-й неделе 2023 года активность бизнес-джетов в Европе выросла на 4% по сравнению с предыдущей неделей, хотя и снизилась на 8% по сравнению с теми же датами 2022 года. С начала года

трафик бизнес-джетов вырос на 6% по сравнению с 2019 годом.

В июне Франция является самым загруженным рынком бизнес-авиации в Европе: выполнено чуть более 3600 рейсов, что на 10% меньше, чем в июне прошлого года, хотя и на 4% больше, чем в 2019 году. В большинстве крупных европейских стран фиксируется снижение количества рейсов по сравнению с прошлым годом, в частности в Великобритании, Германии и Швейцарии наблюдается двукратное снижение по сравнению с прошлым годом.

Парижский Ле-Бурже стал самым загруженным аэропортом бизнес-авиации в Европе в этом месяце, количество вылетов сократилось на 13% по сравнению с июнем прошлого года, и на 10% больше, чем в 2019 году. В Ницце, втором по загруженности аэропорту региона, трафик упал на 10% по сравнению с прошлым годом, хотя на 13% выше по сравнению с 2019 годом. Лондонские Лутон и Фарнборо — два центра бизнес-авиации, в которых наблюдается снижение на 3% по сравнению с июнем 2019 года, а в мадридском Барахасе падение на 32% по сравнению с июнем 2019 года.

Champions League Final



Event Weekend Dates:

9th – 11th June 2023
27th – 29th May 2022

Airports:

2023 LTFM: Istanbul, LTBA: Istanbul Ataturk
2022 LFPB: Le Bourget

*Business jets only: Helicopters, pistons, turboprops excluded

Departure Airport	Departures [~] PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
LFPB, LBG, Paris-Le Bourget, Paris (FR)	1,039	4.8%	-12.8%	72.6%	214.8%	10.3%
LFMN, NCE, Nice-Côte d'Azur, Nice	699	3.2%	-9.7%	55.3%	326.2%	13.3%
EGLF, FAB, Farnborough, London (GB)	491	2.3%	-8.4%	36.4%	158.4%	-3.0%
LSGG, GVA, Geneva Cointrin Intl., Geneva (CH)	465	2.1%	-12.4%	16.3%	114.3%	2.4%
LIML, LIN, Milano Linate, Milan (IT)	462	2.1%	-14.0%	24.9%	244.8%	55.0%
EGGW, LTN, London Luton, London (GB)	445	2.1%	-12.7%	59.5%	202.7%	-2.6%
LSZH, ZRH, Zurich, Zurich	420	1.9%	-1.2%	4.7%	102.9%	16.0%
EGKB, BQH, London Biggin Hill, London (GB)	356	1.6%	-15.0%	33.3%	104.6%	44.7%
LEPA, PMI, Palma De Mallorca, Mallorca	345	1.6%	0.0%	4.5%	1,468.2%	31.2%
LEIB, IBZ, Ibiza, Ibiza	339	1.6%	-10.3%	18.5%	3,666.7%	33.5%
LEBL, BCN, Barcelona Intl., Barcelona (ES)	308	1.4%	19.4%	83.3%	413.3%	70.2%
EDDB, SXF, Berlin-Schoenefeld, Berlin (DE)	300	1.4%	9.1%	38.9%	160.9%	59.6%
LEMD, MAD, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Madrid (ES)	300	1.4%	6.0%	37.6%	300.0%	-32.0%
LIRA, CIA, Ciampino-G. B. Pastine Intl., Rome (IT)	290	1.3%	-5.2%	35.5%	152.2%	21.3%
LTFM, IST, Istanbul, Istanbul	257	1.2%	375.9%	1,123.8%	4,183.3%	3,571.4%
Grand Total	21,652	100.0%	-9.5%	11.6%	139.2%	7.2%

Финал Лиги чемпионов 2023 против 2022

Тенденции европейских аэропортов бизнес-авиации с 1 по 11 июня 2023 года по сравнению с предыдущими годами

Аэропорты Стамбула (LTFM и LTWA) начали месяц с очень высоких показателей активности, что отражает проведение в городе 10 июня финала Лиги чемпионов УЕФА. В выходные дни среднесуточное количество прибытий бизнес-джетов выросло на 226% по сравнению с предыдущими 28 днями, продемонстрировав более резкое увеличение по сравнению с обычной активностью в Ле Бурже в финале Лиги чемпионов прошлого года.

Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы активность бизнес-джетов на 6% выше по сравнению с июнем прошлого года, и на 83% выше относительно 2019 года. 17% всех вылетов приходится на Бразилию, здесь активность на 6% выше, чем в июне прошлого года, и трехзначный рост по сравнению с 2019 годом. В Австралии и Индии наблюдается спад по сравнению с прошлым годом, на 5% и 8%



соответственно, хотя обе страны значительно опередили показатели 2019 года. Китай начал июнь с

опережением на 31% по сравнению с прошлым годом, хотя почти на треть снизился относительно 2019 года. На 23-й неделе активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке выросла на 14% по сравнению с предыдущей неделей, и на 13% выше, чем в те же даты 2022 года.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Активность бизнес-джетов в 2023 году стабилизируется, снизившись чуть более чем на 6% по сравнению с прошлым годом, и показав с начала года рост на 15–20% по сравнению с 2019 годом. Спрос на рейсы в Европе снижается, хотя финал Лиги чемпионов УЕФА привлек значительный трафик. Рынок США остается оживленным, Флорида и Техас — самые загруженные».

Aircraft Segments	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)
Ultra Long Range Jet	1,696	629	14.4%	51.4%	187.5%	41.9%
Heavy Jet	1,650	464	2.0%	10.3%	126.3%	70.3%
Light Jet	1,277	311	-3.8%	25.3%	110.7%	100.8%
Midsized Jet	854	153	19.4%	27.3%	186.6%	218.7%
Super Midsized Jet	570	197	-7.6%	12.9%	108.0%	74.3%
Super Light Jet	543	117	22.9%	32.4%	145.7%	215.7%
Airliner/Bizliner(Jet)	504	128	0.2%	17.2%	104.9%	-0.2%
Very Light Jet	497	96	2.1%	56.8%	149.7%	260.1%
Entry Level Jet	157	23	67.0%	112.2%	460.7%	406.5%
Grand Total	7,748	2,116	6.3%	28.2%	142.8%	82.7%

Сегменты самолетов остального мира с 1 по 11 июня 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

IBAC запускает новый курс по IS-BAO

Международный совет деловой авиации (IBAC) и компания Aviation Safety Solutions запустили новое образовательное онлайн-предложение — курс по стандартизации протокола (IPS) Международного стандарта операторов деловых самолетов (IS-BAO).

Новая программа предназначена для эксплуатантов деловых самолетов, менеджеров по безопасности и аудиторов, желающих ознакомиться с протоколами IS-BAO в удобном для самостоятельного обучения формате.

Эндрю Карас, директор программы IS-BAO, прокомментировал: «Мы рады запустить этот курс и выражаем благодарность Аманде Ферраро, генеральному директору Aviation Safety Solutions (AVSS), и ее команде за работу с нами над разработкой этого учебного плана. Этот курс, разработанный совместно с AVSS, был создан на основе взаимной страсти к внедрению лучших практик в операции деловой авиации, включая образовательные программы для операторов и аудиторов. Мы с нетерпением ждем возможности поделиться этим новым инструментом с отраслью».

Доступ к курсу IS-BAO Protocol Standardization (IPS) можно получить на [веб-странице](#) IS-BAO Training and Resources или непосредственно на [странице](#) регистрации на курс IPS Solutions Aviation Safety Solutions.

В этом ультрасовременном учебном курсе используется пошаговый интуитивный подход к изучению каждого раздела IS-BAO, сопровождаемый пояснениями к каждому требованию протокола. Курс занимает семь часов, и пользователи могут оста-

навливаться и начинать по мере необходимости; они также могут просматривать контент в течение 12 месяцев с момента первого входа в систему.

Курс IPS, расширенный образовательный канал для участников IS-BAO, теперь доступен для всех профессионалов деловой авиации.

Ожидается, что в ближайшем будущем этот курс будет интегрирован с семинарами программы, что еще больше расширит ее возможности.

«Aviation Safety Solutions очень гордится партнер-

ством со всемирно известным Международным советом деловой авиации в предложении этой уникальной и инновационной возможности обучения лицам, желающим получить сертификат IS-BAO, чтобы ознакомиться с передовым опытом для достижения высочайшего уровня безопасности и профессионализма, а также для тех, кто хочет улучшить и укрепить свои знания протоколов IS-BAO, чтобы поднять планку своих знаний о безопасности», — говорит Аманда Ферраро. «Мы чрезвычайно благодарны за эту возможность объединить усилия для повышения безопасности полетов по всему миру».



В России в полтора раза выросло число столкновений самолетов с птицами

В январе—мае 2023 года количество столкновений воздушных судов с птицами, из-за которых авиатехника получила повреждения, выросло на 82% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года: на 31 мая в гражданской авиации зарегистрирован 31 такой инцидент против 17 на 31 мая 2022 года, сообщает РБК.

Такие данные приводятся в письме главы Росавиации Александра Нерадько, которое он направил руководителям территориальных подразделений ведомства и авиационных предприятий во вторник, 6 июня. У РБК есть копия документа, его подлинность подтвердил источник, близкий к авиавластям.

В качестве примеров авиационных инцидентов, расследование которых продолжается, Нерадько приводит столкновение со стаей птиц самолета Airbus A321neo авиакомпании «Северо-Запад» при заходе на посадку в аэропорту Домодедово 20 апре-

ля и самолета Superjet 100 авиакомпании «Россия» при посадке в Нижнем Новгороде 27 апреля.

Кроме того, за первые пять месяцев 2023 года выросло на 7%, до 224 случаев, число сообщений о столкновениях (или их угрозе) воздушных судов с птицами, не приведших к повреждениям авиатехники. Глава Росавиации отметил и увеличение случаев столкновений или угрозы столкновений с другими животными на территории аэродромов. В 12 таких случаях из 21 экипажи уходили на второй круг, чтобы избежать подобных рисков на взлетно-посадочной полосе. О каких конкретно животных идет речь, в письме не уточняется, но раньше были инциденты с появлением в аэропортах лисиц, бродячих собак и т.д.

Данные факты, пишет Нерадько, могут свидетельствовать о недочетах в работе аэропортов и остальных организаций, задействованных в обеспечении полетов: эксплуатантов воздушных судов, органов

обслуживания воздушного движения, а также недостатках в их взаимодействии.

В целях минимизации рисков для безопасности полетов, связанных со столкновением самолетов с птицами и другими животными, глава Росавиации рекомендовал в том числе руководителям авиакомпаний провести занятия с экипажами воздушных судов по действиям в сложной орнитологической обстановке.

В общем случае российские аэропорты для отпугивания птиц используют несколько видов оборудования: пропановые пушки (за счет газа издает хлопки, которые слышны на расстоянии до 1 км), биоакустические установки (имитируют тревожные крики разных видов птиц, предупреждающие об опасности) и акустические установки, имитирующие звуки выстрелов. Аэропорты применяют также зеркальные шары с глазами хищных птиц, имитации хищных птиц, блестящие ленты и пугала. В некоторых аэропортах, в частности в Домодедово, держат и самих хищных птиц — ястребов-теревятников.

В пресс-службе компании «Воздушные Ворота Северной Столицы», управляющей аэропортом Пулково (Санкт-Петербург), утверждают, что сейчас орнитологическая ситуация стабильна. Для обеспечения безопасности полетов Пулково постоянно анализирует орнитологическую обстановку и проводит мероприятия по снижению привлекательности территории аэродрома для птиц. Специалисты вместе с транспортной прокуратурой отслеживают возможное появление незаконных свалок на приаэродромной территории, добавили в пресс-службе.



Человеку нужен человек

С Галиной Бондаревской редакция BizavNews знакома давно. Сильный, целеустремлённый руководитель с прекрасным чувством юмора и тотальной ответственностью за людей и бизнес. Портфолио компании World Jet, работающей в Словении и России, охватывает рынок бизнес-авиации: организация чартерных рейсов, менеджмент и консалтинг, а также услуги family office.



Наша предыдущая беседа состоялась на словенской земле. Сегодня мы общаемся в России, и при этом – в весьма сложных и «интересных» для отечественного рынка условиях. Впрочем, сегодня речь пойдет не только о производственных показателях или прогнозах, а и о более уязвимых, тонких и глубоких вещах. Беседовал Дмитрий Петровиченко.

Галина, привет! Предлагаю тебе самой решить, с чего начать наш разговор.

Знаешь, в чём заключается самое мистическое и романтическое открытие? В доброте. Очень простая вещь. И очень простая вещь сидеть сегодня с тобой и говорить о работе, но посмотри вокруг, как изменились мы и как изменились ценности, а ещё как изменилось слово и как стало важно и сложно его говорить.

Время – самая большая роскошь, которая есть в мире. Поэтому я не ношу часы, это степень моего доверия к нему и моя роскошь. Последние годы пути и роста нашей команды и компании – о том, что если мы хотим изменить мир вокруг себя, мы должны тоже меняться и открывать глаза на всё, что ранее было не в нашем поле зрения, а ещё это про ответственность за всё, что ты делаешь и что происходит. Я о том, что вот мы сейчас беседуем, и если мы хотим понять, какими были наши предыдущие действия, можно посмотреть на сегодняшнюю ситуацию.

Рынок изменился, и мы тоже изменились. Для меня лично (и, думаю, команда меня поддержит) изменился в лучшую сторону, стало понятно, что

человеку стал нужен человек. Человек, который слышит, который готов помочь, слышит и слушает, может что-то обсудить и совместно найти решение. Даже установившаяся до пандемии жёсткая конкуренция сгладилась тем, что в пандемию все звонили друг другу, спрашивали, как дела, открыто делились опытом. Потому что в один момент все встали на одну линию и, по сути, идут по этой линии и сейчас. Это не значит, что конкуренции нет совсем. Она есть, кто-то продаёт больше, кто-то меньше. Но в то же время вокруг стало больше человечности, и я стала сильнее это ценить. Для меня это – динамика, так как бизнес-отношения стали глубже, запросы от клиентов стали более индивидуальными, глубокими и требующими внимания.

Как изменился клиент? Кто он сейчас? Насколько скорректировался пул клиентов?

Я прочувствовала изменения клиентуры в пандемию. Появился клиент, который не хочет лететь регуляркой из-за рисков для здоровья, что подсветило грани ценностей для бизнес-авиации. Сейчас появилась и укрепилась ценность самого полёта. Я могу задать вопрос, к примеру: «Что бы Вы ещё хотели на борту, как мы можем Вас порадовать?» – и получить ответ: «Галин, давайте просто улетим». Немного сменились ценности, и вот уже на первый план вышла суть: мы организовываем полёт, остальное скорее вторично. Это не о снижении сервиса или внимания к деталям, это о том, как простые вещи выходят на первый план и начинают подругому осознаваться и цениться. Клиентов у нас стало больше, но это не только из-за авиационного объёма, это скорее о расширении деятельности. Во-первых, мы стали помогать игрокам рынка, и я

очень рада это делать, уязвимо называть друзей и знакомых с авиационного поля клиентами, но, так как у нас финансово-выгодные отношения, я взяла это за направление. Меня стимулирует быть полезной. Во-вторых, к нам пришли клиенты клиентов,

и это уже про доверие и рекомендации, за что я очень благодарна. В-третьих, у нас открылся family office, хотя слово «открылся», наверное, не совсем подходит, так как он существует уже давно, на него есть определенный спрос, и это не только «летающие» люди.



Про корректировки пула клиентов – я бы сказала, что он стал качественнее. Раньше хватало и случайных клиентов, очень разных. Сейчас же у нас стабильные заказчики, нам с ними комфортно работать. Есть и новые, но всё же в основном мы ставим на тех, с кем взаимодействовали раньше. Клиенты доверяют нам, это многое значит. Я не закрываюсь от новых людей, но отношусь к ним строго и чётко обозначаю наши условия. Когда люди получают ВНЖ с нашей помощью, и для нас, и для них возникает обоюдная ответственность. Для меня важно действовать сообща и точно, прозрачно. Белые зарплат, белые страховки, пенсии.

А что насчёт тебя самой? Насколько ты погружена в Словению – в страну, где строишь бизнес?

У меня ВНЖ в Словении, у меня там дом и большой путь. Я была в разных местах, однако в Словении чувствую себя хорошо и именно эту страну могу назвать вторым домом. Это довольно мистичная история. Для меня это разговор отнюдь не об измене Родине. Скажу так: занимаясь любимым делом, проходя этим путём, я не могу бросить вложенные силы и деньги. Этот путь был выбран задолго до всего, что происходит сейчас. И есть точки, из которых мы действуем сейчас, в данный момент. И этот выбор сделан не сейчас, но на эти точки я опираюсь именно сейчас. Мы развиваемся осторожно, не пересекая адекватных границ. Есть профессии, которые обязаны быть где-то между. Это про нас, про пилотов, про профессионалов. Ведь авиация – это всегда «между»...

Звучит позитивно, и это радует.

Мы укрепились и теперь предлагаем не только авиационные, но и финансовые инструменты, а также решение вопросов для бизнеса. У нас чудесные инженеры для обслуживания самолётов, и мы помогаем людям, создавая рабочие места. Я периодически пребываю в поиске людей к нам, так как запросы увеличиваются.

Галина, как правильно позиционировать вашу компанию? Из Словении или из России? Как вы определяете сами?

Для меня наша команда – это единое целое. Но если говорить формально, то у нас есть компания в Европе, занимающаяся европейским направлением, с отдельной бухгалтерией и офисом. Также у нас есть компания и в России, занимающаяся в основном авиацией и family office. Тебе, наверное, интересно спросить, как это всё совмещается сейчас и в реальности. Я чётко вижу такую тенденцию, уязвимо говорить, но в открытую все не так любезны, как в закрытую, впрочем, с этим уже можно работать, можно договариваться. Новый подход предполагает гибкость, лояльность, большую долю сотрудничества и доверия в бизнес-отношениях, и тем самым даёт больше вариантов.

В Словении я поняла вес собственной компании сейчас. Это про чутьё и интуитивное доверие к бизнес-процессам в прошлом с результатом сегодня. Мы много чего можем из-за того, что крепкая компания там. Рынок говорит о том, что все используют разные ресурсы. Я с удовольствием смотрю на

опыт других игроков, взаимодействую с ними на выгодных обоим сторонам условиях. Это интересно, денежно и сближает. В бизнесе, как и в жизни – человеку нужен человек. Открытость появилась именно сейчас. Конструкции могут меняться. Функции могут меняться. Всё очень пластично, и это красивый, но одновременно и сложный танец.

Как сейчас ты видишь российский рынок?

Я бы не сказала, что мы достигли максимума или дна. А есть ли это дно? Тяжело давать прогнозы, я склонна делать это оптимистично, но мы не знаем, сможем ли летать даже в среднесрочной перспективе. Бывшие когда-то пятиминутными процессы могут растягиваться сейчас на 3–5 суток. Сильно выросли цены. Как и во всех сферах, нам порой бывает сложно осознать новую реальность и полноценно подстроиться под неё. Мне жаль наш рынок, который, безусловно, был сильно травмирован, мне жаль людей, мы будем долго отходить от случившихся событий. Мы не зализываем раны, пока мы выживаем. И надо понимать, что травмированы все и каждый по-своему. Я горжусь теми, кто сейчас старается развивать авиацию, искать и находить варианты, теми, кто берёт на себя риски и летает. Сейчас это сложно как никогда. Спасибо нашим партнёрам, могучему авиационному сообществу. Мне радостно за тех, кто работает, несмотря на политическую ситуацию. Человеческое общение вышло на самый первый план. Люди стараются работать на будущее. Всё познается в сравнении. Поменялся сам скелет ведения дел.

Какая сейчас география полётов?

У нас в большей степени Европа – Сербия, Турция. Также Мальдивы, Дубай, были и Штаты.

И по каждому направлению свои операторы, верно?

Сейчас есть предпочтения. Хорошие партнёрские отношения с теми, с кем лично знакомы. Да, не все работают, но стараемся работать с теми, кого уже знаем.

Несмотря на ситуацию, улететь сейчас можно в любую точку?

Да. Но тут вопрос, какие трудности будут на пути. Многие подняли цены. География всегда совпадает с запросом всё же.

Что с проблемой прямых рейсов?

Конечно, эта проблема есть. Из Москвы, например, в Европу не улетишь. Можно построить перелёт через Турцию, но и там возникают свои трудности. Каждый маршрут рассматривается индивидуально. Если сравнивать с тем, что было раньше, сейчас более глубокая и чёткая работа.

Как получается работать с предпочтениями клиентов?

Все понимают ситуацию. Как я уже говорила сегодня, людям важна сама возможность улететь, детали и капризы ушли на третий план. Клиентам важен полёт и информация, которую мы предоставляем. Раньше моя работа зачастую заключалась в улажи-

вании деталей и мелочей, но всё изменилось. Стало больше сути и содержания, всё как мы любим.

Какой сейчас нужен объём российскому брокеру, чтобы он держался на плаву?

Сложно говорить за всех, я не люблю этого. Мы

держимся не за счет трафика, у нас нет широкой и большой рекламы, на данный момент мы ориентируемся на работу с уже существующими клиентами и клиентами по рекомендациям, на финансы и на помощь бизнесу. На рынке есть сильные игроки, и перебивать их или работать бесплатно – бессмысленно.



Удаётся ли торговаться с операторами, выбивать более выгодные условия?

За редким исключением все перестали торговаться. И в Европе, и в России. У всех есть понимание того, какой рынок сейчас. Иногда кто-то пытается сбить цену, но чаще все отталкиваются от предложенной реальности, поэтому не торгуются, а подстраиваются под рынок. При этом определённо присутствует уважение к тем, кто сейчас занимается этим бизнесом в столь непростых условиях. Наш рынок мне нравится отчасти тем, что люди понимают: не нужно рушить цены. Лучше мы будем вместе держать рынок и зарабатывать. Большую роль играет ответственность каждого игрока. Я уверена, что остальные понимают это так же, как и мы.

Провозных мощностей на рынке не хватает?

Скорее, проблема в отсутствии замен. В этом плане, конечно, ситуация рискованная. Выросла ценность всего – в этом, на мой взгляд, и есть вся суть нынешнего рынка. Конечно, очень хочется, чтобы наши суда летали, и авиация развивалась.

Получилась у нас с тобой ёмкая беседа между строк о том, что сейчас всем тяжело. И испытывая усталость от происходящих вокруг, не зависящих конкретно от тебя процессов, мы двигаемся, летаем, даём интервью, пьём кофе (а кто-то и вино) и можем протянуть друг другу руку. Человеческий фактор.

Самолет недели

Оператор/владелец: **Роснефть**

Тип: **Boeing 737-7JU(BBJ)**

Год выпуска: **2011 г.**

Место съемки: **июнь 2023 года, St. Petersburg Pulkovo - ULLI, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко