



Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, за первые 18 дней июня 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов упал на 5% по сравнению с тем же периодом 2022 года, и вырос на 16% относительно 2019 года. Полеты бизнес-джетов на 24-й неделе 2023 сократились на 6% по сравнению с той же неделей прошлого года и снизились на 6% за последние четыре недели.

Похоже, что история продажи Piaggio Aerospace войдет в историю сделок по приобретению, как самая долгая и «мыльная». Очередная, десятая по счету попытка продать злополучный итальянский актив, вновь покрыта неопределенностями в отношении сроков и имен претендентов. Процесс продажи, поддерживаемый правительством, имел несколько фальстартов с момента его начала в ноябре 2019 года, последний раз не удалось закрыть сделку в 2022 году.

А другой итальянский производитель Теспам решил свернуть разработку полностью электрического самолета P-Volt, заявив, что время для него еще не пришло. После трех лет интенсивных исследований, охватывающих весь жизненный цикл полностью электрического самолета, разработчики пришли к выводу, что только в начале эксплуатации такой самолет будет выдавать расчетные характеристики, а уже через непродолжительное время придется менять дорогостоящие аккумуляторы. Все подробности в этом номере.

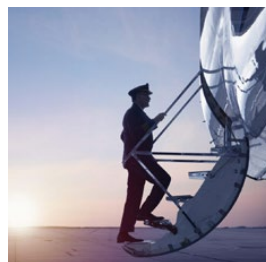
Тем временем немецкий Lilium планирует представить свой eVTOL Lilium Jet на китайском рынке. Во время парижского авиасалона в понедельник немецкий стартап объявил о своем первом соглашении о покупке с китайским оператором, а также о планах открыть региональную штаб-квартиру в Китае. Китайский бизнес-оператор Shenzhen East General Aviation (Heli-Eastern) сообщил о приобретении 100 самолетов Lilium Jet, которые он намеревается эксплуатировать в густонаселенном китайском районе Большого залива Гуандун-Гонконг-Макао.



## Трафик на отдых преобладает над деловым

WINGX: Трафик бизнес-джетов продолжает расти, находясь на 5-10% ниже рекордного уровня 2022 года и на 15-20% выше уровня 2019 года. Ультралегкие и сверхлегкие бизнес-джеты имеют самые сильные тенденции по сравнению с 2019 годом

стр. 24



## CAE: к 2032 бизнес-авиации потребуется в 32000 пилотов и 74000 техников

Прогноз рынка авиационного персонала с потребностью в 1,3 млн человек к 2032 году является призывом к действиям для отрасли по продвижению карьеры в авиации для следующего поколения

стр. 27



## Honeywell поможет оцифровать небо

Honeywell примет участие в новых научно-исследовательских проектах в рамках партнерства SESAR 3 Joint Undertaking и программы Digital European Sky. В рамках проектов будут разрабатываться инновационные решения, ориентированные на продвинутый уровень автоматизации во всех типах воздушного пространства

стр. 28



## Теспам замораживает разработку электрического самолета

После трех лет интенсивных исследований, охватывающих весь жизненный цикл полностью электрического самолета P-Volt, итальянский производитель Теспам пришел к выводу, что время для него еще не пришло

стр. 29

## Минтранс создал цифровую платформу для доступа БПЛА к единому воздушному пространству

Минтранс РФ создал цифровую платформу, которая позволяет интегрировать гражданские беспилотники в единую систему воздушного пространства. Об этом сообщил глава Минтранса РФ Виталий Савельев в рамках совещания президента РФ Владимира Путина с членами правительства.

«Мы в том числе и по результатам совещания под вашим председательством от 27 апреля создали две цифровые платформы. Первая платформа позволяет учитывать данные беспилотных судов с максимальной взлетной массой от 150 г до 30 кг. И вторая платформа - позволяет предоставлять доступ беспилотникам к воздушному пространству: подачи планов полета по принципу одного окна в ГК «ОрВД» и определение места запуска и посадки с помощью цифровой аэронавигационной карты», - сказал Савельев.

На совещании у президента РФ Владимира Путина в апреле первый вице-премьер РФ Андрей Бело-

усов указал на необходимость создания в России единого оператора для беспилотной и пилотируемой авиации. Наличие двух таких операторов «приведет к дополнительным барьерам, хаосу и всему остальному», говорил он.

На том же совещании Владимир Путин не исключил создание параллельной Росавиации структуры для БПЛА. По его словам, Росавиация «хорошо работает в рамках тех вызовов, тех задач, которые перед ними стоят», но в сфере беспилотников задачи другие, более масштабные. Путин также поручил министру транспорта РФ Виталию Савельеву представить предложение по разрешению вопроса цифровизации воздушного движения. Путин добавил, что если Росавиация будет работать в том же режиме, как сегодня, как по рейсовым самолетам, то никакого развития беспилотной авиации в России не будет.

*Источник: ТАСС*



### ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPXH



Джет Порт

## Gulfstream G280 допущен к полетам в аэропорт Ла-Моль

Gulfstream Aerospace объявила о получении разрешения на полеты во французский аэропорт залива Сен-Тропе, расположенный в Ла-Моль, для суперсреднего бизнес-джета Gulfstream G280. Самолет недавно провел несколько демонстрационных взлетов и посадок в этом аэропорту с короткой ВПП.

«Учитывая выгодное расположение на юге Франции, мы рады открыть это направление для клиентов G280», — сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Самолет обладает давно проверенными характеристиками на коротких ВПП, которые требуются для этого аэродрома, а также конкурентоспособной дальностью полета при вылете из Ла-Моль по всей Европе и северной Африке».

Чтобы приступить к работе, экипажи G280 должны пройти утвержденную Управлением гражданской авиации Франции (DGAC) наземную, тренажерную и авиационную подготовку перед первым полетом в Ла-Моль. Для одобрения эксплуатации не требуется никаких модификаций самолета.

В дополнение к взлетно-посадочным характеристикам, необходимым для Ла-Моль, G280 также предлагает проверенную возможность крутого захода на посадку, открывая доступ к некоторым из самых сложных аэропортов мира и позволяя клиентам приземляться еще ближе к месту назначения. Он также сертифицирован в соответствии со строгими стандартами шума Stage 5 FAA.



**ПОЛИРОВКА**  
BRIGHTENING POLISHING

**+7(495) 646-05-42**

## Очередной американский бизнес-оператор приказал «долго жить»

В США продолжается волна закрытия компаний, работающих на рынке бизнес-чартеров. Чартерный оператор Executive Airlink (Part 135), внезапно прекратил работу на прошлой неделе.

В примечании для клиентов оператор сообщил, что остановил все свои полеты, добавив: «Если у вас или ваших клиентов есть запланированный рейс, мы рекомендуем вам составить альтернативный план».

В электронном письме Шон Гриффит, президент и операционный директор компании, сообщил, что ушел из Executive Airlink, у которого несколько месяцев были финансовые проблемы. Предположительно, компанией в последнее время руководил вице-президент Якуб Марек. Источник в отрасли, знакомый с Марек, ска-

зал, что он «хороший человек, который руководил плохой компанией».

Executive Airlink эксплуатировала самолеты Hawker 800XP возрастом от 20 до 25 лет и Beechcraft King Air C90A (30 лет), которые принадлежали третьим сторонам в Миссури и Техасе. Оператор начал отменять рейсы в конце прошлого года. Компания предлагала чартерные, грузовые, санитарные и дипломатические рейсы, а также услуги по управлению и техническому обслуживанию воздушных судов.

Аналитик Брайан Фоули отметил, что ожидает продолжения финансового краха компаний, работающих по Part 135 и Part 91, поскольку спрос на частные перевозки, вызванный Covid, продолжает снижаться.



**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

## MHS Aviation заказывает новый Falcon 2000LXS

MHS Aviation подписала контракт с Dassault Aviation на поставку нового Falcon 2000LXS, который присоединится к двум Falcon 2000LX, уже доступных для чартера. Поставка ожидается во второй половине 2025 года. Немецкая управляющая компания эксплуатирует 15 самолетов разных производителей и с различными возможностями.

Во время церемонии подписания в среду на авиасалоне в Ле-Бурже генеральный директор MHS Aviation Group Штеффен Фрайс назвал Falcon 2000 «непревзойденным» из-за его высокого комфорта для пассажиров, производительности и надежности — что, по его словам, крайне важно, поскольку самолеты серии 2000 имеют ежегодный налет в

среднем 900 часов каждый. «Коэффициент налета на посадку составляет 4,1, а самый продолжительный полет, который мы выполняли на 2000LX, составил 9,5 часов», — сказал он. «Мы сохраним имеющиеся у нас 2000LS». Фрайс добавил, что компания отклонила просьбы Dassault Aviation выкупить самолеты обратно. Более того, по его словам, MHS Aviation вскоре может добавить еще один Falcon.

Соучредитель и совладелец MHS Aviation Герд Брандекер сообщил изданию AIN, что компания ведет переговоры с заказчиком о размещении Falcon в Нигерии. Это будет второй бизнес-джет MHS Aviation, базирующийся в Лагосе.



UTG PA

Центр деловой авиации  
UTG Private Aviation  
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

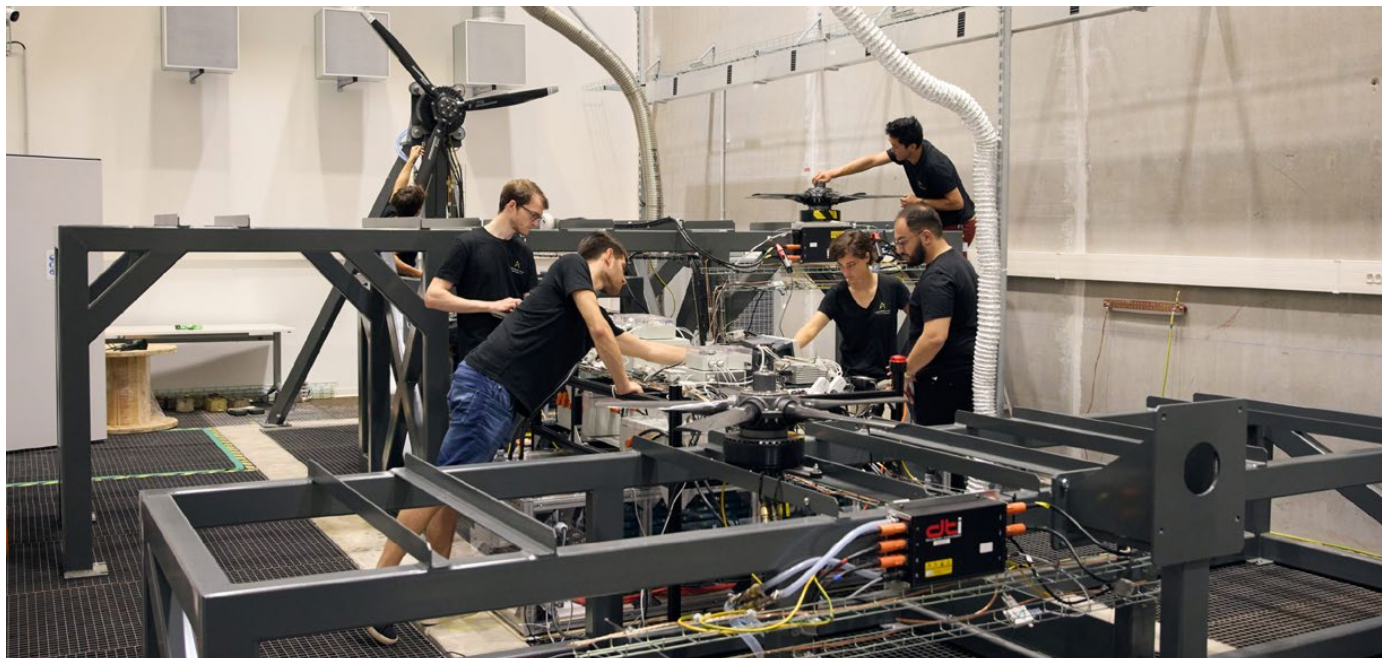
## Daher нацеливается на новую гибридную силовую установку

Французская Daher Group объявила о партнерстве с Ascendance Flight Technologies, стартапом из Тулузы, для проведения исследований в области гибридизации силовых установок для самолетов Daher. «Гибридизация — лучший способ показать, что вы идете вперед», — сказал Дидье Каят, генеральный директор Daher Group, на брифинге для СМИ в рамках Paris Airshow во вторник.

Генеральный директор Ascendance Жан-Кристоф Ламбер сказал, что исследование, вероятно, принесет пользу другим производителям, поскольку с 2017 года бюджет Daher на исследования и разработки увеличился в четыре раза, а Ascendance привлекла 34 млн евро (\$37,2 млн) за последние два года.

Семейство однодвигательных турбовинтовых самолетов Daher ТВМ расширилось с появлением в прошлом году ТВМ 960, а еще одним самолетом, который, как ожидается, выиграет от усилий по гибридизации, является серия самолетов Kodiak. Операторы эксплуатируют более 1400 самолетов ТВМ и Kodiak.

«Как крупный игрок в авиации общего назначения, Daher Group стремится к достижению целей декарбонизации авиации к 2050 году и предпринимает значительные шаги для достижения этой цели в течение текущего десятилетия», — сказал Каят. «Новое сотрудничество иллюстрирует инновационную стратегию, которую мы сейчас внедряем, чтобы это произошло».



## Представляем Як-40Д VIP

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



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

E-mail: [flight@mydreamjet.ru](mailto:flight@mydreamjet.ru)

Dream Jet

## Первый Bombardier Challenger 3500 поставлен в Европу

Aviator Aircraft стал первым владельцем бизнес-джета Bombardier Challenger 3500 в Европе. Поставка самолета осуществлялась немецким провайдером Aero-Dienst, который станет и эксплуатантом нового самолета.

Эксклюзивный клиентский мандат Aero-Dienst GmbH состоял из двух этапов: первый этап включал наблюдение за ходом комплектации и обеспечение соответствия желаемым спецификациям самолета, а также техническую приемку и последующую перегонку самолета из Канады в Германию. Второй этап включал регистрацию в Управлении гражданской авиации Германии (Luftfahrt-Bundesamt), а также интеграцию в Сертификат эксплуатанта Aero-Dienst (AOC D-002 EG).

«Мы гордимся тем, что являемся оператором первого Challenger 3500 в Европе. Этот самолет будет

базироваться в аэропорту Оберпфaffenхофен (EDMO), расположенном недалеко от Мюнхена, и будет эксплуатироваться для владельца и ключевых клиентов Aviator Aircraft. Наша опытная команда по техническому обслуживанию будет заниматься технической поддержкой нового CL3500 в нашем собственном сервисном центре», - комментируют в Aero-Dienst.

Challenger 3500, последняя разработка в очень успешной линейке самолетов Challenger, предлагает многие функции роскошного семейства самолетов Global в качестве стандартного оборудования, включая стильное и эксклюзивное кресло Nuage. Усовершенствованная конструкция самолета также ставит во главу угла благополучие пассажиров, а барометрическая высота в салоне значительно ниже, что создает большее ощущение комфорта и благополучия.



## 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

## Embraer запускает новое поколение инструментов AHEAD для коммерческой и деловой авиации

Компания Embraer Services & Support представила на Парижском авиасалоне последнюю версию системы AHEAD (анализ и диагностика состояния самолета) следующего поколения.

Этот инструмент помогает авиакомпаниям и клиентам внедрить цифровое прогностическое обслуживание своих самолетов E-Jet или Embraer Executive Jets, используя данные для выявления и прогнозирования потенциальных проблем до того, как они станут критическими. AHEAD объединяет и анализирует тенденции из нескольких систем, таких как параметры двигателя, пневматика, гидравлика, шасси, навигация и приборы. Мониторинг может обнаруживать аномалии и выявлять закономерности, указывающие на потенциальные проблемы и деградацию систем, давая возможность превентивных действий.

Новая версия системы была разработана с использованием компетенций инженерной службы Embraer Services & Support, которая имеет 20-лет-


ний опыт анализа данных для профилактического обслуживания парка самолетов E-Jet.


Эти глубокие знания послужили основой для реализации 12 новых тенденций надежности авиационных систем для раннего обнаружения ухудшения характеристик на E2; возможности прогнозирования на основе машинного обучения; и улучшение устранения неполадок типа «Flight Controls No Dispatch».


«AHEAD использует решения прогнозной аналитики, чтобы прогнозировать, когда нашим клиентам потребуется техническое обслуживание, что позволяет им заранее планировать графики обслуживания», — говорит Йоханн Бордайс, президент и генеральный директор Embraer Services & Support. «Планируя заранее, они могут избежать ненужного обслуживания и сократить время, которое самолет проводит на земле. Это помогает нашим клиентам оптимизировать свои ресурсы и повысить эффективность работы».



**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**



## FCG OPS присоединяется к программе EBAA Ambassador

FCG OPS объявляет о своем присоединении к программе EBAA Ambassador по приглашению Европейской ассоциации деловой авиации (ЕБАА).

Программа амбассадоров была запущена в 2021 году и сейчас объединяет 27 участников. Амбассадоры ЕБАА вносят свой вклад в миссию ЕБАА по обеспечению ответственного и устойчивого роста



бизнес-авиации, расширяя и создавая новые возможности и связи.

«Мы являемся членом ЕБАА более 10 лет, и команда FCG OPS очень благодарна за это доверие и гордится возможностью представлять отрасль вместе с другими замечательными лидерами бизнес-авиации, объясняя ценность, которую приносит бизнес-авиация», сказал Сергей Старков, генеральный директор FCG OPS.

Отрасль бизнес-авиации должна объединить усилия для решения ряда вопросов по ее восприятию, что напрямую влияет на способность отрасли быть услышанной в политических дебатах, привлекать таланты и обеспечивать экономический рост.

«Мы очень рады приветствовать FCG OPS в качестве ценного амбассадора ЕБАА», заявил Роберт Балтус, ОСС ЕБАА. «Это сотрудничество отражает наши постоянные усилия по развитию стратегических альянсов с членами из разных европейских стран для продвижения коллективной защиты бизнес-авиации».

Амбассадоры ЕБАА имеют глубокое понимание положительного влияния бизнес-авиации на европейское общество. В то же время они осведомлены о сложностях, с которыми сталкиваются, и стремятся ускорить позитивные изменения для их преодоления.

FCG OPS в качестве амбассадора ЕБАА будет способствовать укреплению положительного, конструктивного и ориентированного на преимущества имиджа деловой авиации.



## Euroavia приобретает шесть H125

Airbus Helicopters и Euroavia SA, дистрибьютор вертолетов Airbus в Швейцарии и Княжестве Лихтенштейн, подписали новый контракт на шесть вертолетов H125, которые будут поставлены в следующем году. Заказ гарантирует клиентам Euroavia SA быструю доступность H125 с конфигурациями, настроенными в соответствии с их потребностями.

«Благодаря этим заказам Euroavia SA обеспечивает гибкую доступность вертолета типа H125 на нашем рынке. H125 является лидером рынка в своей категории и особенно хорошо подходит для нашей территории, где важным требованием является полет на большой высоте с запасом мощности», — сказал Даниэль Эггеншвилер, генеральный директор Euroavia SA.

«Этот новый контракт подчеркивает давнее партнерство с Airbus, которое развивалось на протяжении последних 60 лет. Euroavia SA, доверенный официальный партнер компании, который предлагает наши продукты и сервисные решения с 1962 года», — сказал Эрве Дорейяк, менеджер по продажам Airbus Helicopters.

Euroavia, официальный дистрибьюторский центр Airbus Helicopters, также является дочерним сервисным центром, расположенным в Берне, Швейцария, и предлагает операторам в регионе первоклассные услуги, такие как поставка запасных частей и услуги ТОиР. В дополнение к новым H125 Euroavia недавно приобрела один H130, который будет поставлен в июне 2023 года.

## Safran проверяет эко-режим гибридной силовой установки для вертолетов

Safran Helicopter Engines проверила свою гибридную двигательную установку с эко-режимом во время наземных испытаний в Борде, Франция, в рамках подготовки к предстоящим летным испытаниям демонстрационного скоростного вертолета Airbus Racer. Режим гибридной электрической силовой установки был впервые опробован в конфигурации, аналогичной той, которая будет использоваться на Racer.

Эко-режим (Eco Mode), разработанный для двухдвигательных вертолетов, во время крейсерского полета переводит один двигатель в режим ожидания, в то время как другой работает на более энергоэффективном уровне мощности. Этот режим снижает расход топлива и выбросы CO<sub>2</sub> примерно на 15% и увеличивает дальность полета вертолета. Двигатель автоматически переходит к полной мощности всего за несколько секунд с помощью инновационной электрической системы быстрого

перезапуска, когда это необходимо для посадки или во время чрезвычайной ситуации.

Для экономичного режима на Racer используется двигатель Aneto-1A и электрическая система быстрого перезапуска, разработанная совместно с Aquitaine Electronique и Safran Cabin. Эта система сочетает в себе электронное управление двигателем с электродвигателем высокой удельной мощности, механически соединенным с секцией высокого давления двигателя.

Эко-режим был разработан в рамках исследовательского проекта, финансируемого Управлением гражданской авиации Франции (DGAC). Два двигателя Aneto-1A, каждый мощностью 2500 лошадиных сил на валу, будут играть ключевую роль в характеристиках Racer, особенно в его способности развивать и поддерживать крейсерскую скорость до 400 км/ч на дальних дистанциях.



## Новый сезон мыльной оперы Piaggio

Похоже, что история продажи Piaggio Aerospace войдет в историю сделок по приобретению, как самая долгая и «мыльная». Очередная, десятая по счету попытка продать злополучный итальянский актив, вновь покрыта неопределенностями в отношении сроков и имен претендентов. Процесс продажи, поддерживаемый правительством, имел несколько фальстартов с момента его начала в ноябре 2019 года, последний раз не удалось закрыть сделку в 2022 году.

В очередной раз уполномоченные по продаже Piaggio Aerospace получили 18 выражений заинтересованности (EOI) в отношении покупки компаний Piaggio Aero Industries и Piaggio Aviation, которые работают под брендом Piaggio Aerospace и в настоящее время находятся под чрезвычайным управлением. Крайний срок подачи запрошенных документов истек 19 июня.

«Рынок посылает нам обнадеживающие сигналы», — заявили члены Комиссии г-н Кармело Косентино, г-н Винченцо Никастро и г-н Джанпаоло Давиде Россетти. «Большинство предложений были представлены известными деловыми кругами. Это еще раз подтверждает внимание к национальной стратегической компании со значительным потенциалом, особенно с учетом последних разработок в области устойчивой мобильности».

Многие предложения сделаны из Европы и Северной Америки, а некоторые — с Дальнего Востока. Примечательно, что примерно половина от общего числа была представлена компаниями со штаб-квартирой в Италии.

## Гибридно-электрический самолет EcoPulse дебютирует в Ле-Бурже

EcoPulse, демонстратор гибридно-электрических технологий, разработанный совместно Daher, Safran и Airbus, дебютировал на Парижском авиасалоне. Завершив в 2022 году первые летные испытания с использованием обычного турбовинтового двигателя, команда EcoPulse теперь работает над интеграцией гибридно-электрической силовой установки и планирует впервые совершить полет на переоборудованном самолете этим летом.

Используя однодвигательный турбовинтовой Daher TBM 900, переоборудованный с помощью гибридно-электрической силовой установки, проект EcoPulse намеревается оценить преимущества гибридно-электрической распределенной силовой установки, такие как повышенная эффективность и снижение выбросов и шумового загрязнения.

Airbus отвечает за оптимизацию аэродинамики и аккумуляторной системы, в то время как Safran разрабатывает гибридную силовую установку, состоящую из шести интегрированных электриче-

ских двигателей, распределенных по всему крылу. По словам Daher, команда EcoPulse недавно завершила первоначальные наземные испытания новой силовой установки, подтвердив ее аэродинамику и конфигурацию систем. В марте гибридно-электрический EcoPulse налетал 10 часов с двумя из шести установленных двигателей, а затем в апреле совершил полет в четырехдвигательной конфигурации. Сейчас команда завершила установку всех шести двигателей в преддверии дебюта самолета на выставке.

«На сегодняшний день демонстратор налетал около 27 часов с электрическими моторами», — сказал технический директор Daher Паскаль Лагерр. «Исходя из этой демонстрационной программы, мы планируем разработать дорожную карту нашего будущего продукта и в основном определить спецификацию гибридного самолета, который мы намерены произвести к концу пятилетнего плана. Мы ожидаем, что к концу 2027 г. сможем предложить рынку наш первый гибридный самолет».



## Dassault выбрала Honeywell Aspire 350

Dassault выбрала систему спутниковой связи Honeywell Aspire 350 для своего парка самолетов бизнес-класса Falcon. Сделка, о которой было объявлено на Парижском авиасалоне на этой неделе, предусматривает послепродажную модернизацию Aspire 350 на самолетах Dassault Falcon, включая F900, F2000, F7X, F8X, F6X и F10X.

Aspire 350 позволяет пилотам получать актуальную информацию на протяжении всего полета, а операторам предоставляется глобальная высокоскоростная связь. Простая в установке, система Aspire 350 представляет собой интегрированную услугу подключения в салоне и кабине экипажа.

По словам Honeywell, Aspire 350 предлагает большую надежность и дешевле, чем предыдущие продукты, поскольку использует группировку спутников Iridium NEXT. Группировка NEXT состоит из 66 активных спутников в шести орбитальных плоскостях, движущихся по круговым орбитам на высоте 780 км над поверхностью Земли. Сеть Iridium обеспечивает безопасность в кабине экипажа для операций, а также обеспечивает подключение к Интернету в кабине со скоростью до 700 Кбит/с.

Стив Хадден, вице-президент и генеральный менеджер по услугам и возможностям подключения Honeywell Aerospace, сказал: «Оставаться на связи имеет решающее значение для безопасности и эффективности полетов, и мы гордимся тем, что Dassault выбрала Aspire 350 для своего парка лучших в своем классе самолетов бизнес-класса. Сотрудничеству Honeywell и Dassault исполнилось 50 лет, и мы продолжаем укреплять эти отношения».

## Fly Alliance получил новый Citation XLS Gen2

Американский чартерный оператор Fly Alliance пополнил список эксплуатантов Cessna Citation XLS Gen2. Новый самолет стал частью крупного заказа на 20 джетов Citation, который был подписан зимой прошлого года. В рамках контракта оператор получит 12 Cessna Citation XLS+ Gen 2, шесть Cessna Citation Latitude и два Cessna Citation Longitude.

«Мы хотим повторить нашим уважаемым клиентам, что независимо от того, какое путешествие вы планируете, у нас есть идеальный самолет», — говорит генеральный директор и соучредитель Кевин Варго. «С добавлением нового Citation XLS Gen2 в наш парк мы считаем, что наши клиенты

смогут выбрать роскошный самолет, который соответствует их потребностям в частных полетах. Этот совершенно новый самолет будет играть жизненно важную роль в том, чтобы ставить потребности наших клиентов на первое место».

Fly Alliance со штаб-квартирой в Орландо, штат Флорида, предлагает чартерные услуги по Part 135, а также техническое обслуживание, запчасти, продажу и консалтинг. Парк управляемых и чартерных самолетов, включающий шесть самолетов Hawker 800XP, базируется в Орландо, Стюарте, Палм-Бич и Майами, штат Флорида, а также в Провиденсе, штат Род-Айленд.



## Lilium планирует представить свой eVTOL на китайском рынке

Немецкий Lilium планирует представить свой eVTOL Lilium Jet на китайском рынке. Во время парижского авиасалона в понедельник немецкий стартап объявил о своем первом соглашении о покупке с китайским оператором, а также о планах открыть региональную штаб-квартиру в Китае. Китайский бизнес-оператор Shenzhen East General Aviation (Heli-Eastern) сообщил о приобретении 100 самолетов Lilium Jet, которые он намеревается эксплуатировать в густонаселенном китайском районе Большого залива Гуандун-Гонконг-Макао.

«Благодаря дизайну салона премиум-класса Lilium и инновационной технологии электрической тяги наши клиенты могут путешествовать по всему району Большого залива быстро и безопасно», — сказал председатель Heli-Eastern Чжао Ци.

В рамках соглашения Heli-Eastern и Lilium также изучат возможность будущего партнерства в создании наземной инфраструктуры. Две компании начинают совместную работу, чтобы определить потенциальные местоположения и партнеров для вертипортов в регионе.

Новая штаб-квартира Lilium в Азиатско-Тихоокеанском регионе — ее первая региональная штаб-квартира за пределами Германии — будет расположена в районе Баоань города Шэньчжэнь в китайской провинции Гуандун, сообщила Lilium. Муниципалитет района Баоань и компания Lilium подписали меморандум о взаимопонимании по совместной разработке услуг eVTOL с использованием Lilium Jet в Азиатско-Тихоокеанском регионе с первоначальным акцентом на районе Большого залива Гуандун-Гонконг-Макао.

По словам генерального директора Lilium Клауса Роу, на Китай потенциально может приходиться до 25% мирового рынка воздушных такси eVTOL. «Мы видим значительный потенциал сети Lilium eVTOL в районе Большого залива как для выхода на этот важный премиальный рынок, так и для предложения устойчивых и экономящих время

преимуществ Lilium Jet как можно большему количеству людей», — сказал Роу.

После нового заказа от Heli-Eastern, Lilium заявляет, что собрала портфель заказов на 745 самолетов Lilium Jet от клиентов в Европе, США, Южной Америке и на Ближнем Востоке.



## Прототип аэротакси для Олимпиады-2024 совершил демонстрационный полет на салоне в Ле-Бурже

Прототип аэротакси немецкой компании Volocopter совершил первый демонстрационный полет на авиасалоне в Ле-Бурже. Ожидается, что летательные аппараты этой компании будут использоваться в тестовом режиме во время Олимпийских игр 2024 года в Париже. Об этом сообщает ТАСС.

Полет продлился около пяти минут. Как сообщили представители компании, этот аппарат, который получил название VoloCity, претерпит косметические изменения к началу эксплуатации в пассажирских перевозках. В будущем компания рассчитывает вывести на рынок беспилотный вариант, который сможет перевозить двух пассажиров. Одним из главных преимуществ этого вида транспорта называется значительно более низкий уровень шума и меньшие габариты по сравнению с обычными вертолетами. По мнению создателей, это должно дать больше возможностей для использования таких машин в городе.

VoloCity оснащен 18 электромоторами и 9 аккумуляторными батареями. Двухместный мультикоптер способен перевозить двух человек, включая пилота, со скоростью 110 км/ч на высоте 400-500 м. Заявленная дальность полета на одном заряде - 35 км.

Помимо продукции Volocopter, на стендах представлены несколько аппаратов с вертикальным взлетом от производителей из Франции, США и Китая. Однако немецкая компания стала первой, получившей одобрение на начало испытаний со стороны властей столичного французского региона Иль-де-Франс. Ожидается, что эти машины будут в тестовом режиме обслуживать два маршрута:

между аэропортами Руасси - Шарль-де-Голль и Ле-Бурже, а также между аэродромом близ коммуны Сен-Сир-л'Эколь и набережной у вокзала Аустерлиц на востоке французской столицы.

В ходе летних Олимпийских игр 2024 года будет задействовано от 5 до 10 подобных аэротакси, и это будет скорее экспериментальный транспорт. Власти столичного региона и группа парижских

аэропортов ADP рассчитывают увеличить объем перевозок к 2028 году, «адаптируясь к растущему рынку», и сформировать коммерческое предложение к 2030 году. По словам главы департамента стратегии, развития и инноваций в Автономном управлении парижского транспорта Мари-Клод Дюпюи, к 2035 году мировой рынок летательных аппаратов вертикального взлета и посадки вырастет до 35 млрд в год.



## Beyond Aero представил водородно-электрический бизнес-джет

Водородно-электрический бизнес-джет среднего размера может быть введен в эксплуатацию примерно в 2030 году, если Beyond Aero сможет реализовать планы, представленные на Парижском авиасалоне в понедельник.

Французский стартап заявил, что новый самолет ВУА-1 будет перевозить четырех пассажиров на расстояние чуть более 1300 км со скоростью 555 км/ч. За последние 18 месяцев компания Beyond Aero построила и испытала масштабный демонстрационный образец на базе водородных топливных элементов мощностью 85 кВт. Теперь команда из Тулузы приступит к работе над силовой установкой класса 1 МВт, которая будет включать в себя пару канальных вентиляторов с электроприводом в задней части фюзеляжа.

Первоначально ВУА-1 будет работать на сжатом водороде, загруженном в баки, установленные под кабиной. Однако Beyond Aero уже планирует позже перейти на жидкий водород. Основатель и генеральный директор компании Элоа Гильотен сказала, что на данный момент он позиционирует самолет как транспортное средство с пониженным выбросом CO<sub>2</sub>, поскольку поставки полностью зеленого водорода пока не могут быть гарантированы. Она сказала, что «розовый водород», получаемый из атомной энергии, может стать желательным источником топлива для авиации.

Вскоре Beyond Aero объявит о стратегическом партнерстве по поставкам топлива с аэропортами Франции и ряда других европейских стран. Позже компания, которая является членом Альянса за

авиацию с нулевым уровнем выбросов, намерена заключить аналогичные соглашения с аэропортами в США. ВУА-1 сможет работать с взлетно-посадочных полос длиной 900 м.

Конструкция ВУА-1 имеет воздухозаборник в форме полумесяца в задней части фюзеляжа, который будет охлаждать двигатель. Эта функция представляет собой один из двух патентов, принадлежащих Beyond Aero, а другой представляет собой концепцию размещения топливных баков в обтекателе под фюзеляжем, чтобы не сокращать пространство в кабине, которая может вместить до восьми пассажиров. Компания стремится сертифицировать самолет в соответствии с действующими правилами EASA CS-23.

Beyond Aero, основанная в декабре 2020 года и на данный момент привлекающая около \$10 млн, теперь

будет искать возможности для привлечения дополнительных инвестиций. Она является частью акселератора стартапов Y Combinator и получила поддержку правительственного фонда France 2030 и программы Ami-Maele.

Компания заявила, что подписала письма о намерениях, охватывающие возможные заказы на 72 новых самолета общей стоимостью \$580 млн (подразумевая базовую цену \$8,1 млн). Компания отказалась назвать потенциальных клиентов, указав, что в их число могут входить существующие операторы бизнес-авиации.

Доступность бизнес-джета с водородным двигателем может стать важным шагом в борьбе с негативным вниманием к частной авиации со стороны активистов, которые определили ее как основную причину ущерба окружающей среде.



## AutoFlight представляет дизайн интерьера Prosperity I

AutoFlight представил дизайн интерьера своего eVTOL Prosperity. Разработанный легендарным дизайнером автомобильной промышленности Фрэнком Стефенсоном, известным своими культовыми работами с такими брендами, как Ferrari, Maserati, McLaren и MINI, Prosperity I представляет собой сплав стиля, науки и устойчивой городской мобильности. Полномасштабный макет демонстрировался на парижском авиасалоне в Ле-Бурже.

Опыт и творческое видение Фрэнка Стефенсона сыграли важную роль в воплощении Prosperity I в жизнь. За свою карьеру Стефенсон постоянно создает дизайны, сочетающие в себе форму и функциональность, а также новейшие экологически безопасные технологии. Используя его опыт, Prosperity I отличается гладкой и элегантной эстетикой, которая является примером идеального сочетания производительности и красоты.

Тянь Ю, генеральный директор AutoFlight, выразил энтузиазм по поводу сотрудничества, заявив: «Мы рады, что Фрэнк Стивенсон, настоящий пионер отрасли, поделился своим выдающимся талантом с нашим Prosperity I. Его непревзойденный опыт проектирования добавил новое измерение в наш самолет, подняв его на совершенно новый уровень».

Фрэнк Стивенсон, главный дизайнер Prosperity I, поделился своими мыслями о процессе проектирования, сказав: «Проектирование интерьера Prosperity I было феноменальным опытом. Наша цель состояла в том, чтобы создать среду, которая вызывает чувство безопасности, комфорта и инноваций. Гостеприимный интерьер был достигнут за счет инновационного применения натуральных

органических форм, новых мягких на ощупь материалов и умной системы внутреннего освещения. Тщательное внимание ко всем деталям гарантирует, что Prosperity I подарит нашим пассажирам поистине исключительные впечатления от полета».

Ранее китайский стартап AutoFlight объявил о крупнейшем контракте на поставку eVTOL для компании EVFLY. Речь идет о, как минимум, 205 самолетах Prosperity I и Prosperity Cargo, при этом EVFLY будет эксплуатировать первые 10 самолетов

на Ближнем Востоке на очень перспективных рынках, таких как ОАЭ и Саудовская Аравия, с последующим развертыванием в Азии и Африке.

В марте текущего года AutoFlight объявил, что осуществил самый дальний в мире полет eVTOL на одном заряде батарей – 250 км. Полет, который состоялся 23 февраля на испытательном полигоне AutoFlight, состоял из 20 кругов по заданному маршруту, при этом самолет дистанционно пилотировался с земли командой испытателей.





## Bell сообщает о росте продаж в Европе своих гражданских моделей

Bell сообщает о росте продаж своих гражданских вертолетов в Европе. В 2022 году компания поставила по всему миру 179 коммерческих вертолетов по сравнению со 156 в 2021 году. Недавняя активность в Европе включает заказы на однодвигательные 407GX<sub>i</sub> для корпоративных клиентов в Великобритании и Ирландии и Национальной полиции Польши, а также заказы на легкие двухдвигательные Bell 429 и легкие однодвигательные Bell 505.

Так Bell объявил о новых продажах 407GX<sub>i</sub> в Великобритании и Ирландии. Клиенты подписали соглашения о покупке трех Bell 407GX<sub>i</sub> — двух для корпоративного клиента в Великобритании и одного в Ирландии для корпоративных перевозок. Польская национальная полиция также приобрела четыре вертолета Bell 407GX<sub>i</sub>, которые присоединятся к трем воздушным судам того же типа, которые она получила в октябре 2020 года. Кроме того, Bell объявила о подписании соглашения о покупке Bell 429 для клиента в Испании. Вертолет будет использоваться для чартерных и корпоративных/VIP-перевозок.

После сертификации FAA в 2017 году более 400 вертолетов Bell 505 эксплуатируются по всему миру, 80 из них в Европе, в основном для обучения пилотов и корпоративных/VIP-перевозок. Во всем мире он вызвал значительный интерес как гражданский и военный учебно-тренировочный вертолет. Он используется для обучения правительственных сил в Индонезии, Ямайке, Японии, Черногории и ОАЭ, и Bell недавно подписала соглашение о продаже 40 вертолетов для подготовки пилотов Республики Корея. Теперь он может быть оснащен дополни-

тельным автопилотом Garmin GFC 600H, комментируют в компании.

Bell Training Academy (BTA) работает над расширением возможностей обучения в BTA-Valencia в Испании и продолжает расширяться по всему миру. Центр в Валенсии открылся в 2016 году под управлением Textron TRU Simulation, а Training Bell Textron взяла на себя управление центром в 2020 году, превратив его в Bell Training Academy (BTA) в рамках стратегии по расширению возможностей обучения в регионе.

Сегодня BTA-Valencia располагает единственным в

мире полнопилотажным тренажером Bell 429 уровня D. Он состоит из двух систем движения (основной и вторичной) и визуальной системы с полем зрения 240 градусов по горизонтали и 80 градусов по вертикали. Центр предлагает первоначальную подготовку на тип, переподготовку или курсы повторной аттестации, а также специальное обучение, а также курс ATP в соответствии с Part142 FAA. Клиенты также могут привести своего собственного инструктора и арендовать тренажер. BTA-Valencia имеет ряд международных разрешений от EASA, FAA, ANAC (Бразилия), ANAC (Аргентина), AFAC (Мексика) и CAA (Великобритания).



## Пятилопастный Airbus H145 пользуется популярностью в Европе

Последний вариант легкого двухдвигательного вертолета Airbus H145 пользуется популярностью у операторов скорой помощи, поисково-спасательных служб и полиции в Европе, особенно там, где при планировании миссии необходимо учитывать особые условия.

Согласно недавнему исследованию, проведенному консалтинговой компанией Research and Markets, популярность H145 в санитарной авиации пришла на время прогнозируемого бурного роста отрасли скорой помощи в целом. По оценкам компании, глобальные рынки скорой помощи и санитарной авиации будут демонстрировать ежегодные темпы роста в 8,9%, увеличившись с \$40,6 млрд в 2021 году до \$94,2 млрд к 2031 году. Эксперты заявили, что рост будет результатом резкого увеличения использования автомобилей и, как следствие, рост ДТП, а также общий рост населения Европы с 524 млн в 2010 году до двух миллиардов к 2050 году.

По данным Ассоциации производителей авиации



общего назначения (GAMA), с 2020 по 2022 год Airbus поставил 247 вертолетов H145 (включая военные варианты). Среди ведущих европейских клиентов санитарной авиации — немецкий провайдер санитарной авиации ADAC Luftrettung, который, наряду с заказом новых H145, планирует модернизировать свой текущий парк из 14 устаревших четырехлопастных вертолетов H145 до варианта с пятью лопастями. ADAC Luftrettung эксплуатирует более 50 вертолетов Airbus на своих 37 базах по всей Германии. В июне 2021 года ADAC H145 стал первым вертолетом HEMS, который летал на экологичном авиационном топливе.

Швейцарская авиационно-спасательная служба Rega в 2021 году выполнила 14330 вертолетных вылетов, включая транспортировку 471 пациента с Covid. В 2022 году это число увеличилось до 16 256 вылетов. В прошлом году служба заказала девять H145D3; H145 заменят семь устаревших четырехлопастных версий H145, которыми управляет Rega. По словам Airbus, новые вертолеты Rega H145 будут оснащены GPS-навигатором Garmin GTN 750Xi с сенсорным экраном, предназначенным для расширения возможностей миссии и безопасности операций. GTN 750Xi имеет дисплей с более высоким разрешением, чем предыдущая модель, и обеспечивает все функции планирования полета и управления полетом, в том числе в качестве многофункционального дисплея.

H145 также обслуживает несколько благотворительных организаций санитарной авиации, в том числе Норвежский фонд санитарной авиации, который стал первым оператором в мире, получившим H145 с пятью лопастями в 2020 году. Он ис-

пользует 14 Airbus H135 и H145 из 13 баз HEMS по всей стране. Между тем, базирующаяся в Великобритании благотворительная авиационная скорая помощь Yorkshire Air Ambulance первой получила новый H145D3 в Великобритании. Она заказала D3 для замены пары устаревших H145. Еще одна британская благотворительная авиационная скорая помощь, East Anglian Air Ambulance, начала модернизацию своего устаревшего парка H145 с помощью комплекта D3.

H145 также находит свою нишу в работе с морскими ветряными электростанциями. Немецкая компания HTM-Helicopters стала первым оператором, использовавшим новый пятилопастный вертолет H145D3 на рынке оффшорной ветроэнергетики в 2020 году, и впоследствии преобразовала свои модели D2 в конфигурацию D3. Они оснащены лебедкой, поплавками и грузовым крюком.

Новая версия самого продаваемого легкого двухдвигательного вертолета Airbus H145 была представлена на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте. Благодаря пятилопастному несущему винту, сконструированному без использования подшипников и шарниров, были существенно снижены вибрации в полете, что повысило уровень комфорта пассажиров и при этом позволило отказаться от активной системы виброгашения. В результате полезная нагрузка была увеличена на 150 кг по сравнению с предшественником. На сегодняшний день H145 — самый тяговооруженный вертолет в своем классе. В сентябре 2019 года он выполнил посадку в Андах на вершине Аконкагуа на высоте 6961 м, продемонстрировав при этом значительный запас мощности.

## Flexjet добавит 22 самолета среднего и суперсреднего размера к концу 2023 года

Согласно пресс-релизу оператора, почти два десятка самолетов Praetor 500, Praetor 600 и Challenger 3500 пополняют флот Flexjet до конца года в соответствии с текущим графиком поставок.

«Вместе с существующими самолетами Praetor 500 и Challenger 350, которые летают в нашем парке, добавление Praetor 600 и Challenger 3500 сделало предложением Flexjet лидирующим в отрасли для самолетов среднего и суперсреднего размера», —

сказал исполнительный вице-президент Flexjet по продажам Д. Дж. Хэнлон. «Самолеты, доступные для путешественников в рамках этого предложения, обеспечивают универсальность миссии, не имеющую себе равных ни у одного другого оператора частных авиаперевозок».

Flexjet добавила Praetor 600 в свой парк в Северной Америке после двух лет эксплуатации в Европе и семи лет полетов на Praetor 500 и на его предше-

ственнике Legacy 450. С 2018 года компания Flexjet почти удвоила свой парк самолетов, способных совершать беспосадочные трансконтинентальные перелеты.

«Способность доставлять наших пассажиров на этих востребованных самолетах сегодня, а не в далеком будущем, является еще одним подтверждением нашего дальновидного подхода», — сказал Хэнлон.

Конкурирующая компания NetJets недавно объявила, что намерена ввести до 250 самолетов Praetor 500 в свой флот. Однако первые поставки запланированы лишь на 2025 год. NetJets и Flexjet являются первым и вторым по величине оператором частных самолетов в США.

Хэнлон отметил: «Мы гордимся тем, что предвидим потребности рынка, чтобы гарантировать предложение передового опыта в области глобальных путешествий на частных самолетах».

Все три типа будут частью программы Red Label by Flexjet, в которой пилоты будут закреплены за конкретным самолетом, а интерьер салона LXi будет выполнен по индивидуальному заказу. Flexjet ожидает, что к концу года у компании будет 270 самолетов по всему миру, не считая вертолетов.

Текущий флот включает Phenom 300, Praetor 500 и 600; Challenger 350 и 3500; Gulfstream G450 и G650. В 2023 году компания планирует нанять 388 дополнительных членов летного экипажа и 338 техников. В общей сложности ожидается, что Flexjet наймет еще 1400 сотрудников.



## Qatar Airways представила Gulfstream G700 на 54-м парижском авиасалоне

В первое утро Парижского авиасалона 2023 года генеральный директор Qatar Airways Group Его Превосходительство г-н Акбар Аль-Бакер представил новый Gulfstream G700. При этом присутствовали министр транспорта Катара Его Превосходительство Джассим бин Саифа бин Ахмеда Аль-Сулайти, посол Государства Катар во Франции, Его Превосходительство Шейх Али бин Джассем Аль-Тани, главный операционный директор Международного аэропорта Хамад, Бадр Мохаммед Аль Меер и президент Gulfstream Aerospace Марк Бернс.

G700 присоединится к Qatar Executive, подразделению группы по частным перевозкам класса люкс. Qatar Executive стала стартовым международным заказчиком G700 в октябре 2019 года и в ближайшие годы пополнит парк Qatar Executive десятью самолетами. Рейс G700 из Саванны в Париж установил новый рекорд скорости в паре городов – 0,90 Маха и время полета составило 7 часов 19 минут.

В ходе летных испытаний Gulfstream G700 продемонстрировал эксплуатационные и экологические характеристики, выполнив полет на экологически чистом авиационном топливе (SAF), установив рекорд скорости в 0,89 Маха между Саванной и Токио. G700 является непревзойденным лидером в своем классе, обладая лучшими в отрасли характеристиками салона, авионикой, надежностью и безопасностью. Бизнес-джет оснащен двумя двигателями Pearl 700, разработанными Rolls-Royce, и имеет дальность полета 7500 морских миль/13890 км при 0,85 Маха или 6400 морских миль/11853 км при 0,90 Маха.

Салон самолета, изготовлен на заказ и тщательно продуман, чтобы обеспечить пассажирам незабываемые впечатления, соответствующие стандартам Qatar Executive. Самолет обеспечивает максимальный уровень гибкости благодаря просторному и инновационному салону с очень большим камбузом, отсеком для экипажа и до пяти жилых или офисных зон. Удобство для пассажиров улучшается благодаря революционной системе освещения, меньшей барометрической высоте, большим окнам и низкому уровню шума в салоне. Современный самолет позволяет совершать сверхдальние рейсы практически между всеми коммерческими городами и может выполнять беспосадочные рейсы из

Дохи в Нью-Йорк за 13 с половиной часа и из Дохи в Сеул менее чем за восемь часов.

Генеральный директор Qatar Airways Group, Его Превосходительство г-н Акбар Аль-Бакер, сказал: «G700 представляет собой вершину развития бизнес-джетов и предоставит клиентам Qatar Executive непревзойденный опыт. Технологические достижения, инновации, пилотажные приборы, конфигурируемость салона и экологические характеристики делают G700 настоящим новатором. Мы с нетерпением ожидаем появления первого G700 в парке Qatar Executive в 2023 году».



## PlaneSense станет крупнейшим турбовинтовым долевым оператором после ухода Wheels Up

С уходом Wheels Up компания PlaneSense станет крупнейшим турбовинтовым долевым оператором, считают аналитики Private Jet Card Comparisons. По данным компании PlaneSense стала единственной американской компанией, которая предлагает долевы продукты на турбовинтовых самолетах.

В прошлом году PlaneSense заняла седьмое место среди крупнейших операторов США по количеству летных часов и чартерных рейсов. Это был третий по величине долевого оператор, который вперед пропустил только NetJets и Flexjet.

Возглавляемая генеральным директором Джорджем Антониадисом, который основал компанию в 1995 году, PlaneSense избегает выпускать потоки пресс-релизов или заключать десятки партнерских отношений. Отвечая на вопрос о «подходе с низким уровнем децибел», Антониадис сказал: «Мы сосредоточены на существенном улучшении ценности, которую мы предлагаем нашим клиентам. Мы чувствуем, что наши клиенты будут нашим самым громким голосом по связям с общественностью». Что касается партнерства, он говорит: «Мы чувствуем, что у наших клиентов хорошие связи, и им не нужно, чтобы мы заключали сделки».

Если PlaneSense не хватает шика, то для частных пассажиров есть много фишек, начиная с его флота, который теперь включает в себя как турбовинтовой PC-12, так и двухдвигательный джет PC-24.

Компания эксплуатирует 43 самолета Pilatus PC-12. «Если вам нужен самолет, способный летать почти куда угодно и делать почти все что угодно, это ваш

лучший вариант. PC-12 «доминирует в этой нише, сочетая в себе универсальность и комфорт, включая герметичную кабину, скорость около 300 узлов и время полета более пяти часов», - комментирует Антониадис. PlaneSense использует шестиместную конфигурацию представительского класса, и весь ее флот оборудован Wi-Fi.

Согласно калькулятору стоимости долевого владения Private Jet Card Comparisons, при остаточной стоимости 50% без налоговых льгот вы можете летать примерно за 5000 долларов в час.

В то время как PlaneSense ценит устойчивый рост — это крупнейший в мире эксплуатант самолетов PC-12, Антониадис говорит, что программа PC-24 может стать общенациональной к первой половине 2024 года, хотя это не точно. Сейчас компания эксплуатирует 11 самолетов PC-24

PC-24 известен своим комфортом в салоне, возможностью перевозки негабаритного багажа и спортивного снаряжения через большую грузовую дверь, а также возможностью доступа к коротким взлетно-посадочным полосам.



## На базе аэропорта Ярославля открылась школа пилотов

АО «Аэропорт Туношна» и Авиационный учебный центр «Aero Region Training» договорились об открытии на базе аэропорта г. Ярославль (Туношна) школы пилотов.

Набор слушателей уже стартовал. Обучение первой группы начнется в 3-м квартале 2023г. После теоретической части, в количестве 224 часов, слушатели будут отрабатывать практические навыки на одномоторных самолетах Cessna 172, которые будут базироваться в аэропорту г. Ярославль. В рамках практического обучения слушатели будут выполнять полеты по схеме аэропорта, маршрутные полеты, а также ночные учебно-тренировочные полеты по правилам визуальных полетов. Общий налет составит 40 часов.

По окончании обучения слушатели получают не только лицензию частного пилота, но и диплом о профессиональной подготовке, с квалификацией «Командир воздушного судна».

Специалисты школы частных пилотов «ART» рассказывают, что лицензию на полеты может получить практически любой человек вне зависимости от пола и возраста. Также претендент должен иметь как минимум среднеспециальное образование. Слушателем летной школы может стать выпускник не только ВУЗа, но и техникума, профессионального училища.

«В большей степени сейчас для большинства слушателей это, наверно, все-таки, хобби. И многие используют это для интересного времяпрепровождения, для путешествия с семьей, но Росавиация на протяжении нескольких лет уже расширяет спи-

сок профессий и авиационных услуг, который частный пилот может оказывать», - сообщил руководитель учебного центра «Aero Region Training» Сергей Панченков.

Так, например, около 80% всех полетов, связанных с лесоохраной, выполняют именно частные пилоты.

Аэропорт г. Ярославль является прекрасным местом для нового филиала, потому что аэропорт оснащен всем необходимым для приема самолетов, обеспечивает УВД, прием и выпуск, а загруженность воздушного пространства в районе аэродрома позволяет спокойно выполнять любой объем

учебно-тренировочных полетов и не создавать при этом помех регулярным рейсам.

«Любой человек, частное лицо может обучиться, пройти определенную теоретическую и практическую подготовку и начать летать самостоятельно в любой точке России», - сообщил генеральный директор АО «Аэропорт Туношна» Максим Федосов.

Кстати, некоторые уже сейчас путешествуют между двумя столицами: России и Золотого кольца. Такое путешествие проходит над живописными и историческими местами Ярославской области, а время в пути составляет чуть более полутора часов.



## Jetquity запускает программу защиты стоимости самолетов

Предприниматель в области авиационных технологий и финансов Асад Рахман объединился с опытным руководителем отрасли и бывшим исполнительным вице-президентом Национальной ассоциации воздушного транспорта Райаном Вагеспакком для запуска Jetquity, международного частного инвестиционного дома, который будет поддерживать остаточную стоимость частных самолетов.

Имея офисы в США и на Ближнем Востоке, Jetquity внедряет два плана: Protect Plus для самолетов возрастом до трех лет, который защищает не менее 80% остаточной стоимости в течение пяти лет, и Protect для самолетов от 3 до 15 лет, который защищает максимум 75% остаточной стоимости в течение пяти лет.

«Когда сегодня вы покупаете бизнес-джет, вас может волновать... сколько будет стоить самолет через несколько лет», — объяснил генеральный директор

нового предприятия Рахман, ранее основавший лондонские компании NeoJets и AR Jet Set Club. «В нынешних экономических условиях время для программы Protect как нельзя более подходящее. Мы наблюдаем значительный спрос как на наши стандартные, так и на индивидуальные программы. Наши клиенты ищут уверенность и стоимость, и это именно то, что обеспечивает программа Protect».

Jetquity поддерживается суверенными фондами Ближнего Востока, инвестиционными компаниями США и некоторыми из крупнейших семейных офисов, и она была основана на основе многолетнего анализа рынка бизнес-авиации.

Ранее Асад Рахман создал технологическую компанию для сбора данных о бизнес-авиации и определения ключевых моделей использования активов в сравнении с оценкой их стоимости в контексте макроэкономических тенденций. Jetquity исполь-

зует этот подход, который позволяет компании более точно оценивать стоимость даже в условиях завышенных цен. В качестве примера он привел Gulfstream G650ER, на котором сосредоточены игроки нефтегазового рынка. Компания может частично учитывать риски, связанные с оценкой активов G650ER, принимая во внимание более крупный рынок нефти и газа. «Теперь мы можем опираться на эти данные и эффективно создавать первую настоящую финансовую технологию в бизнес-авиации, где мы можем брать эти данные и использовать их для реального решения проблем», — сказал Рахман.

Зарегистрированные самолеты должны соответствовать определенным стандартам качества эксплуатации, и Jetquity разработала подборку управляющих компаний, которые будут соответствовать этим стандартам. «Мы хотим вывести качество, родословную и управление прямо на рынок, чтобы наши владельцы увидели более высокую конечную стоимость актива», — сказал Рахман.

Райан Вагеспак, возглавляющий это направление бизнеса в качестве главы управления активами, добавил: «Мы были в авангарде разработки этой программы, уделяя особое внимание тому, чтобы не просто соответствовать ожиданиям, но и превосходить их. Работая вместе с ведущими игроками отрасли, мы создаем программу, которая действительно повышает опыт владения, одновременно создавая ценность для заинтересованных сторон».

Несмотря на то, что это новая программа, Jetquity уже подготовила для участия в ней 18 самолетов по всему миру.



## Трафик на отдых преобладает над деловым

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, за первые 18 дней июня 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов упал на 5% по сравнению с тем же периодом 2022 года, и вырос на 16% относительно 2019 года. Полеты бизнес-джетов на 24-й неделе 2023 сократились на 6% по сравнению с той же неделей прошлого года и снизились на 6% за последние четыре недели.

Активность регулярных авиакомпаний в мире выросла на 9% по сравнению с 2022 годом, но все же на 14% ниже по сравнению с 2019 годом. Пять самых загруженных авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Airlines, Ryanair, United Airlines) летают на 11% больше по сравнению с прошлым годом, и на 8% больше относительно 2019 года. Грузовые рейсы сократились на 10%, но по-прежнему на 1% выросли по сравнению с 2019 годом.

Путешествия на бизнес-джетах, по-видимому, по-прежнему ориентированы на отдых, причем в течение последних 24 месяцев тенденции в выходные дни стабильно преобладают над путешествиями в будние дни. Индекс типичных направлений отдыха по сравнению с типичными деловыми направлениями подчеркивает более устойчивый спрос на предполагаемые развлекательные поездки. Корпоративные летные отделы еще не полностью восстановили объемы полетов с 2019 года, в то время как глобальные чартерные перевозки по-прежнему на 10% выше по сравнению с 2019 годом.

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	1,306,702	73%	9.1%	39.1%	300.8%	-14.0%
Business Aviation	267,044	15%	-5.4%	3.1%	68.4%	16.2%
Other	160,457	9%	23.9%	64.5%	334.7%	49.8%
Cargo	51,340	3%	-10.0%	-13.6%	-7.0%	1.2%
Grand Total	1,785,543	100%	7.1%	31.7%	209.6%	-6.3%

Глобальный трафик самолетов с 1 по 18 июня 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

### Business Airports

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	3,897	50.4%	-3.9%	29.7%	262.2%	8.7%
LFPB,LBG,Paris-Le Bourget,Paris (FR)	1,680	21.7%	-12.7%	53.0%	185.7%	12.9%
KMDW,MDW,Chicago Midway Intl.,Chicago	1,346	17.4%	-2.8%	28.3%	193.2%	-4.8%
KSFO,SFO,San Francisco Intl.,San Francisco (US-CA)	616	8.0%	-11.6%	3.2%	180.0%	6.0%
EDDS,STR,Stuttgart,Stuttgart (DE)	188	2.4%	0.0%	-4.6%	62.1%	-6.0%
Grand Total	7,727	100.0%	-6.4%	30.0%	214.2%	6.3%

### Leisure Airports

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)
LEIB,IBZ,Ibiza,Ibiza	567	28.9%	-15.5%	15.0%	2,884.2%	17.6%
KASE,ASE,Aspen-Pitkin Co/Sardy Field,Aspen	548	27.9%	-8.8%	-16.6%	14.9%	26.3%
KACK,ACK,Nantucket Memorial,Nantucket	448	22.8%	-7.1%	4.2%	103.6%	40.4%
LFMD,CEQ,Cannes-Mandelieu,Cannes/Mandelieu	370	18.8%	-18.0%	5.4%	138.7%	-6.1%
LFLB,CMF,Chambéry-Savoie,Chambéry/Aix-les-Bains	31	1.6%	14.8%	34.8%	40.9%	24.0%
Grand Total	1,964	100.0%	-12.0%	0.5%	119.9%	18.7%

Трафик в деловых и досуговых аэропортах, бизнес-джеты с 1 по 18 июня 2023 года по сравнению с предыдущими годами

### Северная Америка

На 24-й неделе (закончившейся 18 июня) активность бизнес-джетов в Северной Америке выросла на 3% по сравнению с предыдущей неделей, но на 7% ниже тех же дат 2022 года. За последние четыре недели активность бизнес-джетов в регионе также отстает от 2022 года на 7%. Трафик бизнес-джетов в США занял 92% от общей региональной актив-

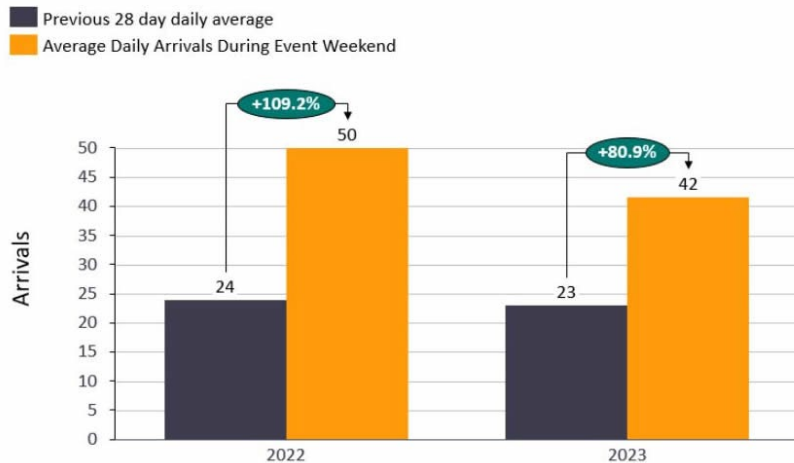


ности, с 47803 рейсами на 24-й неделе, что на 2% больше, чем на 23-й неделе, и на 7% меньше по сравнению с прошлым годом, и что соответствует последней 4-недельной тенденции к снижению на 7%. Пиковая активность за последние 52 недели была на 15% выше (на 55000 рейсов) на 41-й неделе прошлого года.

Трафик бизнес-джетов в Канаде вырос на 1% по сравнению с июнем прошлого года, и на 13% выше по сравнению с июнем 2019 года. Аэропорты Монреаля (CYHU, CYUL, CYJN) в прошлые выходные (16-18 июня) зафиксировали приток бизнес-джетов в связи с проведением Гран-При Формулы-1. В дни Гран-При среднесуточное количество прибытий выросло на 81% по сравнению со средним дневным показателем за предыдущие 28 дней. Это был значительный рост, но относительно меньший, чем в 2022 году. Точно так же 125 бизнес-джетов, прибывших

#### Canada F1 Grand Prix 2023 vs 2022

WINGX



#### Event Weekend Dates:

16<sup>th</sup> – 18<sup>th</sup> June 2023  
17<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> June 2022

#### Airports:

**CYHU:** Montreal St Hubert Airport  
**CYUL:** Pierre Elliott Trudeau In Airport  
**CYJN:** St Jean Airport

\*Business jets only: Helicopters, pistons, turboprops excluded

Прибытие бизнес-джетов в аэропорты Монреаля во время Гран-При Канады F1

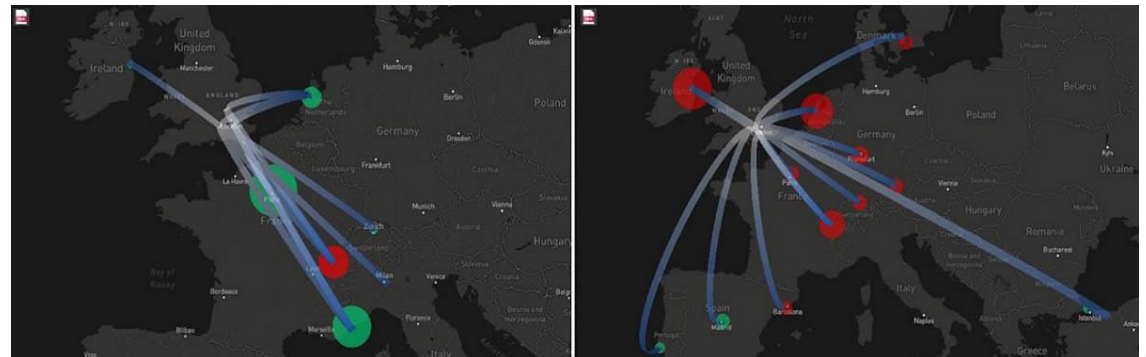
в аэропорты Монреаля во время этого Гран-При, стало на 17% меньше по сравнению с гонкой 2022 года.

#### Европа

На 24-й неделе активность бизнес-джетов в Европе выросла на 7% по сравнению с предыдущей неделей, и на 7% ниже показателей 2022 года. За последние четыре недели трафик бизнес-джетов на 10% ниже аналогичного периода 2022 года. По всему европейскому региону активность бизнес-джетов упала на 9% по сравнению с июнем 2022 года, но все еще на 8% выше относительно 2019 года. Рейсы бизнес-авиации во Франции, крупнейшем рынке Европы, упали на 8% по сравнению с июнем прошлого года, но все еще на 4% больше, чем в июне 2019 года.

В Великобритании и Германии наблюдалось двузначное снижение по сравнению с прошлым годом, хотя обе страны опережают июнь 2019 года. Самый популярный бизнес-джет в Европе — Phenom 300, выполнено 2474 рейса, что на 53% больше по сравнению с июнем 2019 года.

Спрос на бизнес-джеты в Европе по-прежнему обратно коррелирует с доступностью в крупных хабах рейсов регулярных авиакомпаний, которых все еще значительно меньше по сравнению с периодом до пандемии. Трафик бизнес-джетов из всех лондонских аэропортов вырос на 14% по сравнению с 2019 годом, в отличие от рейсов авиакомпаний, которые в этом году сократились на 17% по сравнению с 2019 годом.



Пары городов для рейсов бизнес-джетов и регулярных авиакомпаний, вылетающих из Лондона в Европу, 1–18 июня 2023 г. по сравнению с 2019 г.

Например, рейсы бизнес-авиации из Лондона в Цюрих в этом году выросли на 44% по сравнению с 2019 годом, а регулярных рейсов на этом же маршруте выполнено на 22% меньше по сравнению с 2019 годом.

### Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы объем полетов бизнес-джетов в июне на 8% опережает июнь 2022 года, при этом Бразилия является самым крупным рынком, здесь выполнено на 10% больше рейсов, чем в прошлом году. Австралия и Индия замыкают тройку лидеров, по сравнению с прошлым годом активность снизилась на 1% и 4% соответственно. Трафик в Китае на 32% выше по сравнению с июнем прошлого года, и на 21% ниже

City Flow	Business Aviation		Scheduled Operation	
	Flights	Flights: Growth vs 4yrs ago	Flights	Flights: Growth vs 4yrs ago
London (GB) - Paris (FR)	184	14%	356	-13%
London (GB) - Nice	154	15%	302	-17%
London (GB) - Geneva (CH)	68	-9%	334	-22%
London (GB) - Zurich	59	44%	334	-22%
London (GB) - Amsterdam (NL)	58	14%	712	-23%
London (GB) - Berlin (DE)	53	77%	241	-37%
London (GB) - Milan (IT)	51	50%	343	-50%
London (GB) - Dublin (IE)	50	39%	775	-18%
London (GB) - Ibiza	43	10%	224	-19%
London (GB) - Mallorca	41	28%	401	-8%
London (GB) - Rome (IT)	38	31%	294	-30%
London (GB) - Saint Helier	38	0%	167	-4%
London (GB) - Málaga (ES)	36	29%	394	-15%
London (GB) - Madrid (ES)	34	-57%	380	-29%
London (GB) - Toulon/Hyères/Le Palyvestre	33	65%	5	
London (GB) - Prague (CZ)	32	146%	190	-20%
London (GB) - Manchester (GB)	30	36%	14	8%
London (GB) - Cannes/Mandelieu	30	-30%		
London (GB) - Stockholm (SE)	30	0%	166	-37%
London (GB) - Glasgow (GB)	30	76%	244	-16%
Grand Total	2,488	14%	19,002	-17%

Пары городов для рейсов бизнес-джетов и регулярных авиакомпаний, вылетающих из Лондона в Европу, 1–18 июня 2023 г. по сравнению с 2019 г.

относительно 2019 года. На Ближнем Востоке активность бизнес-джетов на 24-й неделе упала на 9% по сравнению с предыдущей неделей, и на 1% относительно показателей 2022 года. Суперсредние джеты и бизнес-лайнеры – единственные сегменты воздушных судов в остальном мире, спрос на которые отстал от прошлогоднего на 5% и 1% соответственно. Ультрадальние бизнес-джеты являются самым загруженным сегментом в мире в этом месяце, количество вылетов на 14% больше, чем в прошлом году, и на 35% больше, чем в 2019 году.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Трафик бизнес-джетов продолжает расти, находясь на 5-10% ниже рекордного уровня 2022 года и на 15-20% выше уровня 2019 года. Ультрадальние и сверхлегкие бизнес-джеты имеют самые сильные тенденции по сравнению с 2019 годом, что отражает устойчивый спрос на новые тяжелые самолеты, в то время как спрос на небольшие джеты подвержен экономической нестабильности, но также по-прежнему извлекает выгоду из пробелов в сетях региональных авиакомпаний».

Departure Country	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)
Brazil	2,118	16.6%	10.4%	13.9%	149.5%	112.7%
Australia	1,058	8.3%	-1.1%	14.1%	64.5%	79.9%
India	714	5.6%	-3.6%	60.4%	135.6%	139.6%
Argentina	621	4.9%	190.2%	293.0%	686.1%	750.7%
United Arab Emirates	620	4.9%	9.2%	6.0%	201.0%	90.8%
Saudi Arabia	599	4.7%	17.2%	33.7%	220.3%	24.0%
Nigeria	588	4.6%	22.5%	67.5%	439.4%	415.8%
Morocco	410	3.2%	2.8%	90.7%	831.8%	76.7%
Japan	380	3.0%	25.4%	118.4%	99.0%	65.2%
China	363	2.8%	31.5%	-30.3%	-10.6%	-21.1%
South Africa	347	2.7%	36.1%	70.9%	442.2%	362.7%
Israel	288	2.3%	-16.8%	0.0%	166.7%	7.9%
Colombia	267	2.1%	-2.6%	16.6%	94.9%	44.3%
Indonesia	260	2.0%	-3.3%	-0.4%	205.9%	162.6%
Kazakhstan	239	1.9%	-3.2%	-3.6%	35.8%	20.1%
Grand Total	12,765	100.0%	8.0%	28.2%	139.4%	79.8%

Трафик в странах мира с 1 по 18 июня 2023 года по сравнению с предыдущими годами

## CAE: к 2032 бизнес-авиации потребуется в 32000 пилотов и 74000 техников

CAE опубликовала свой прогноз развития рынка авиационных кадров, в котором предполагается глобальная потребность в 1,3 млн новых авиационных специалистов, которые в течение следующих 10 лет присоединятся к отрасли в качестве пилотов, техников самолетов и бортпроводников, чтобы поддержать ожидаемый рост рынка коммерческой и деловой авиации.

Всестороннее исследование на предстоящие 10 лет оценивает потребность в найме и обучении 1,18 млн человек в коммерческой авиации и 106 тысяч человек в деловой авиации для заполнения вакансий в связи с выходом на пенсию и увольнением, а также расширением авиационной отрасли.

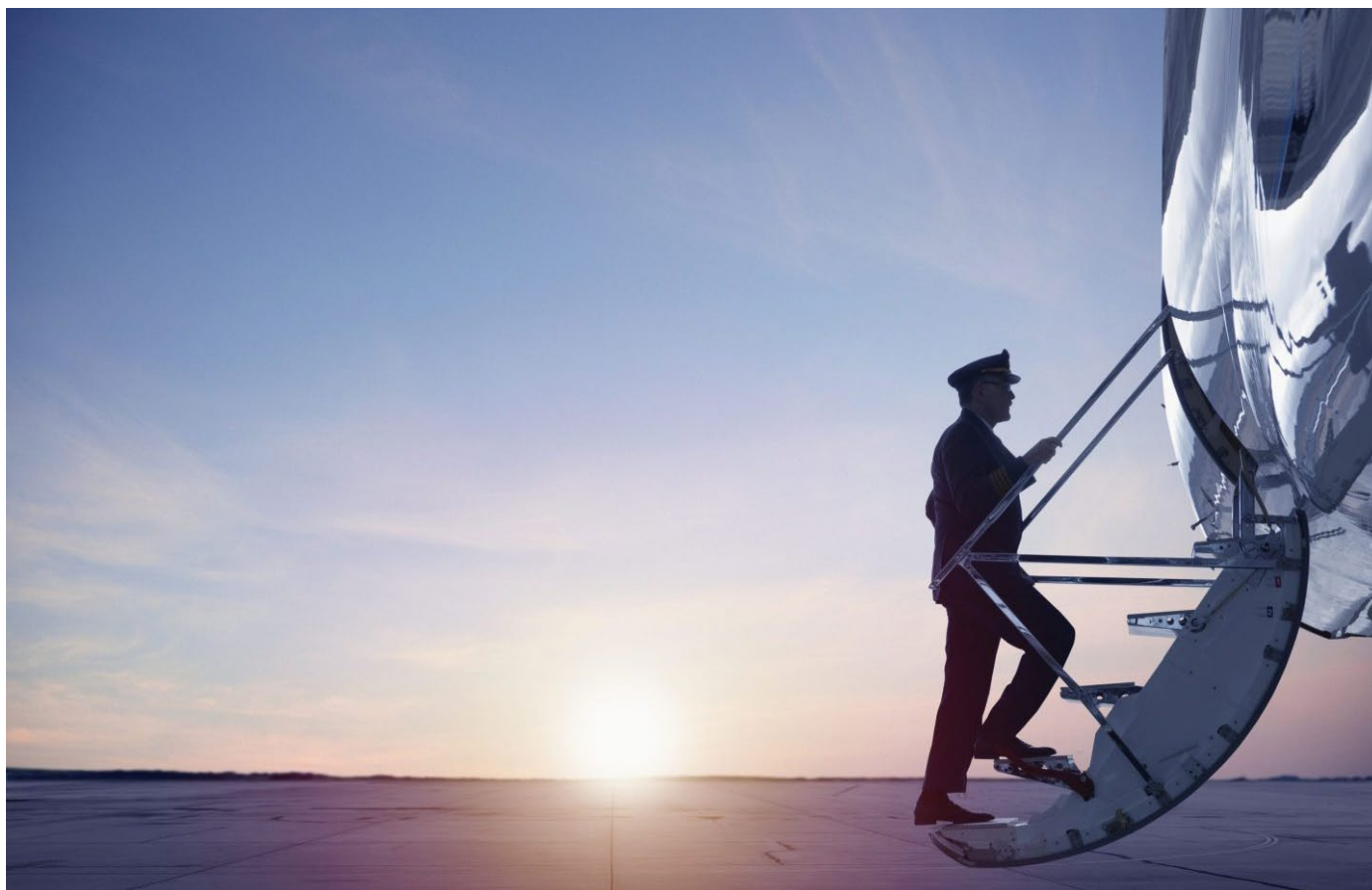
«Прогноз рынка авиационного персонала с потребностью в 1,3 млн человек к 2032 году является при-

зывом к действиям для отрасли по продвижению карьеры в авиации для следующего поколения, охвату недостаточно представленных сообществ и разработке инновационных программ поддержки для расширения резерва кадров, необходимых для дальнейшего роста и безопасности нашей отрасли», - сказал Ник Леонтидис, президент группы гражданской авиации CAE.

«Поскольку коммерческая авиация приближается к полному восстановлению, а деловая авиация превышает допандемийный уровень, прогноз CAE показывает, что спрос продолжит расти, и отрасли придется объединиться и найти творческие способы обеспечения стабильного потока высококвалифицированного персонала на ближайшие 10 лет и в дальнейшем», говорится в отчете.

Aviation Talent Forecast — это инструмент для заинтересованных сторон в авиационной экосистеме, который анализирует будущий спрос на пилотов и впервые в этом отчете на авиационных техников и бортпроводников во всем мире. Он фокусируется не только на том, сколько людей потребуется в каждом регионе в течение следующего десятилетия, но и на причинах высокого спроса и на том, что отрасль может сделать для привлечения талантов.

Отчет также предлагает проницательный взгляд на трансформацию отрасли посредством повышения квалификации, устойчивых практик и привлечения разнообразных талантов. Помимо прогнозирования спроса на авиационных специалистов, он подчеркивает роль технологий в формировании отрасли, важность устойчивости и влияние разнообразия на наполнение кадрового резерва.



## Honeywell поможет оцифровать небо

Компания Honeywell примет участие в новых научно-исследовательских проектах в рамках партнерства SESAR 3 Joint Undertaking и программы Digital European Sky.

В рамках проектов будут разрабатываться инновационные решения, ориентированные на продвинутый уровень автоматизации во всех типах воздушного пространства для повышения операционной эффективности и устойчивости за счет новых или усовершенствованных способов работы.

Из выбранных проектных предложений Honeywell возглавит два консорциума:

**Проект Opera**, что означает Operate Anywhere, будет осуществляться консорциумом во главе с Honeywell. Его цель состоит в том, чтобы обеспечить безопасное размещение передовой воздушной мобильности (ААМ) в Европейском управлении воздушным движением (АТМ) и U-пространстве (городском пространстве).



Консорциум разработает и проверит несколько решений ААМ, касающихся экосистемы пилотируемых воздушных такси и беспилотных грузовых трансграничных операций.

Вклад Honeywell будет сосредоточен на разработке технологий, обеспечивающих автономию, включая энергоэффективный подход с наземной станцией управления, точную навигацию с высокой точностью и технологию обнаружения и уклонения для воздушных судов ААМ.

Эти технологии будут играть неотъемлемую роль в экосистеме пилотируемых аэротакси и беспилотных грузовых трансграничных операций.

**Проект DARWIN**, который расшифровывается как «Цифровые помощники для снижения рабочей нагрузки и расширения сотрудничества» (Digital Assistants for Reducing Workload & Increasing collaboration), является еще одним проектом под руководством Honeywell. Он рассматривает автоматизацию на основе ИИ (искусственный интеллект) для кабины экипажа и полетов как ключевой фактор, позволяющий сначала увеличить количество операций с минимальным экипажем (eMCO), а затем операции с одним пилотом (SPO) и полностью автономный полет.

Проект направлен на разработку цифровых помощников на базе ИИ и системы взаимодействия человека и ИИ для поддержки операций eMCO и SPO, обеспечивая такой же (или более высокий) уровень безопасности и такую же (или меньшую) рабочую нагрузку, как сегодня при операциях с полным экипажем.

В рамках проекта будут предложены решения, которые обеспечат эффективность работы с учетом сложности будущего воздушного пространства. Результаты будут поддерживать коммерческую и эксплуатационную жизнеспособность для всех пользователей воздушного пространства.

«Honeywell рада работать над программами, которые обеспечат более высокий уровень автоматизации в авиации, повысят устойчивость и откроют возможности для инноваций в европейской аэрокосмической отрасли», — сказал Дэвид Шиллидей, вице-президент и генеральный менеджер по городской воздушной мобильности и беспилотным летательным системам Honeywell Aerospace. «Вместе с нашими европейскими партнерами мы рассчитываем на разработку и ускорение внедрения самых передовых технологических решений для управления обычными воздушными судами, дронами, аэротакси и транспортными средствами, летающими на большой высоте».

Honeywell также будет участвовать в других проектах Digital European Sky и с нетерпением ждет возможности поделиться подробностями этого участия по мере запуска проектов.

SESAR 3 Joint Undertaking — это институционализированное европейское партнерство между партнерами из частного и государственного секторов, направленное на ускорение внедрения цифрового европейского неба за счет исследований и инноваций. Участие Honeywell в этих проектах будет осуществляться центром исследований и разработок Honeywell Technology Solutions в Брно, Чехия.

## Теснам замораживает разработку электрического самолета

После трех лет интенсивных исследований, охватывающих весь жизненный цикл полностью электрического самолета P-Volt, итальянский производитель Теснам пришел к выводу, что время для него еще не пришло, хотя исследовательская деятельность будет продолжаться для изучения новых появляющихся технологий.

С самого начала разработки P-Volt внимание Теснам было направлено на то, чтобы предоставить операторам возможность летать на полностью электрических пассажирских самолетах выгодно, эффективно и устойчиво с точки зрения эксплуатационных расходов, выбросов, летных характеристик, оборачиваемости и времени выхода на рынок. В настоящее время Теснам считает, что этого можно достичь только путем чрезвычайно агрессивных спекуляций на неясных технологических разработках.

У Теснам есть глубокое понимание электрических полетов, полученное в предыдущих проектах, таких как гибридный самолет H3PS на базе четырехместного самолета P2010, и сегодня компания

внимательно изучила современное состояние в области накопления энергии и реалистичные 5-летние разработки, за исключением технологических революций, на которые никто не может опираться. Один из выводов заключался в том, что самолет с аккумуляторной батареей в конце срока службы был бы не лучшим продуктом для рынка, но определенно худшим с точки зрения чистой приведенной стоимости (NPV).

Распространение самолетов с «новыми» батареями приведет к нереалистичным профилям миссий, которые будут быстро ухудшаться после нескольких недель эксплуатации, что сделает полностью электрический пассажирский самолет просто «флагманом зеленого перехода», а не реальным игроком в декарбонизации авиации. Принимая во внимание самые оптимистичные прогнозы относительно циклов медленной зарядки и возможного ограничения максимального уровня заряда за цикл, реальная емкость аккумулятора упадет ниже 170 Втч/кг, и всего через несколько сотен рейсов операторам придется заменить весь аккумулятор, что приведет к резкому увеличению прямых

эксплуатационных расходов из-за резервов на замену аккумуляторов.

Обладая десятками сертификатов EASA и FAA, Теснам является самым активным производителем самолетов общего назначения в мире с наибольшим количеством новых сертификатов типа за последние годы. Миссия компании всегда заключалась в разработке и производстве продуктов с максимальным соотношением цены и качества с точки зрения эффективности, выбросов CO<sub>2</sub>, эксплуатационных расходов и рентабельности. Сегодня в Теснам считают, что эти ключевые факторы не могут определять разработку нового самолета как «жизнеспособную» с целевым вводом в эксплуатацию к 2026–2028 годам.

Теснам постоянно и внимательно следит за эволюцией технологий, способных обеспечить нулевые выбросы, работая с ведущими производителями силовых установок и предоставляя им указания, готовая вернуть P-Volt на арену сертификации типа как можно скорее, насколько позволяет эволюция технологий.

P-Volt – девятиместный ближнемагистральный самолет для местных авиалиний, разработанный на основе Tecnam P2012 Traveler. Компания Rolls-Royce разрабатывала электрическую силовую установку, и предполагалось, что дальность полета P-Volt на одной зарядке должна была составить 85 морских миль (152 километра)

В марте 2021 года норвежская авиакомпания Widerøe объявила о своем намерении приобрести самолеты P-Volt со сроками поставки в 2025 году.



## Самолет недели

Оператор/владелец: *Abu Dhabi Amiri Flight*

Тип: *Boeing 737-7Z5(BBJ)*

Год выпуска: *2008 г.*

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



Фото: Дмитрий Петроченко