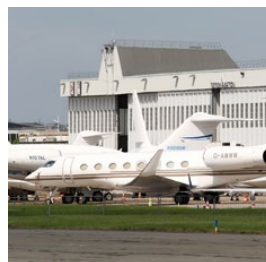




Эту осень мы действительно ждали. Столь скучного лета в истории BizavNews еще не было. Неопределенность в ключевых сегментах и настоящая «лихорадка» операторов привели к отсутствию интересного и насыщенного контента. Складывалось впечатление, что многие игроки исключительно оправдываются за череду неудач на рынке, причем делают это не очень аргументировано. Вот и получалось – в левом углу «картинки» цветущего сада, а в правой – «руины». Многие наши коллеги и вовсе существенно сократили количество комментариев от спикеров с «глубокой экспертизой рынка», отдавая новостные площадки под многочисленные невнятные релизы компаний. Окончательно запутавшись в трендах и текущей ситуации очень сложно реально владеть картиной рынка. Остается ждать крупных мероприятий, где все решают кулуары. Именно здесь можно без купюр пообщаться с ведущими аналитиками и понять для себя все те процессы, которые происходят на рынке. Ну и естественно поделиться с вами. Осень обещает быть интересной.

На минувшей неделе опубликован, пожалуй, главный индикатор рынка деловой авиации – отчет GAMA по поставкам за первое полугодие 2023 года. Результаты отрасли за первые шесть месяцев 2023 года по сравнению с аналогичным периодом 2022 года показывают рост поставок воздушных судов во всех сегментах наряду с увеличением общей стоимости поставок. В ассоциации считают, что рост отрасли остается сильным, поскольку производители продолжают поставлять и принимать заказы на новые воздушные суда.

Согласно еженедельному обзору WINGX, за 27 дней августа 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов сократился на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но все еще на 14% выше по сравнению с августом 2019г. В то же время активность регулярных авиакомпаний на 18% выше по сравнению с прошлым годом, и на 4% ниже относительно августа 2019г.



Активность в Калифорнии и Германии упала ниже уровня 2019 года

WINGX: В глобальном масштабе разрыв между 2023 и 2022 годами сокращается, поскольку мы уже миновали годовщину постковидного пика активности бизнес-джетов. Рост относительно 2019 года по-прежнему значителен, но есть региональные исключения **стр. 22**

GAMA опубликовала отчет за первое полугодие

Результаты отрасли за первые шесть месяцев 2023 года по сравнению с аналогичным периодом 2022 года показывают рост поставок воздушных судов во всех сегментах наряду с увеличением общей стоимости поставок **стр. 25**

Борьба с украинскими дронами изменила правила работы малой авиации

Аэродромы Московского региона теперь предоставляют планы полетов не только Росавиации, но и правоохранительным органам, из-за того, что местные жители принимают воздушные суда малой авиации за украинские беспилотники и сообщают экстренным службам **стр. 26**

Вторая жизнь «Полярного Ан-2»

За последние несколько лет в России силами активистов и не только, установлены или реконструированы множество памятников, открыты авиационные музеи и восстановлены редчайшие самолеты и вертолеты, как военные, так и гражданские. На прошлой неделе впервые в Москве был установлен памятник всеми любимому и легендарному Ан-2Т **стр. 28**

Лукойл продал свой флагман

Лукойл закрыл сделку по продаже бизнес-джета Dassault Falcon 7X. Речь идет о воздушном судне VP-CLS 2014 года выпуска. Новым владельцем самолета стала частная узбекская компания Asia Union Airlines. Самолет внесен в АОС оператора и получил регистрационный номер UK70001. Таким образом 7X стал первым джетом данного типа в Узбекистане.

О деталях интерьера самолета ничего не известно. Вместимость Falcon 7X составляет 19 пассажиров и 3 члена экипажа, базовые компоновки рассчитаны на комфортное размещение 10-12 человек. Ширина салона, 2,64 м – такая же, как у Falcon 900EX, однако он значительно длиннее – 11,91 м. Дизайн ориентирован на комфорт пассажиров с расчетом на 13-часовой беспосадочный перелет. Простран-

ство салона разделено на рабочую зону и место для отдыха. Falcon 7X оснащен современным оборудованием, необходимым пассажирам во время полета: спутниковой связью, Интернетом, DVD- и CD-проигрывателями, LCD-мониторами и системой Airshow.

Asia Union Airlines была зарегистрирована в октябре 2022 года в Ташкенте и фокусируется на бизнес-перевозках. В планах компании ввод в эксплуатацию широкофюзеляжного лайнера Airbus A330-200.

UK70001 стал вторым бизнес-джетом, внесенным в национальный авиареестр Узбекистана. В прошлом году в интересах национального перевозчика началась эксплуатация Pilatus PC-24.



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

VIP Completions отмечает спрос на легкий ремонт интерьеров

Американский провайдер услуг по доработке и ремонту самолетов VIP Completions прокомментировал рост числа проектов по «легкому ремонту» интерьеров, которые он недавно реализовал клиентам.

«Легкий ремонт» включает в себя полное обновление обивки, включая ковры, чехлы на креслах и шторы, а также «передвижные» предметы, такие как подушки и одеяла. Выбор дизайнеров, брендов, тканей, кожи и цветовых решений определяет эстетический вид и ощущение интерьера самолета. Хотя команда VIP Completions в основном известна крупномасштабными проектами внутреннего

и внешнего ремонта самолетов, «легкий ремонт» обычно составляет важный элемент в комплексных проектах. Например, выбор тканей – это исключительно личный выбор, отражающий вкусы и предпочтения отдельного клиента.

В течение четвертого квартала 2023 года VIP Completions будет и дальше продвигать проекты обновления интерьеров. Используя успех недавних работ, основное внимание будет уделено дальнемагистральным и крупным бизнес-джетам, включая Bombardier Global и Challenger, Gulfstream G500 и G400, а также Dassault Falcon 7X, 900 и 2000 серий.

A close-up photograph of a polished metal aircraft component, likely a door handle or latch, reflecting light. The background is dark, making the metallic surface stand out.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

В США проверяют тысячи пилотов на пригодность для полетов

В США проверяют тысячи гражданских пилотов, подозреваемых в непригодности для полетов. Об этом пишет The Washington Post (WP).

По данным издания, решение затронет бывших военных, которые не предоставили Федеральному управлению гражданской авиации (FAA) информацию о получаемых ими пособий по инвалидности. Отмечается, что у большей части этих летчиков коммерческие лицензии, однако у несколько сотен есть разрешение работать в пассажирских авиакомпаниях.

Уточняется, что авиарегулятор изучил дела примерно *Источник: Lenta.ru*

4,8 тысячи пилотов, которые, возможно, предоставили неверную или ложную информацию. В результате примерно половина этих дел уже закрыта, около 60 летчикам, представлявшим угрозу авиационной безопасности, приказали прекратить полеты на время проверки их документов.

При этом министерство по делам ветеранов также проверяет этих пилотов, чтобы понять, нужно ли направить дела в Минюст для потенциального предъявления обвинений в мошенничестве.



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

Перспективные разработчики аэротакси получают помощь от крупного производства

Разработчики eVTOL обещают инвесторам, что они будут производить свои воздушные суда такими темпами, которых ранее не было в авиационной промышленности. Масштаб нового сектора зависит от достижения эффективности производства. Это побудило некоторые компании обратиться за опытом и знаниями за пределы аэрокосмического сектора.

Три конструкторских и производственных компаний, работающих как в автомобильной, так и в авиационной отраслях, объединили свои усилия.

Aria Group, Pankl и KTM E-technologies создали альянс Co-Lektiv, чтобы предложить свой опыт начинающим разработчикам ААМ.

Совсем недавно компания Aria и ее партнеры помогли компании Supernal создать предварительный наземный демонстратор технологий, который впоследствии должен стать SA-1 eVTOL. В начале этого года помощь была оказана компании Whisper Aero в создании концептуального воздушного судна, которое ляжет в основу ее планов по созданию принципиально иного и значительно более тихого электрического летательного аппарата.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

ГТЛК намерена расторгнуть контракт на 16 вертолетов с «Русскими вертолетными системами»

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) планирует расторгнуть контракт с «Русскими вертолетными системами» из-за задолженности по лизинговым платежам. Об этом говорится в сообщении ГТЛК.

«ГТЛК приняла решение о досрочном расторжении контрактов на 16 вертолетов, ранее переданных «Русским вертолетным системам» (РВС), после чего воздушные суда будут изъяты и переданы другим арендаторам. Об этом ГТЛК уведомила РВС в пятницу, 25 августа. Причиной стала накопившаяся задолженность РВС, составившая около 1 млрд рублей. В частности, долг «Русских вертолетных систем» по просроченным лизинговым платежам составляет свыше 300 млн рублей, задолженность по утвержденным судом мировым соглашениям - более 660 млн рублей», - отметили в ГТЛК.

В лизинговой компании также отметили, что «Русские вертолетные системы» год пропускали платежи, в середине августа «была проведена рабочая встреча с РВС с целью выработки путей решения сложившейся ситуации, однако клиент занял неконструктивную позицию и сформулированных предложений по урегулированию долга не представил».

«Тем не менее, РВС продолжили грубо нарушать условия лизинговых договоров, в том числе без согласования ГТЛК перегнал два воздушных судна в Турцию. Кроме того, в августе 2023 года по итогам проверки Ространснадзора, проведенной после авиационного происшествия, Росавиация отозвала сертификат РВС на техническое обслуживание авиационной техники», - добавили в ГТЛК.



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

ABS Jets снова расширяет свой флот

В начале лета чешская компания ABS Jets пополнила свой флот новым самолетом – Gulfstream G500.

Имея салон на 16 пассажиров, крейсерскую скорость до 0,90 Маха (956 км/ч) и дальность полета до 5300 морских миль (9816 км), новый G500 наверняка удовлетворят даже самых требовательных клиентов компании. Во время полета пассажиры могут полностью расслабиться в комфортабельном и очень тихом салоне длиной 12,65 м, шириной 2,31 м и высотой 1,88 м. Бизнес-джет предлагает просторный багажный отсек объемом 4,96 м3.

Марек Бавор, директор летного отдела ABS Jets, говорит: «Нам очень нравится это новое пополнение нашего флота по нескольким причинам. Это абсолютно современный дальнемагистральный самолет, изготовленный по индивидуальному заказу, поэтому выглядит совершенно уникально. Не говоря уже о том, что это совершенно новый самолет».

В парк ABS Jets также входят самолеты Gulfstream G550, G650 и G200, Embraery Legacy 600 и 650, Bombardier Challenger 605, Cessna Citation XLS+, Dassault Falcon 7X и вертолет Airbus H145.



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

Air bp будет поставлять топливо в берлинский FBO ExecuJet

Air bp начала поставлять топливо Jet-A1 эксплуатантам самолетов, использующим терминал авиации общего назначения в аэропорту Берлин-Бранденбург. Это следует из нового соглашения о сотрудничестве с ExecuJet FBO в международном аэропорту немецкой столицы Шенефельд, примерно в 18 км к югу от центра города.

ExecuJet, входящая в группу Luxaviation, обслуживает прибывающие и вылетающие самолеты в терминале авиации общего назначения берлинского аэропорта. Терминал имеет полный спектр удобств для пассажиров и экипажей, включают лаунж, душевые и рабочую зону.

«Мы чрезвычайно рады объявить о нашем новом сотрудничестве с Air bp, с которой нас связывают давние и взаимодовверительные отношения», - сказал управляющий директор ExecuJet Europe Юрген Купер. «Наши клиенты получают выгоду от высокоэффективного обслуживания, гибкости и быстрой реакции на запросы, что практически исключает время ожидания. Это стало возможным благодаря шести опытным сотрудникам, двум бензовозам и всей нашей службе наземного обслуживания».

Терминал Berlin GA открыт ежедневно с 6:00 до 22:00. Air bp теперь присутствует в более чем 35 аэропортах по всей Германии.



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

Новый апгрейд для Robinson R66

После многочисленных сообщений в Интернете стало известно, что компания Robinson Helicopter вскоре объявит о новой конфигурации хвостового оперения газотурбинного вертолета R66. Существующий горизонтальный стабилизатор будет заменен на симметричный горизонтальный стабилизатор, расположенный перед рулевым винтом.

Имеющиеся изображения позволяют предположить, что конфигурация аналогична Bell 505. Новое оперение обеспечивает улучшенную реакцию по крену во время высокоскоростного полета – во всех остальных отношениях оно, очевидно, обеспечивает почти идентичные летные качества по сравнению с предшествующей конфигурацией.

FAA сертифицировала новую конфигурацию совсем недавно, после многих лет разработки и тести-

рования компанией Robinson. Новый стабилизатор будет стандартным для всех зарегистрированных FAA серийных R66, начиная с заводского номера 1279. Поставки в другие страны будут зависеть от одобрения соответствующих органов летной годности, и Robinson уже работает с этими организациями для получения необходимых документов.

Это изменение не меняет разрешенный диапазон полетов. Пока не ясно, будет ли доступна модернизация для более ранних вертолетов.

По данным аналитической компании Parapex Media, текущий парк R66 по всему миру включает 356 вертолетов в реестре FAA, 195 в Бразилии, 128 в России, 98 в странах EASA, 60 в Канаде и 50 в Австралии.



Jetport
Interiors



Решения,
создающие
стиль



jetport-interiors.tech

Voluxis пополнил свой флот самолетом Challenger 350

Британский оператор Voluxis пополнил свой флот бизнес-джетом Challenger 350, который будет базироваться на Ближнем Востоке и в Западной Африке.

Гэвин Копус, старший коммерческий директор британского чартерного оператора и компании по управлению воздушными судами, отметил, что Challenger 350 определяет категорию суперсреднего размера, предлагая один из самых тихих и просторных салонов в своем классе, что позволяет максимально эффективно использовать самолет, по делам или для отдыха. Он также имеет сравнительно большое багажное отделение, доступное во время полета, и идеально подходит для таких маршрутов, как Дубай — греческие острова или Найроби — Йоханнесбург.

«В салоне с комфортом размещаются шесть чело-

век, но могут разместиться и до девяти пассажиров, есть возможность установки спального места. Самолет оснащен бортовой развлекательной системой с беспроводной связью, позволяющей использовать персональные устройства во время путешествия», - говорит Гэвин Копус. «Это первый самолет, зарегистрированный в нашем АОС в Сан-Марино, и он пополняет наш и без того впечатляющий флот. Поскольку мы стремимся к дальнейшему расширению, мы планируем в ближайшие несколько месяцев привлечь больше зарегистрированных в Сан-Марино самолетов с базами по всему миру. Поскольку в салоне достаточно места, я уверен, что этот Challenger 350 станет популярным выбором среди всех».

Сейчас парк оператора состоит из Bombardier Global 5000, Embraer Phenom 300, Embraer Praetor 600 и Hawker 850XP.



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Robinson: поставки радуют

Согласно данным GAMA, американская компания Robinson Helicopter по итогам шести месяцев 2023 года передала заказчикам 161 вертолет на общую сумму \$118 млн.

Клиенты получили 10 вертолетов R22 Beta II, 6 R44 Cadet, 39 R44 Raven I, 44 R44 Raven II и 62 R66. По итогам первой половины 2022 года американский производитель передал заказчикам 122 вертолета на общую сумму \$81,6 млн. Клиенты тогда получили 6 вертолетов R22 Beta II, 2 R44 Cadet, 27 R44 Raven I, 40 R44 Raven II и 47 R66.

Как отмечают в компании, пережив в 2020 году спад поставок, вызванный Covid, Robinson Helicopter возрождается. Президент и председатель компании Курт Робинсон отмечает, что после падения поставок до 177 единиц в 2020 году производитель восстановился до 244 поставок в 2021 году, даже несмотря на то, что компания продолжает устранять ограничения Covid и сбои в цепочке поставок.

Получив в 2021 году заказов примерно на 450 вертолетов, Робинсон отметил, что в настоящее время у компании есть невыполненные заказы на 300 вертолетов, причем заказы, размещенные в настоящее время, вероятно, будут выполнены в начале 2023 года. «Если бы у меня был готовый вертолет сейчас, мы могли бы продать его примерно за минуту», — сказал он. «Что нас действительно впечатляет, так это то, что спрос, похоже, исходит со всего мира».

В 2023 году компании Robinson Helicopter исполняется 50 лет.

Поставки Bell Helicopter не дотягивают до прошлого года

По итогам первого полугодия текущего года Bell Helicopter поставил 57 гражданских вертолетов на общую сумму \$235,4 млн, следует из данных GAMA. Год назад компания закончила полугодие поставкой 59 вертолетов на \$214,3 млн.

Поставки в первом полугодии 2023 года распределены следующим образом: 32 Bell 505, 14 Bell 407GX, 7 Bell 429, один Bell 412EPI и 3 Bell 412EPX. В первом квартале клиенты получили 22 вертолета, во втором – 35 машин. В 2022 году поставлено 32 Bell 505, 14 Bell 407GX, 11 Bell 429, один Bell 412EP и один Bell 412EPI.

Bell находится в завершающей стадии сертифи-

кационной программы 525 Relentless и ожидает одобрение среднего двухдвигательного вертолета к концу года. По словам директора программы Дерек Мукхук, сертификационная работа над электродистанционной системой управления Bell 525, первой в отрасли для коммерческих вертолетов, по большей части завершена. «Остальная часть включает сертификационные летные испытания, проверку FAA и окончательные утверждения».

Производитель вертолетов еще не готов назвать стартового заказчика, но Мукхук сказал: «Сейчас мы разговариваем с несколькими заказчиками... и это отличные разговоры».



Pilatus придерживается графика

По итогам первого полугодия 2023 года Pilatus Aircraft поставил заказчикам 57 самолетов общей стоимостью \$440 млн. За первые шесть месяцев года клиенты получили 39 PC-12NGX и 18 PC-24. За аналогичный период прошлого года заказчики получили 54 самолета: один PC-6, 34 PC-12NGX и 19 PC-24.

Всего же по итогам 2022 года производитель поставил клиентам 123 воздушных судна на общую сумму \$908,3 млн. Поставки распределились следующим образом: 40 PC-24, 80 PC-12 и три PC-6. В первом квартале производитель передал заказчикам 21 самолет, в остальных 33, 21 и 48 соответственно. 2022 финансовый год был очень успешным для Pilatus Aircraft, сообщила пресс-служба швейцарского производителя. Компания выиграла от высокого спроса, несмотря на непредсказуемый период.

Продажи в размере 1,3 млрд швейцарских франков, операционная прибыль в размере 226 млн швейцарских франков и заказы на сумму 1,6 млрд швейцарских франков позволили Pilatus добиться весьма положительных результатов.

В мае текущего года Pilatus Aircraft отметил поставку 2000-го самолета PC-12. Обладателем юбилейного турбопропа стала американская компания PlaneSense, которая сотрудничает с Pilatus с 1995 года и сейчас эксплуатирует 43 PC-12 и одиннадцать PC-24. Тогда же Pilatus Aircraft сообщил об очередной важной вехе в программе популярного однодвигательного турбопропа PC-12. Мировой парк Pilatus PC-12 налетал 10 млн часов.

Показатели Daher Aircraft пока не впечатляют

На фоне многочисленных и ярких релизов, производственные показатели французской Daher Aircraft не столь впечатляют. Согласно данным GAMA, за шесть месяцев текущего года производитель передал заказчикам лишь 28 самолетов на общую сумму в \$113,2 млн.

Поставки распределились следующим образом: 7 Kodiak 100, один ТВМ910 и 20 ТВМ960. В первом квартале суммарно было передано всего семь самолетов. В то же время в первой половине прошлого года производитель поставил всего 12 самолетов на \$42,8 млн (7 Kodiak 100 и 5 ТВМ960).

В июле, спустя год после официальной премьеры

французский производитель Daher объявил о поставке 80-го самолета ТВМ 960. Юбилейный самолет передан частному владельцу из США.

В 2022 году поставки Daher увеличились до 73 турбовинтовых ТВМ и Kodiak по сравнению с 68-ю в 2021 году, а также компания получила рекордные заказы на 100 самолетов, что в два раза больше по сравнению с предыдущим годом. Daher приписывает такие результаты своей стратегии постоянного совершенствования, в том числе благодаря обновленному ТВМ 960 с улучшенным цифровым управлением двигателем и анонсу более крупного и быстрого Kodiak 900.



Пригожин требовал парашюты

Глава ЧВК «Вагнер» Евгений Пригожин требовал в обязательном порядке загружать в самолеты, которыми он летал, парашюты. Это требование удивляло пилотов, так как считается, что при современной авиакатастрофе парашют абсолютно бесполезен. Вспоминая совместные с Пригожиным полеты, летчики, управлявшие его джетами отмечали, что он был прост в общении, хотя и достаточно требователен. Одного из пилотов он однажды жестко отчитал за грязь на борту самолета. Однако в целом он относился к обслуживающему персоналу уважительно, с летчиками всегда здоровался за руку, а после полета обязательно благодарил, сообщает «МК».

Пригожин не признавал никакого алкоголя во время полета, всегда пил только соки и колу, причем обязательно отечественного производства. В еде был непривередлив, довольствовался обычно яичницей. При недолгом перелете мог легко проигнорировать питание на борту самолета. Из грузов чаще всего перевозили только сменную одежду: Пригожин отправлялся в полет в джинсах и рубашке, а потом передевался в камуфляж.

Известно, что перед вылетом бизнес-джет Embraer ремонтировался на открытой площадке в аэропорту Шереметьево. Доступ к самолету в этот период имели трое: технический директор владевшей бортом фирмы «МНТ-авиа» и двое инженеров. Кроме того, за несколько часов до рокового вылета самолет посетили двое посторонних. Мужчина и женщина представились потенциальными покупателями Embraer Legacy, сотрудниками компании РусДжет. Они осматривали борт в течение часа.

Число погибших в авариях с европейскими деловыми самолетами выросло

Согласно последнему [ежегодному обзору](#) безопасности полетов EASA, в 2022 году количество погибших в результате происшествий с участием некоммерческих деловых самолетов (MS-NCC), зарегистрированных в государствах-членах ЕС, было самым высоким за последнее десятилетие.

В прошлом году в двух таких авариях погибло десять человек, тогда как за предыдущие три года число происшествий со смертельным исходом было нулевым. Самолеты NCC определяются как любой турбовентиляторный самолет, тяга которого превышает 12566 фунтов, или любой многодвигательный турбовинтовой самолет.

В прошлом году две катастрофы самолетов связаны с падением в море. 4 сентября 2022 года частный самолет Cessna Citation II/SP, зарегистрированный в Австрии, вылетел из аэропорта Херес-Ла-Парра в Испании, проследовал мимо запланированного

пункта назначения (аэропорт Кёльн/Бонн, Германия), и упал в Балтийском море у берегов Латвии почти через пять часов после взлета. Пилот и трое пассажиров погибли.

21 октября 2022 года зарегистрированный в Германии самолет Piaggio Avanti II упал в Карибское море недалеко от Коста-Рики. Частный турбовинтовой двухдвигательный самолет исчез с радаров УВД примерно в 17 милях от предполагаемого пункта назначения (аэропорт Пуэрто-Лимон) после вылета из аэропорта Паленке в Мексике. В результате катастрофы погибли пилот и пятеро пассажиров.

В обзоре также отмечено, что все четыре происшествия в 2022 году, связанные с операциями воздушного такси на вертолетах, были со смертельным исходом, что значительно превышает средние показатели предыдущего десятилетия для этого вида операций.



В London Oxford прибыл новый H145

Вертолетный оператор Capital Air Services, базирующийся в аэропорту London Oxford, пополнил свой чартерный парк совершенно новым Airbus H145 D3, добавив новый тип к парку EC135.

В компании подчеркнули, что 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.

Управляющий директор Майкл Хэмптон говорит: «Мы очень рады, что нас выбрали для управления этим новым вертолетом. По проявленному интересу мы уже знаем, что он будет очень популярен среди пассажиров. Он имеет просторную и тихую кабину и возможность работать с ограниченных посадочных площадок, что обеспечивает большее удобство для наших клиентов. Возможность взлететь с Battersea Heliport с восемью пассажирами, а также продолжительность полета около двух часов ставит его в отдельный класс».

На крупных мероприятиях, таких как Royal Ascot, Silverstone и Glastonbury, наличие H145 будет огромным преимуществом перед другими вертолетами аналогичного размера.

Ассоциация эксплуатантов Falcon назначает следующее мероприятие

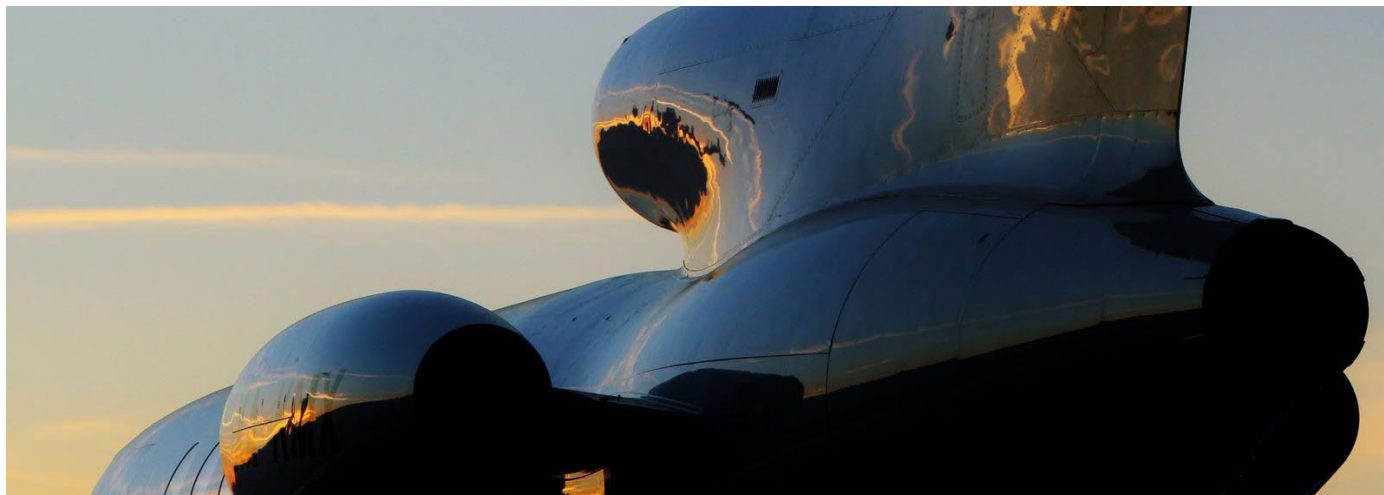
Независимая ассоциация эксплуатантов самолетов Falcon (The Independent Falcon Aircraft Operators Association – IFAOA) 26-27 сентября планирует провести в Далласе свое второе ежегодное собрание. Это мероприятие последовало за первой встречей в прошлом году, на которой присутствовало более 70 владельцев, эксплуатантов и сотрудников летных отделов, представляющих более 60 самолетов.

IFAOA запустила программу по предоставлению технического контента, созданию возможностей для социальных сетей и созданию сообщества для операторов Falcon. Программа этого года, которая начнется с приема и ужина в музее Frontiers of Flight 26 сентября, будет охватывать оценку рынка, модернизацию салона и кабины экипажа, подключение к сети, а также техническое обслуживание двигателей и планера.

«Для меня было большой честью приветствовать в прошлом году владельцев, операторов, директо-

ров по эксплуатации, директоров по техническому обслуживанию, пилотов и технических специалистов. Это было действительно увлекательное мероприятие», — сказал организатор группы Шон Линч. «Мы ожидаем, что большие дискуссии продолжатся и в этом году».

Количество членов IFAOA в настоящее время выросло до более чем 140 эксплуатирующих бизнес-джеты Falcon 10, 20, 50, 900, 2000 и 7X, сообщила организация, отметив, что члены высоко оценили наличие независимой ассоциации для обсуждения некоторых вопросов, связанных с владением самолетами. «Затраты, связанные с владением, эксплуатацией и обслуживанием этих самолетов, в последние несколько лет росли более быстрыми темпами, и делается недостаточно для того, чтобы усилить конкуренцию на вторичном рынке, особенно для устаревших самолетов Falcon», — сказал Брэндон Лютенс из Club Jet.



Bombardier предлагает модернизацию авионики эксплуатирующихся самолетов

Компания Bombardier представила новое усовершенствованное обновление авионики (Advanced Avionics Upgrade – AAU) для кабины экипажа Bombardier Vision, в том числе новое программное и аппаратное улучшение авионики, которое может похвастаться новейшими технологиями для повышения ситуационной осведомленности и предлагающее расширенные функции визуализации.

Созданное компанией Collins Aerospace и доступное для находящихся в эксплуатации самолетов Global 5000, Global 6000, Global 5500 и Global 6500, оснащенных кабиной экипажа Bombardier Vision, AAU предназначено для того, чтобы вывести на новый уровень функции авионики находящихся в эксплуатации самолетов Global, которые доступны в настоящее время на серийных Global 5500 и Global 6500.

Новое программное обеспечение AAU позволяет установить революционную систему комбинированного обзора Bombardier (CVS), которая объединяет лучшие функции систем синтетического зрения (SVS) и улучшенного обзора (EVS) на одном экране, что позволяет снизить рабочую нагрузку на экипаж и достичь непревзойденных результатов ситуационной осведомленности с четким обзором в самую суровую погоду. Бизнес-джет Global 6000 стал первым самолетом, получившим модернизацию, которая в настоящее время проводится в сервисном центре в Уичито.

«Новое обновление программного обеспечения для кабины экипажа Bombardier Vision меняет правила игры, и мы рады вместе с Collins Aerospace вывести

самолеты наших операторов на новый уровень эксплуатационного совершенства», - сказал Пол Сириан, исполнительный вице-президент Bombardier по послепродажному обслуживанию и стратегии. «Кабина экипажа Bombardier Vision уже много лет является важной частью самолетов Bombardier Global, а добавление усовершенствованного обновления авионики (AAU) гарантирует, что наши бизнес-джеты по-прежнему будут славиться своей безупречной безопасностью, надежностью и производительностью».

«Основная цель этого обновления и нашего долгосрочного сотрудничества с Bombardier заключается в заблаговременном предоставлении информации на приборную панель, что повышает безопасность и уверенность в принятии решений», - сказал Марк

Айяла, старший директор Collins Aerospace по продажам подразделения Business & Regional Avionics.

Помимо системы комбинированного обзора операторы могут добавить к своему новому пакету авионики другие востребованные дополнительные усовершенствования, такие как ADS-B в кабине экипажа и отображение информации о трафике (CDTI) и карту перемещения в аэропорту/режим такси SVS. Также будет предлагаться совершенно новый, современный метеорологический радар, позволяющий использовать функции «Вертикальная погода» и «Прогноз сдвига ветра».

Установка AAU на находящиеся в эксплуатации самолеты Global доступна во всей сети сервисных центров Bombardier.



NTSB: Гонка пилотов на посадке привела к выкатыванию Gulfstream G150

Согласно итоговому отчету NTSB, желание экипажа опередить другой самолет в пункте назначения привело к нестабильному заходу на посадку и приземлению на скорости выше посадочной при попутном ветре, что превысило ограничения Gulfstream G150 и привело к выкатыванию за пределы взлетно-посадочной полосы. В результате аварии 5 мая

2021 года в аэропорту Риджленд Клод Дин (K3J1) в Южной Каролине два пилота и три пассажира не пострадали.

Когда бизнес-джет коснулся полосы с перелетом примерно на 1000–1200 футов на ВПП длиной 4200 футов, наземные интерцепторы не сработали.



По данным NTSB, без наземных воздушных тормозов пробег при посадке превысил доступную длину ВПП. Самолет остановился примерно в 400 футах от края полосы в болотистой местности, серьезно повредив фюзеляж и крылья.

Речевой регистратор в самолете показал, что во время полета корпоративным рейсом в соответствии с Part 91 пассажир спросил о расчетном времени прибытия, и КВС ответил: «Я ускорюсь. Я пойду очень быстро». По его оценкам, другой самолет на этой частоте должен был прибыть в K3J1 на две минуты раньше, чем они. «Они [другой самолет] снизят скорость до 250 [узлов] на высоте ниже 10 [тысяч футов], а мы не будем этого делать», - сказал КВС. «Мы знаем, что сделаем сейчас: мы пытаемся выиграть гонку. Это Наскар». Второй пилот ответил: «Правильно», после чего послышался смех.

Во время спуска речевой регистратор несколько раз записывал сигнал предупреждения о превышении скорости. «Цель достигнута», - сказал КВС, и «последний круг», - отметил второй пилот. Диспетчер сообщил другому самолету, направлявшемуся в K3J1, что он будет вторым в очереди на посадку; КВС выразил радость и сообщил пассажирам, что их рейс прибудет раньше другого прилетающего самолета.

Хотя КВС заявил, что у него «не было реверса тяги», свидетель, разбирающийся в самолете G150, сообщил, что примерно через две секунды после приземления он увидел, как развернулись оба реверсора, а несколько секунд спустя услышал «рев» реверса.

Dubai Airshow 2023 пройдет под флагом «зеленой повестки»

Отрасль предприняла смелые шаги в направлении декарбонизации, при этом инновации ускоряются в геометрической прогрессии. Поскольку Dubai Airshow приближается к ежегодной глобальной конференции ООН по изменению климата COP28, которая также пройдет в Дубае ближе к концу года, заинтересованные стороны отрасли воспользуются возможностью продемонстрировать свои новейшие решения по достижению нулевых выбросов, обсудить вопросы сотрудничества и получить новые знания.

Согласно новому отчету Frost & Sullivan, на долю авиационной отрасли приходится примерно 2–3% всех мировых выбросов CO₂, но при постоянном росте спроса на пассажирские авиаперевозки эта цифра может вырасти до 25–30% к 2050 году, если не будут приняты меры в рамках программы «Устойчивые технологии в авиации», которые заставят производителей, авиакомпании и операторов аэропортов срочно предпринимать инициативы в области устойчивого развития.

Кроме того, чтобы авиакомпании могли достичь чистых нулевых целей, глобальные мощности по производству экологически чистого авиационного топлива (SAF) должны превысить 30 миллиардов литров к 2030 году и 450 миллиардов литров к 2050 году. По данным IATA, в 2020 году производство SAF составило всего 450 миллионов литров, что составляет менее 0,05% мировой потребности в авиакеросине.

Однако в ближневосточном регионе уже реализуется несколько инициатив. Недавно компания Abu Dhabi Future Energy (Masdar) подписала соглаше-

ние с Airbus о поддержке развития и роста мирового рынка SAF. Соглашение также предусматривает сотрудничество компаний в области технологий «зеленого водорода» и прямого улавливания воздуха. Тем временем Qatar Airways подписала соглашение с Shell о поставке 3000 метрических тонн чистого SAF в аэропорту Амстердама Схипхол, что сделало ее первым авиаперевозчиком на Ближнем Востоке и в Африке, закупившим большое количество SAF в Европе, помимо правительственных мандатов SAF.

Ранее в этом году Emirates успешно выполнила демонстрационный полет на самолете Boeing 777-300ER работой двигателей на 100% SAF в рамках своих планов по оказанию помощи мировой авиационной отрасли в достижении целевых показателей выбросов углекислого газа. Авиакомпания также выделила \$200 млн на финансирование исследований и разработок в области передовых топливных технологий, которые могут снизить воздействие коммерческой авиации на окружающую среду.

Микаил Хуари, президент Airbus по Африке и Ближнему Востоку, прокомментировал: «В Airbus мы продолжаем демонстрировать нашу непоколебимую приверженность лидерству на пути декарбонизации в аэрокосмической отрасли, играя новаторскую роль в разработке прорывных технологий. Будь то коммерческие самолеты с водородным двигателем или другие устойчивые решения, когда дело доходит до двигателей и топлива, наши цели являются свидетельством потенциала революционных изменений в том, как мы летаем. Мы неустанно преследуем амбиции по созданию более устойчивого будущего для авиации, стремясь к 2030 году

сделать наш коммерческий флот способным летать на 100% SAF».

Кроме того, компания Honeywell запустила новую технологию под названием UOP eFining, которая производит низкоуглеродное авиационное топливо из экологически чистого водорода и углекислого газа, улавливаемого в промышленности.

Dubai Airshow подтвердила, что устойчивое развитие становится все более важной темой обсуждения и сферой внимания заинтересованных сторон на предстоящем мероприятии, которое пройдет с 13 по 17 ноября 2023 года в Dubai World Central (DWC), на площадке Dubai Airshow.



«Коммерсантъ» узнал о критической части сделки по SuperJet International

Эмиратская MarkAB Capital хочет приобрести долю ОАК в SuperJet International (SJI, совместное предприятие ОАК и итальянской Leonardo), которая в настоящее время арестована в рамках антиросийских санкций, чтобы наладить производство самолетов SSJ-100 в ОАЭ, выяснил «Коммерсантъ».

Как отмечает газета, эмиратская компания рассчитывает получить европейский сертификат типа на самолет SSJ-100, чье действие приостановлено из-за санкций в 2022 году (принадлежит «Яковлеву»). Один из источников газеты, близкий к SJI, уточнил, что передача сертификата и «всей технической документации на самолет» — одно из условий, при которых MarkAB Capital готова приобрести долю ОАК в SJI.

«Получение сертификата будет критической частью сделки по продаже доли ОАК в SuperJet International», — пишет газета.

В пресс-службе SJI воздержались от комментариев по поводу перезапуска СП, однако отметили, что компания «стремится обеспечить свое будущее за счет привлечения новых акционеров». «Мы активно работаем над планом перезапуска компании, который станет возможным только после выполнения определенных условий и получения необходимых разрешений со стороны итальянских и российских властей», — указали в компании.

SJI — российско-итальянское совместное предприятие, созданное в 2007 году структурами ОАК и холдингом Leonardo (тогда — Finmeccanica) для кастомизации SSJ-100 перед поставками зарубеж-

ным авиакомпаниям. Акции ОАК наряду с четырьмя самолетами SSJ в Венеции были арестованы в Италии летом 2022 года в рамках антиросийских санкций.

Итальянские СМИ сообщали, что всего ОАК принадлежит 90% акций на \$160 млн. В феврале этого года SJI сообщила, что ОАК договорилась с MarkAB Capital Investments о продаже ей своей доли в СП в размере 49%. Еще 41% перешли бы к итальянской Studio Guidotti International.

В июне в SJI сообщили, что инвестофис Абу-Даби (ADIO, Abu Dhabi Investment Office) одобрил проект строительства в Аль-Айне линии сборки региональных самолетов, не уточняя каких. В SJI заявили, что завод в Аль-Айне может быть построен уже в 2025 году, а к 2026 году в ОАЭ и Италии будет налажена цепочка поставок необходимых комплектующих. Размер инвестиций на первом этапе оценивался в €200 млн.

По словам источника «Коммерсанта» в Брюсселе, итальянская сторона «пытается представить сделку как свершившийся факт», однако реальных подвижек, по его данным, нет ни в передаче сертификата, ни в разморозке акций. В то же время он не исключил, что снятие ареста с акций ОАК может произойти при масштабировании обмена замороженными активами с иностранцами.

Superjet — это результат сотрудничества конструкторов «более чем из 20 мировых лидеров авиастроения», говорится на сайте Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК; входит в «Ростех»). На

самолете используются турбовентиляторные двигатели SaM146 производства PowerJet — совместного предприятия французской Safran Aircraft Engines и «ОДК-Сатурн» («дочка» ОДК).

EASA выдало сертификат типа A-176 на SSJ-100 (RRJ-95B) в феврале 2012 года. Процесс валидации начался параллельно с прохождением сертификации самолета в Межгосударственном авиационном комитете (МАК) в России с 2004 года. «Суперджет» стал первым российским пассажирским лайнером, сертифицированным согласно авиационным правилам CS-25 EASA, что позволило поставлять его в ЕС. После 24 февраля 2022 года действие сертификата было приостановлено.

В марте летающие на SSJ-100 компании сообщили, что столкнулись с нехваткой свечей зажигания из США. Первый заместитель гендиректора «ИрАэро» Владимир Панфилов говорил, что ситуация ведет к риску остановки части парка SSJ-100 до полного прекращения полетов всего парка воздушных судов.

В конце 2023 года ОАК планирует сертифицировать импортозамещенную версию Superjet 100 — SSJ-NEW. В нем, помимо прочего, двигатель SaM146 будет заменен на российский ПД-8. Стартовым оператором «импортозамещенных» самолетов Superjet New должна стать группа «Аэрофлот». Первое воздушное судно ей планировалось передать в декабре 2023 года.

Источник: РБК

Бразильский Omni запускает VVIP вертолетный проект

Крупнейший частный провайдер вертолетных услуг в Бразилии Omni запускает новый проект под названием Revo. Материнская компания Omni Helicopters International (ОНИ) заявила, что Revo будет использовать двухдвигательные вертолеты Airbus H175 и обеспечивать регулярные пассажирские перевозки класса люкс между Сан-Паулу и аэропортом Гуарульяс с 40 рейсами в неделю, а также регулярные чартеры.

Revo будет ориентироваться на состоятельных людей и планирует предложить полный комплекс услуг «от двери до двери», интегрированный с наземным транспортом. «В конечном счете, это первый шаг в долгом пути Revo», - сказал генеральный директор Жоау Уэлш. «При наличии инфраструктуры бренда наша главная цель — в ближайшем будущем внедрить в наш парк электрические воздушные суда с вертикальным взлетом и посадкой [eVTOL], предоставив нашим пользователям беспрецедентный комфорт с учетом нашего климата».

В число дочерних компаний ОНИ входит Omni Taxi Aegeo Brazil, крупнейший в стране провайдер вертолетных услуг с парком из около 70 вертолетов и более чем 10 базами. Он также управляет компанией Omni Helicopters Guayana, оказывая там поддержку оффшорным энергетическим компаниям, предоставляя услуги по смене экипажей и поисково-спасательные работы.

Сейчас Omni Taxi Aege крупнейший оператор вертолетов Airbus H175 в Бразилии. В настоящий момент оператор эксплуатирует и другие типы вертолетов европейского производителя: Airbus H135, H155 и

H225, которые в основном предназначены для перевозки пассажиров и грузов на морские платформы и суда, а также для оказания неотложной медицинской помощи в нефтегазовой отрасли.

Ранее Milestone Aviation Group Limited подписал контракт с Omni Helicopters International на лизинг 11 вертолетов. Речь идет о воздушных су-

дах Leonardo AW139 и Sikorsky S92. Для Omni Helicopters International вертолеты AW139 – новый тип воздушных судов, который будет задействован в различных важных миссиях в рамках операций в Латинской Америке и Африке. Milestone имеет давние отношения с Omni – сейчас на условиях лизинга бразильский оператор эксплуатирует 22 вертолета.



Усталость пилотов: новый отчет выявил недостатки в управлении безопасностью полетов

Недавно опубликованный [отчет](#) рисует плохую картину в европейской авиации по управлению рисками, связанными с утомляемостью: кратковременный сон в кабине, недостаточные возможности для отдыха, чтобы предотвратить накопление усталости, расширение летных обязанностей сверх установленного законом максимума.

В отчете «Опрос европейских пилотов об утомляе-

мости», проведенном консалтинговой компанией по управлению авиационной безопасностью Baines Simmons, анализируются ответы почти 6900 европейских пилотов из 31 страны. В исследовании указаны не только существенные показатели усталости в преддверии напряженного летного периода, но и структурные недостатки в том, как европейские авиакомпании управляют риском переутомления.

Авиакомпании, находящиеся под надзором за безопасностью полетов нескольких стран, в частности Ирландии, Мальты, Испании и Великобритании, демонстрируют худшие результаты по многим аспектам, охватываемым отчетом.

Основываясь на данных, собранных в июле, отчет показывает, что усталость накапливалась уже в преддверии летного пикового сезона. Трое из четырех пилотов испытали хотя бы один кратковременный сон во время управления самолетом за последние четыре недели, а четверть сообщили о пяти или более микроснах. Кроме того, 72,9% пилотов сообщили, что им не хватает отдыха, чтобы восстановиться после усталости между дежурствами.

Кроме того, в отчете отмечается вызывающая беспокойство тенденция расширения летных обязанностей: почти каждый пятый пилот попадал под право командира (Commander's Discretion) по продлению летных обязанностей дважды или более за последние четыре недели. При этом более 60% пилотов выразили разную степень обеспокоенности возможными негативными последствиями в случае отказа от продления летного режима.

«Это тревожные и явные признаки того, что во многих европейских авиакомпаниях риски безопасности, вызванные усталостью, не контролируются должным образом», — говорит президент Европейской ассоциации пилотов (ЕСА) Отян де Брюйн.

Отчет Baines Simmons вышел всего через два месяца после того, как Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) предупредило о риске повышенной утомляемости экипажей ле-



том и призвало авиакомпании составлять планы с достаточными резервами и воздерживаться от систематического увеличения максимальной летной нагрузки пилотов. Однако выводы доклада указывают на другую реальность.

«Это очень тревожно», - продолжает де Брейн. «Тем более, что результаты охватывают период до и самое начало пика летних операций. Если такие результаты мы наблюдаем уже в июне и июле, то уровень усталости в августе мог пойти только в одну сторону – вверх!»

В отчете также показан еще один, более структурный аспект, который присутствует не только во время летних операций: «Данные [...] продемонстрировали, что существуют проблемы и недостатки в механизмах управления рисками утомления у операторов во всех представленных странах, а также пробелы в надзоре со стороны регулирующих органов», добавив при этом, что «есть явные признаки необходимости улучшения и отсутствия стандартизации в европейских государствах».

Примером того, как управление рисками, связанными с утомляемостью, не осуществляется так эффективно, как должно быть, является отчетность по утомляемости. Только 10,8% пилотов ответили, что отчеты об утомляемости побудили их авиакомпанию внести эксплуатационные изменения для повышения безопасности, только 13,2% выбрали вариант «компания хорошо общается с экипажем по поводу отчетов об утомляемости», и всего 12% заявили, что доверяют системе отчетности своей авиакомпании. Как отмечает Baines Simmons: «Без

эффективной системы отчетности авиакомпания вряд ли сможет иметь точную картину усталости в процессе работы, что ограничивает ее способность управлять риском усталости путем внедрения эффективных мер по снижению таких рисков».

Тенденция, которая прослеживается во всех данных опроса, заключается в том, что авиакомпании, зарегистрированные на Мальте, в Испании, Ирландии и Великобритании, стабильно получают более низкие баллы по управлению усталостью, по отчетности, отдыху или использованию права командира и страху от него отказаться.

«Ирландия и Мальта — две страны с определенной

репутацией в авиационной отрасли и домом для крупных транснациональных авиакомпаний — выделяются в этом обзоре, но не в положительном смысле», — говорит Филип фон Шёппентау, генеральный секретарь ECA. «Это поднимает ряд вопросов, и властям, а также EASA, предстоит глубже разобраться в том, что происходит в этих странах и в авиакомпаниях, находящихся под их надзором. Мы надеемся, что EASA и национальные власти во всей Европе внимательно изучат отчет и примут необходимые меры для обеспечения того, чтобы авиакомпании предоставляли эффективные системы отчетности об утомляемости и должным образом управляли рисками безопасности, связанными с утомляемостью».



Активность в Калифорнии и Германии упала ниже уровня 2019 года

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, за 27 дней августа 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов сократился на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но все еще на 14% выше по сравнению с августом 2019г.

В то же время активность регулярных авиакомпаний на 18% выше по сравнению с прошлым годом, и на 4% ниже относительно августа 2019г. Пять крупнейших коммерческих авиакомпаний (Southwest, American, Delta, Ryanair и United Airlines) выполнили на 11% меньше рейсов, чем в августе 2022 года, и на 8% – по сравнению с августом 2019 г. Мировые грузовые авиаперевозки на 8% ниже по сравнению с прошлым годом, и на 7% выше, чем в 2019г. Если сосредоточить внимание только на бизнес-джетах, то глобальный трафик отстает на 4% от августа 2022г. и на 17% опережает август 2019г.

Европа

На 34-й неделе 2023г. (завершившейся 27 августа) активность бизнес-джетов в Европе выросла на 8% по сравнению с предыдущей неделей, и на 7% ниже по сравнению с теми же датами 2022г. С начала года (с 1 января по 27 августа) европейский трафик отстает от 2022 года на 9%, но все еще на 8% выше по сравнению с тем же периодом 2019г. Активность регулярных авиакомпаний выросла на 12% по сравнению с прошлым годом, и на 16% ниже относительно 2019г.

С начала года самым загруженным европейским рынком бизнес-авиации является Франция, здесь активность на 9% выше по сравнению с прошлым годом, и на 3% выше относительно 2019г. Трафик бизнес-джетов в России упал на 62%

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)
France	60,551	15.4%	-8.7%	20.5%	57.5%	3.2%
United Kingdom	50,458	12.9%	-10.4%	71.3%	75.7%	8.5%
Italy	43,850	11.2%	-1.9%	27.6%	113.5%	21.0%
Germany	43,165	11.0%	-11.0%	5.5%	23.4%	-1.8%
Spain	34,175	8.7%	-8.8%	12.7%	84.6%	16.2%
Switzerland	26,367	6.7%	-8.9%	24.4%	43.7%	9.4%
Turkey	18,374	4.7%	7.5%	25.2%	83.7%	44.3%
Greece	12,121	3.1%	-4.3%	-9.2%	90.2%	18.3%
Austria	10,680	2.7%	-13.4%	4.6%	31.9%	-3.6%
Sweden	10,180	2.6%	0.1%	112.0%	134.1%	76.4%
Netherlands	8,100	2.1%	-13.9%	43.7%	76.0%	22.0%
Belgium	6,922	1.8%	-14.3%	19.8%	56.7%	18.2%
Portugal	6,594	1.7%	-4.1%	26.9%	93.3%	40.1%
Russia	6,308	1.6%	-37.4%	-69.6%	-53.3%	-62.0%
Poland	5,652	1.4%	-5.2%	28.3%	56.7%	27.3%
Grand Total	391,969	100.0%	-8.5%	14.5%	54.8%	7.7%

Трафик европейских бизнес-джетов с 1 января по 27 августа 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

по сравнению с 2019 годом. Двумя другими странами, активность в которых снижается относительно 2019 года, являются Германия, количество рейсов сократилось на 2% и Австрия, где снижение составило 4%.

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	2,087,216	76%	17.6%	40.2%	90.9%	-3.7%
Business Aviation	396,182	14%	-2.8%	-0.9%	34.5%	14.1%
Other	198,094	7%	37.8%	82.5%	182.2%	81.7%
Cargo	67,833	2%	-7.5%	-10.3%	-0.3%	6.5%
Grand Total	2,749,325	100%	14.6%	32.7%	80.1%	2.3%

Глобальный трафик самолетов в августе 2023г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Северная Америка

На 34-й неделе активность бизнес-джетов в Северной Америке упала на 4% по сравнению с предыдущей неделей, и на 5% – относительно показателей 2022г. С начала 2023 года в регионе выполнено 1,8 млн рейсов бизнес-джетов, что на 6% меньше, чем в прошлом году, и на 18% больше по сравнению с 2019г.

Активность регулярных авиакомпаний за тот же период увеличилась на 7% по сравнению с прошлым годом, хотя все еще на 8% отстает от 2019г. В США, на которые приходится 91% регионального трафика бизнес-джетов, количество рейсов на 6% меньше, чем в прошлом году и на 16% опережает уровень 2019г. Активность в Мексике и Канаде выросла на 3% по сравнению с прошлым годом.

В США трафик бизнес-джетов в Калифорнии за последнюю неделю упал на 19%, а с начала месяца он имеет тенденцию к снижению на 11%, что фактически на 2% ниже сопоставимых уровней 2019г. И в Нью-Йорке, и в Иллинойсе активность бизнес-джетов также ниже по сравнению с августом 2019г. Напротив, Колорадо, Техас и особенно Флорида все еще значительно опережают уровни 2019г, хотя и ниже прошлогодних пиков.

State	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)
California	17,449	9%	-10.9%	-13.2%	24.4%	-1.6%
Florida	6,673	9%	-6.6%	-1.6%	42.8%	36.8%
Texas	6,644	9%	-7.8%	-3.2%	30.6%	10.5%
Colorado	7,891	4%	-8.9%	-12.7%	5.2%	15.6%
New York	7,568	4%	-10.3%	-16.1%	39.4%	-2.0%
New Jersey	6,655	4%	1.4%	0.2%	85.3%	2.5%
Illinois	5,804	3%	-4.5%	-3.2%	46.6%	-0.9%
North Carolina	5,802	3%	-3.6%	5.2%	43.9%	20.6%
Georgia	5,539	3%	-4.2%	0.3%	31.3%	10.7%
Massachusetts	5,429	3%	-3.3%	-4.1%	51.1%	7.7%
Ohio	5,318	3%	3.6%	2.9%	66.1%	10.8%
Tennessee	5,263	3%	-1.0%	9.7%	65.1%	24.5%
Michigan	5,067	3%	-1.7%	-2.3%	33.5%	12.8%
Pennsylvania	4,102	2%	-4.4%	-0.8%	50.2%	4.9%
Missouri	3,847	2%	0.9%	3.6%	53.6%	20.0%
Grand Total	185,065	100%	-4.6%	-2.9%	39.4%	12.7%

Активность бизнес-джетов в США по штатам в августе 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

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)
India	12,013	15.2%	26.1%	61.0%	179.5%	138.4%
United Arab Emirates	9,008	11.4%	4.0%	13.3%	126.5%	97.7%
Saudi Arabia	7,669	9.7%	6.5%	51.3%	112.4%	39.2%
China	6,337	8.0%	53.7%	-20.0%	42.5%	-2.7%
Japan	5,648	7.1%	60.5%	109.4%	90.0%	63.8%
Thailand	3,753	4.7%	33.2%	143.5%	168.5%	140.3%
Indonesia	3,632	4.6%	-0.5%	37.6%	145.2%	58.7%
Israel	3,584	4.5%	-12.6%	6.4%	91.4%	18.3%
Singapore	3,074	3.9%	24.5%	258.7%	163.6%	36.6%
Malaysia	2,792	3.5%	13.8%	92.6%	74.1%	28.2%
Kazakhstan	2,553	3.2%	2.0%	-5.7%	31.1%	18.1%
Hong Kong	2,133	2.7%	122.9%	132.1%	30.0%	8.5%
Philippines	2,128	2.7%	-20.1%	72.9%	243.8%	66.5%
Qatar	1,431	1.8%	5.1%	41.1%	95.5%	76.4%
Jordan	1,317	1.7%	15.5%	29.2%	126.3%	78.7%
Grand Total	79,103	100.0%	13.9%	32.5%	97.2%	47.4%

Активность бизнес-джетов в Азии в 2023 г. январь-август 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Азия

С начала года активность бизнес-джетов в Азии выросла на 14% по сравнению с тем же периодом прошлого года, а по сравнению с 2019г. рост составил 47%. Крупнейший рынок Индии демонстрирует рост на 26% по сравнению с прошлым годом, в то время как ОАЭ, которые удвоили активность по сравнению с 2019г., в этом году выросли всего на 4% по сравнению с прошлым годом. Активность бизнес-авиации в Китае увеличилась на 54% по сравнению с карантинным 2022г., но все еще на 3% отстает от уровня 2019г.

Ближний Восток

В этом году трафик на Ближнем Востоке на 2% выше по сравнению с 2022г., и на 44% выше относительно 2019г. Активность на основных рынках неоднозначна: Израиль снижается 13% по сравнению с прошлым годом, Бахрейн – на 23%, Кувейт – на 77%. В этом году спрос обусловлен активностью тяжелых бизнес-джетов: с 1 января в регионе такие самолеты выполнили почти 16000 рейсов, что на 2% больше, чем в 2022 году. Полеты бизнес-лайнеров отстают от прошлого года на 10%, хотя на 1% опережают 2019 год. Легкие джеты показали двузначный спад

по сравнению с 2022 годом, на джеты начального уровня – трехзначный рост по сравнению с 2019 г.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «В глобальном масштабе разрыв между 2023 и 2022 годами сокращается, поскольку мы уже миновали годовщину постковидного пика активности бизнес-джетов. Рост относительно 2019 года по-прежнему значителен, но есть региональные исключения. В Калифорнии на этой неделе наблюдалось падение активности бизнес-джетов на 19% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что ниже уровня 2019 года. В Европе активность бизнес-джетов в России, Германии и Австрии в этом году отстает от уровня 2019 года».

Aircraft Segments	Departures PTD*	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)	PTD vs 4 yrs ago (Depts)
Heavy Jet	15,477	708	1.8%	13.2%	81.6%	52.9%
Ultra Long Range Jet	11,791	1,246	11.5%	49.3%	134.9%	52.2%
Airliner/Bizliner(Jet)	5,396	223	-9.5%	4.1%	73.7%	1.2%
Midsized Jet	4,258	170	-1.7%	-3.8%	71.1%	58.1%
Super Midsized Jet	3,998	319	4.9%	2.7%	80.7%	49.2%
Super Light Jet	3,231	177	9.5%	23.0%	80.1%	74.5%
Light Jet	3,043	261	-12.0%	-3.2%	49.2%	23.0%
Very Light Jet	509	45	12.6%	19.2%	-15.2%	95.8%
Entry Level Jet	84	18	9.1%	-1.2%	47.4%	236.0%
Grand Total	47,787	3,157	2.1%	15.6%	84.9%	44.0%

Трафик на Ближнем Востоке по сегментам самолетов



ГАМА опубликовала отчет за первое полугодие 2023 года

Ассоциация производителей авиации общего назначения (ГАМА) опубликовала отчет о поставках и стоимости воздушных судов авиации общего назначения за первое полугодие 2023 года. Результаты отрасли за первые шесть месяцев 2023 года по сравнению с аналогичным периодом 2022 года показывают рост поставок воздушных судов во всех сегментах наряду с увеличением общей стоимости поставок.

«Рост нашей отрасли остается сильным, поскольку производители продолжают поставлять и принимать заказы на новые воздушные суда. Когда мы смотрим в будущее, крайне важно, чтобы у нас была стабильность, подотчетность и разумное руководство со стороны регулирующих органов, особенно в США. В это

время перемен в авиации FAA не только нуждается в эффективном постоянном руководителе, но и в процессе повторного утверждения Конгрессом полномочий агентства. Нас воодушевляет двухпартийность, которую мы наблюдали на протяжении всего законодательного процесса, и надеемся, что будет продолжаться нарастать импульс по завершению работы над законопроектом о повторной авторизации FAA, чтобы агентство могло повысить свою способность осуществлять критически важные мероприятия, способствующие безопасности, инновациям и эффективному обнародованию правил, политики и рекомендаций, которые сохранят глобальное лидерство в аэрокосмической отрасли», — сказал Пит Банс, президент и исполнительный директор ГАМА.

Поставки поршневых самолетов во втором квартале 2023 года по сравнению с тем же периодом 2022 года увеличились на 11,4% (до 713 единиц), турбовинтовых самолетов – на 17,4% (до 290 единиц), а бизнес-джетов – на 2,4% (до 296 единиц). Стоимость поставок самолетов во втором квартале 2023 года составила \$9,2 млрд, увеличившись на 1,4%.

Поставки вертолетов выросли по сравнению со второй половиной 2022 года: поршневых вертолетов передано заказчикам на 28,7% больше (112 единиц), а поставки газотурбинных вертолетов увеличились на 30,4%, до 339 единиц. Стоимость поставок вертолетов выросла на 29,9% до \$1,9 млрд.

Отчет ГАМА за первое полугодие 2023 г.

Поставки самолетов и доходы в первом полугодии 2023 г.

Сегмент	2022	2023	Изменение
<i>Поршневые</i>	640	713	11,4%
<i>Турбовинтовые</i>	247	290	17,4%
<i>Бизнес-джеты</i>	289	296	2,4%
ВСЕГО	1 176	1 299	10,5%
СТОИМОСТЬ	\$3,8 млрд	\$3,7 млрд	1,4%

Поставки вертолетов и доходы в первом полугодии 2023 г.

Сегмент	2022	2023	Изменение
<i>Поршневые</i>	87	112	28,7%
<i>Газотурбинные</i>	260	339	30,4%
ВСЕГО	347	451	30,0%
СТОИМОСТЬ	\$0,5 млрд	\$0,8 млрд	29,9%



Борьба с украинскими дронами изменила правила работы малой авиации

Аэродромы Московского региона теперь предоставляют планы полетов не только Росавиации, но и правоохранительным органам, из-за того, что местные жители принимают воздушные суда малой авиации за украинские беспилотники и сообщают экстренным службам, рассказали РБК представители нескольких аэродромов Московской области.

В руководстве аэродромов «Щекино», «Волосово», «Нудоль» и аэроклуба «Паралет» (базируется на одноименном аэродроме) рассказали, что жители окрестных сел часто звонят в экстренные службы, в частности, в Единую дежурную диспетчерскую службу (ЕДДС), с сообщениями о якобы летящих к Москве украинских дронах. После этого полиция начинает проверку и запрашивает у аэродро-

мов информацию о том, какие машины в это время были в воздухе. Зачастую «украинский беспилотник» оказывается вылетевшим с аэродрома малым самолетом, паропланом или паралетом, говорят представители аэродромов.

«Раньше приезжала полиция, смотрела, спрашивала, с нашего ли аэродрома взлетели [самолеты]. Если это было с моего аэродрома, то я показывал план полета, документы на самолет. В последнее время уже напрямую звонят мне», — пояснил Виктор Лобковский, директор компании «Вектор Авиа», оператора аэродрома Нудоль.

В итоге Лобковский наладил связь с местным отделением ЕДДС и стал заранее сообщать о вылетах самолетов со своего аэродрома, чтобы диспетчеры могли оперативно самостоятельно проверять, какой именно объект граждане видели в воздухе.

Первая атака дронов на Москву произошла в ночь на 3 мая, когда два беспилотника пытались нанести удары по Кремлю. В Кремле сообщили, что летательные аппараты были выведены из строя средствами радиоэлектронной борьбы. Всего с начала мая Московский регион подвергался атакам беспилотников более 15 раз. Из-за падения сбитых дронов повреждения получали жилые многоквартирные дома, нежилые помещения, также беспилотники несколько раз врезались в башни комплекса «Москва-сити».

О проверках сообщил и Сергей Рябчинский, директор аэродрома «Щекино». По его словам, сотрудники полиции и ФСБ — показывали видео, снятые гражданами, просили опознать самолет: «Показы-



вали [видео], спрашивали: «Ваш?» Я говорю: «Это я сам лечу». Спрашивали, как докажу. Ну что я, не знаю, на чем летаю?».

Начальник аэроклуба «Паралет» Михаил Козьмин в свою очередь рассказал, что у руководства аэроклуба было совещание с представителями МВД, ФСБ, а также с представителями структур, «которым поручено охранять небо». После него было решено, что аэроклуб будет предоставлять информацию о своих полетах правоохранителям на регулярной основе.

По словам Козьмина, граждане сообщают о якобы виденных ими беспилотниках практически каждый день, когда авиация «Паралета» поднимается в воздух. Полиция сверяется с имеющимися у них планами полетов, в крайнем случае звонит руководству и уточняет, что в этот момент было в воздухе.

Предупреждает полицию о полетах и аэродром «Волосово». «У них очень много звонков от местных жителей, которые проявляют бдительность и начинают их кошмарить. Всем не объяснишь, [что это малая авиация], и поэтому, когда с той стороны информированы, они объясняют [звонящим], что это плановый полет», — рассказали там.

При этом не все аэродромы, с которыми удалось связаться РБК, столкнулись с проверками правоохранителей. Так на аэродромах «Новинки» и «Северка» сказали, что никаких изменений в их работе не произошло.

В альянсе «Аэрохимфлот» отмечают, что осложнений, вызванных «массовым психозом вокруг беспилотников», у членов объединения не возникло. Однако, отмечает глава альянса Клим Галиуллин, любое пилотируемое или беспилотное воздушное судно должно быть в поле зрения. «Это означает безусловную подачу заявок на использование воздушного пространства. Соответствующие органы всегда должны знать, кто и где летит, и жизнь всех граждан России будет спокойнее», — считает он.

С ограничениями сталкивается малая авиация из-за дронов

В отличие от остальных аэродромов, «Паралет» столкнулся с дополнительными ограничениями работы. Как рассказал Михаил Козьмин, аэроклубу ограничили зону полетов. «У была зона побольше, сейчас ее чуть урезали. Потому что на нас много тратится ресурса ПВО, когда они отслеживают воздушное пространство», — пояснил он. Кроме того, теперь правоохранители «жестко беспокоятся», если кто-то из членов аэроклуба задерживается и возвращается после наступления темноты, а разбирательство из-за однажды случайно улетевшего дрона членов клуба «дошло до Лубянки», пояснил он.

Президент Федерации авиации общего назначения России Сергей Минигулов обратил внимание на то, что наиболее серьезное влияние на полеты малой авиации в Московском регионе оказало глушение сигнала GPS.

«Если самолет летит на высотах условно 500 ме-

тров, то, конечно, пропадает навигация и ты не знаешь, куда лететь. Иногда можно сманеврировать высотой, уйти на нижние высоты, как мы говорим, «по елкам передвигаться», но это тоже небезопасно, — подчеркнул он. — Поэтому сейчас наше авиационное сообщество вырабатывает технические решения, для того, чтобы можно было ориентироваться по вышкам сотовой связи, например, использовать еще какие-то способы, чтобы армия могла выполнять свою задачу, а гражданские — свою».

По данным сервиса GPSJam, который отслеживает проблемы с GPS-сигналом у самолетов, с мая как минимум половина Московской области и Москва были в красной зоне, небольшая часть — в желтой, остальное в зеленой (красным выделяется территория, пролетая над которой более 10% самолетов за сутки сообщили о сбоях в работе навигационного оборудования, желтым — от 2 до 10%, зеленым — менее 2%; данные агрегируются с сайта ADSBexchange.com, который называет себя крупнейшим открытым источником необработанных полетных данных). На сайте GPSJam подчеркивается, что данные о работе GPS-сигнала касаются только авиации и на земле граждане могут не замечать помех.

С начала мая, после первой атаки беспилотников, ряд сервисов, в том числе «Ситидрайв» и «Яндекс» сообщали о сбоях в своей работе из-за проблем с GPS. Из-за этого геопозиция пользователей отображается неверно, что привело к проблемам с каршерингом, заказом такси и доставки.

Источник: РБК

Вторая жизнь «Полярного АН-2»

Сильным государством можно назвать лишь то, которое помнит и сохраняет свою историю. Авиация – это особая отрасль, которой гордится не одно поколение наших соотечественников. Богатая история, легендарные личности и настоящие подвиги – весь этот бесценный «исторический капитал» просто необходимо сохранять для наших потомков.

За последние несколько лет в России силами активистов и не только, установлены или реконструированы множество памятников, открыты

авиационные музеи и восстановлены редчайшие самолеты и вертолеты, как военные, так и гражданские. Причем, гражданская техника, как правило, несет на себе фирменную окраску действующих эксплуатантов. Як-40 «Владивосток Авиа» во Владивостоке, Ту-154Б «Сибири» в Когалыме, Ан-24 «Башкирских авиалиний» в Уфе, Ми-6 УТair в Сургуте, Ми-8 «Ямала» в Салехарде, Ми-1 в цветах авиакомпании «Восток» в Хабаровске. В цвета советского Аэрофлота окрашены новые памятники Ан-2 в Томске, Як-12 в Якутске, Як-40 в Нерюнгри и т.д.



На прошлой неделе впервые в Москве был установлен памятник всеми любимому, легендарному воздушному судну – самолету Ан-2Т. Самолет был восстановлен на Московском авиационно-ремонтном заводе ДОСААФ России и собран сотрудниками МАРЗа на месте установки памятника.

Самолет-памятник расположен на пересечении улицы Молодцова и проезда Шокальского в районе Медведково города Москвы. Он был установлен Префектурой СВАО в рамках благоустройства знакового объекта 2023 года – Сквера по ул. Молодцова и по инициативе местных жителей во главе с активистом Южного Медведково, любителем авиации Сергеем Мартиросяном, при поддержке Председателя Московской городской Думы Алексея Шапошникова.

Самолет выполнен в полярной окраске не случайно, ведь именно Ан-2 ассоциируется с полярной авиацией и освоением Арктики и Антарктики. А Северо-Восточный административный округ – «полярный», названия целого ряда улиц округа связаны с полярными широтами и историей освоения полюса. Среди них улицы Полярная, Северодвинская, Челюскинская, Таймырская, Норильская, Анадырский и Чукотский проезды. Имена покорителей полярных широт носят проезды Берингов, Дежнёва, Шокальского, улицы Амундсена и Нансена.

Самолет получил оригинальную ливрею. В архиве нам удалось узнать подлинную историю борта СССР-Н542.

5 января 1956 г. с дизель-электрохода «Обь» Ан-2 (СССР-Н542) был выгружен на лед, собран и облетан. Летчик А.А.Каш совершил рекогносцировочный полет. Затем Ан-2 отправился к южному геомагнитному полюсу Земли. Преодолев примерно 400 км на юг, экипаж в составе А.А.Каша, штурмана М.М.Кириллова, бортмеханика М.И.Чагина и бортрадиста А.И.Челышева осуществил посадку на покрытую застругами поверхность материка на высоте около 3500 м над уровнем моря при морозе около 30 градусов. В одном из последующих полетов к востоку от «Мирного» был обнаружен скалистый, почти свободный от снега и льда участок размерами 50 на 20 км.

В этом интересном для науки районе создали научную станцию «Оазис». Во 2-ю САЭ (1956-57 гг.) входил авиаотряд, которым руководил легендарный летчик И.П.Мазурук. Налет часов авиаотрядом 8 января 1956 — 27 января 1957 Ан-2 (Н-542) составил 290 часов. Вместе с А.С.Поляковым он 18 марта 1957 г. впервые на Ан-2 осуществил посадку на вершину айсберга.

Работал борт и во 2-й КАЭ в составе континентального авиаотряда, командиром которого являлся П.П.Москаленко (не путать с морским авиаотрядом, который работал параллельно, с опорным базированием на «Лену» и которым, как раз, и командовал И.П.Мазурук). В ночь с 14 на 15 августа 1957 г. в результате самого сильного урагана на «Мирном» получил от штормового ветра, распространявшегося со скоростью 20-25 м/с, повреждения нижних плоскостей и подлежал ремонту. В январе 1958 г. на нем закончили ремонт, заменив

поврежденные ураганом нижние плоскости на новые, привезенные из Союза. На самолете было выполнено несколько полетов с учеными в район станции «Оазис». Вместе с единственным экспедиционным вертолетом Ми-4 Н-963 налетал 151 час.

На зиму, в преддверии ураганов самолет был оставлен в Оазисе Бангера, где его надежно пришвартовали стальными тросами (диаметром 8-19 мм) за пять точек, закрепленными за «мертвяки». Дополнительная швартовка была произведена и за полные бензиновые бочки.

Но 28 мая 1958 г. после очередной штормовой ночи

Н-542 со стоянки исчез. На месте креплений машины остались только торчавшие изо льда тросы с фрагментами силового набора фюзеляжа на концах и вмержшие в лед стойки шасси с лыжами. В результате организованных поисков с воздуха экипажу Ми-4 Н-963 В.В.Афонина удалось обнаружить пострадавшую «Аннушку» в нескольких километрах от станции на оз. Фигурное. Пролетевшая по воздуху и приледнившаяся в это место машина имела сильнейшие повреждения — кроме шасси, оказалась сломана и правая полукоробка крыльев. Осмотревшие самолет специалисты пришли к выводу, что восстановить его нельзя даже на авиаремонтном заводе.



Самолет недели

Оператор/владелец: *Private*

Тип: *Bombardier Challenger 605*

Год выпуска: *2008 г.*

Место съемки: *август 2023 года, Kazan Airport- UWKD, Russia*



Фото: Дмитрий Петроченко