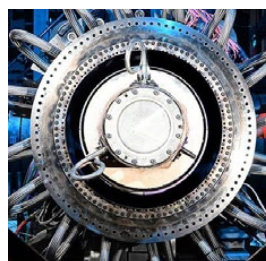
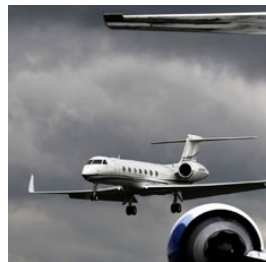




Отчет, опубликованный группой технического обслуживания AAR, предупреждает, что нехватка авиамехаников в США достигла критической точки, и призывает работодателей «разрушить разрозненность» и сотрудничать со средними школами, колледжами, некоммерческими организациями и выборными должностными лицами, чтобы расширить ранний доступ к учебным программам и обучению по техническому обслуживанию в авиации. Обсуждая способы устранения так называемого «разрыва в навыках среднего звена», в отчете приводятся тематические исследования и рассматриваются возможности привлечения талантов в соответствии с обновленными правилами. Регламент отменяет требование к рабочему времени, которое измеряет компетентность на основе количества часов, и открывает путь для большего сотрудничества и дополнительных мест обучения.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, по прошествии большей части сентября (1-24 сентября) мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов упал на 3% по сравнению с сентябрем 2022г., но на 18% опережает тот же период 2019г.

На 38-й неделе, закончившейся 24 сентября, трафик бизнес-джетов в Европе упал на 1% по сравнению с предыдущей неделей, и на 7% – по сравнению с теми же датами 2022г. В Испании наблюдается рост количества рейсов бизнес-джетов по сравнению с сентябрем прошлого года. Самый загруженный рынок Франции отстает от прошлого года на 4% и на 3% выше по сравнению с сентябрем 2019г. Самым слабым европейским рынком является Германия: рейсы бизнес-джетов упали на 8% по сравнению с четырьмя годами ранее, а внутренний трафик снизился на 19% по сравнению с 2019г. Даже в России внутренние авиаперевозки снизились не так сильно. Напротив, количество внутренних рейсов бизнес-джетов в Турции увеличилось более чем на 50% по сравнению с 2019г.



Активность в Германии резко упала из-за пошатнувшейся экономики

WINGX: рынок бизнес-джетов США держится и, похоже, отражает более устойчивые экономические перспективы экономики США в третьем квартале. И наоборот, использование бизнес-джетов в Европе более слабое, особенно в странах, пострадавших от рецессии, таких как Германия **стр. 23**

Джеты, пролетающие вблизи иранской границы, подвергаются подмене сигналов GPS

Специалисты по международным операциям и безопасности полетов предупреждают, что самолеты, пролетающие над Ираком вблизи иранской границы, подвергаются воздействию ложных сигналов GPS, что приводит к сбоям в навигации **стр. 25**

Пилотов решили отучить от посадок в поле

Аварийная посадка А-320 «Уральских авиалиний» на пшеничном поле в Новосибирской области была квалифицирована Росавиацией как «серьезный инцидент». В превентивных целях ведомство уже распространило по авиакомпаниям рекомендации о дополнительном обучении их летчиков действиям в случае отказа системы уборки шасси самолета **стр. 26**

Rolls-Royce тестирует двигатель Pearl 700 на водородном топливе

Компания Rolls-Royce и ее партнеры протестировали двигатель для бизнес-джета Pearl 700 на 100-процентном водородном топливе в рамках долгосрочной работы по разработке водородного двигателя внутреннего сгорания для узкофюзеляжных авиалайнеров к середине 2030-х годов **стр. 28**

Европейские организации призывают к действиям по созданию единого неба

Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА) присоединяется к группам Airlines for Europe, Международной ассоциации воздушного транспорта и Ассоциации авиакомпаний европейских регионов, призывая Европейский Союз (ЕС) ускорить принятие предложения о «Едином европейском небе 2+» (SES 2+). В совместном документе с изложением позиции организации призвали к действиям, заявив, что они видят «большую, чем когда-либо, потребность в большом шаге вперед к бесперебойному, гармонизированному и экономически эффективному управлению воздушным движением (ОрВД)».

Предлагаемая нормативная база SES 2+ имеет решающее значение для модернизации европейского воздушного пространства, но она находится в забвении уже много лет. «Ее полная реализация уже давно назрела», - заявили они, отметив, что с тех пор, как Еврокомиссия пересмотрела это предложение, был достигнут незначительный прогресс.

По их словам, операторы в Европе сталкиваются

с ростом затрат и увеличением ограничений пропускной способности, что приводит к задержкам и увеличению выбросов CO₂. «Европейские операторы настаивают на реализации очевидных преимуществ SES 2+. Но вместо того, чтобы добиться прогресса и сделать большие шаги вперед, найденные на данный момент компромиссы сильно отстают от того, что необходимо», - заявили организации. «В некоторых случаях мы даже рискуем отстать от текущего статус-кво».

Призывая к принятию, все группы согласились, что Европе нужен независимый европейский регулятор; для поддержки ЕС необходимы независимые национальные надзорные органы, свободные от общественного и частного влияния; показатели операционной эффективности вместо концепций модуляции сборов или общей удельной ставки; прозрачный и независимый процесс установления целевых показателей; а также принципы сборов и затрат, которые регулируются с повышенной гибкостью.



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



Российские власти планируют собирать больше данных об авиапассажирах

Российские власти планируют расширить перечень данных о бронировании авиабилетов, которые должны передаваться в автоматизированные государственные системы. Об этом пишут «Известия» со ссылкой на источник на авиарынке, знакомый с планами. Это подтвердили два собеседника издания в госструктурах.

Речь идет об автоматизированных централизованных базах персональных данных о пассажирах (АЦБПДП), они входят в состав единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Оператором системы является подведомственный Минтрансу РФ ФГУП «Защитаинфотранс».

Сейчас в эту систему передаются ФИО пассажира, дата рождения, данные документа, по которому оформлялась бронь, пункты отправления и назначения пассажира, дата поездки, пол и гражданство, номер телефона и адрес электронной почты, сообщили источники.

В дальнейшем к этим категориям добавится новая информация, например данные о способе оплаты билета (наименование банка, последние четыре цифры номера счета или карты, с помощью которой производилась оплата), рассказал один из собеседников, знакомый с формированием новой нормативной базы.

Также это могут быть данные учетной записи пассажира на сайте авиакомпании и адрес интернет-протокола (IP-адрес) компьютера, с которого передавалась информация при бронировании, рассказал один из собеседников.

В госсистему также могут начать собирать данные о багаже, дате, когда пассажир бронировал билет, с кем он бронировал его и вносились ли какие-то изменения в бронь, уточнил другой источник. При этом он добавил, что пока точных новых категорий информации, которая будет передаваться властям, нет.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Airbus тестирует значительные обновления H135

Недавно на заводе Airbus Helicopters в Донауверте был замечен этот H135 с большим количеством обновлений по сравнению с текущими серийными моделями.

Анализ HeliHub.com показывает, что более высокий профиль обеспечивает увеличенную высоту кабины, а боковые окна, таким образом, обеспечивают больший обзор для пилотов, хотя кормовое окно кабины отсутствует, как в текущих моделях. Большая высота кабины также означает, что задние распахивающиеся двери выше, что улучшает доступ в версиях EMS.

Этот опытный вертолет имеет пять лопастей несущего винта вместо нынешних четырех, что, как можно ожидать, будет означать более плавный полет по тем

же принципам, которые многие пилоты заметили при полетах на пятилопастной модели H145 D3 по сравнению с ее предшественником D2. Т-образное хвостовое оперение позволяет убрать стабилизатор, установленный на хвостовой балке.

Ранние модели самолетов EC135 T1/P1 и T2/P2 также имели концевые пластины на стабилизаторе, а более поздние модели T3/P3 – нет. В фюзеляже и хвосте используется значительно больше композитных материалов, причем более ранние модели имели только композитные лопасти, а вся внешняя обшивка кабины и хвоста была металлической. Общий боковой профиль, безусловно, приближается к форме, аналогичной H160, и это само по себе тоже может быть намеренным.



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

12-я средиземноморская конференция деловой авиации пройдет в октябре

В следующем месяце компания ResearchAndMarkets проведет 12-ю ежегодную средиземноморскую конференцию бизнес-авиации (МВА) для профессионалов отрасли в регионе.

Мероприятие, которое пройдет 6 октября в Афинах, призвано предложить интенсивную платформу для развития диалога между производителями, операторами и организациями, имеющими интересы в регионе.

Конференция МВА — это влиятельная площадка для заинтересованных сторон, позволяющая понять, адаптироваться и преуспеть в динамичной авиационной среде. В этом году повестка дня включает такие темы, как средиземноморский рынок воздушного такси, разнообразные бизнес-модели в

бизнес-авиации и достижения в региональной инфраструктуре.

В этом году среди спикеров будут Андреас Папатеодору, директор Эгейского университета и член исполнительного совета Управления гражданской авиации Греции, и Танос Паскалис, директор по развитию Marathon Airlines, который выступал на прошлогодней конференции. На конференции также будут выступать Ник Годвин, директор NSGAero, и Йоахим Кабамба, президент Kabamba Aerospace, а также Энтони Фрэнсис, старший юрист-консульт Gateley; Триант Флорис, вице-президент по академическим вопросам Метрополитен-колледжа; и Рэйчел Маккей, авиационный свидетель-эксперт в Kayway и президент Немецкой ассоциации авиационных экспертов.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

«Коммерсантъ» узнал о планах продажи Ту-214 из авиапарка президента

Специальный летный отряд (СЛО) «Россия» Управления делами президента планирует продать выводимые из эксплуатации пассажирские Ту-214 коммерческим авиакомпаниям, сообщает «Коммерсантъ» со ссылкой на источники.

Издание пишет, что речь идет как минимум о самолетах старше 20 лет, которым необходимо восстановление. Собеседники «Ъ» оценили его в 3–4 млрд руб. за оба лайнера. По данным газеты, получить Ту-214 может Red Wings. На ее сайте говорится, что компания летала на Ту-154 и Ту-204, сейчас ее парк самолетов — 19 Sukhoi SuperJet (SSJ 100).

Источники в других авиакомпаниях допустили рассмотрение возможности покупки «в зависимости от цены» и при условии гарантий продления ресурса лайнеров, который сейчас ограничен сроком в 20 лет.



Цена на продаваемые самолеты не определена. В Казани в январе был выставлен на продажу неисправный Ту-214 2002 года выпуска за минимальную цену 373 млн руб. Ремонт машины оценивали в 1,25 млрд руб. «Коммерсантъ» отмечает, что продать лайнер не смогли.

СЛО «Россия» занимается авиаперевозками президента, премьер-министра, председателей Совета Федерации, Госдумы, Конституционного, Верховного судов, генпрокурора, главы Следственного комитета, Администрации президента и МИДа. Владимир Путин, как правило, летает на Ил-96. Ту-214 — магистральные узкофюзеляжные самолеты, их пассажироместимость — до 210 человек.

В апреле 2022-го «Коммерсантъ» писал о возможной продаже подержанных Ту-204 и Ту-214 с дальнейшей конвертацией их в бизнес-джеты. Эти самолеты принадлежали лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко» (входит в «Ростех»). Ранее самолеты использовали авиакомпании RedWings, «Владивосток-авиа» и «Трансаэро» (две последние — банкроты). Возраст машин на тот момент составлял от 12 до 16 лет, все они не находились в летной годности.

В «Ильюшин Финанс Ко» отмечали, что видели интерес к продаваемым самолетам со стороны российских владельцев иностранных лайнеров, которые не могут летать за пределы России из-за санкций.

Источник: РБК

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

Разрешение на посадку в Дубай теперь можно получить быстрее

Провайдер услуг по поддержке рейсов бизнес-авиации AEG теперь может помочь клиентам мгновенно получить разрешение на посадку в двух крупнейших аэропортах Дубая — Dubai International (OMDB) и Al Maktoum International (OMDW) — после официальной регистрации в Управлении гражданской авиации Дубая в качестве местного поставщика услуг по сопровождению рейсов.

По данным AEG, упрощенный процесс получения разрешения на посадку для OMDB и OMDW происходит намного быстрее, ранее на это требовалось два-три дня при отсутствии сотрудничества с местным зарегистрированным поставщиком.

Продавец авиатоплива и провайдер услуг по поддержке рейсов AEG может организовать поездки в более чем 3000 мест и работает круглосуточно и без выходных. Компания также получила возмож-

ность ускоренного получения разрешений в других странах Ближнего Востока и сотрудничает с подразделением Boeing Jeppesen, чтобы отслеживать информацию по всему миру, связанную с полетами деловых самолетов.

«Это позволяет нам предлагать клиентам индивидуальные решения для всех требований их поездок и обеспечивать удобство, куда бы они ни отправились», - сказал Исса Зурики, директор по продажам и развитию бизнеса AEG на Ближнем Востоке и в Африке. «Это последнее достижение является большим преимуществом для наших клиентов, приезжающих в Дубай. Мы знаем, что время имеет решающее значение в авиационной отрасли, и сокращение времени ожидания и упрощение процесса поездок в ОАЭ и через них являются огромным преимуществом для эксплуатантов».



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



Prime Jet увеличивает предложение групповых чартерных рейсов


Prime Jet, американский провайдер частных чартерных рейсов премиум-класса, объявил о расширении своих групповых чартерных предложений, включив в него международные направления. «Это захватывающее событие знаменует собой важную веху в нашей миссии по предоставлению клиентам беспрецедентного обслуживания и комфорта при групповых авиаперелетах до 30 пассажиров», - комментируют в компании.

В мае 2023 года Prime Jet представила свой первый элегантный и стильный ERJ 145, позволяющий перевозить 30 пассажиров. Теперь, имея три самолета ERJ 145, все из которых способны выполнять международные перевозки, Prime Jet быстро становится лидером рынка в секторе чартерных авиаперелетов для больших групп.


«Спрос на групповые чартерные рейсы находится на рекордно высоком уровне, и Prime Jet идеаль-

но подходит для удовлетворения этого спроса, как внутри страны, так и за рубежом, благодаря базам в Нью-Йорке, Лос-Анджелесе и Майами», - сказал Пол Кахалли, исполнительный вице-президент Prime Jet по продажам. «Большая часть наших групповых чартерных рейсов до сих пор выполнялась для профессиональных спортивных команд, а также корпоративных групп и туристических агентств. В четвертом квартале мы начнем ориентироваться на другие секторы групповых чартеров, такие как свадьбы, музыкальные туры и игры в гольф».

Компания эксплуатирует парк из 23 самолетов, включая Gulfstream G550, Gulfstream GV, Gulfstream GIVSP, Gulfstream GIV, Gulfstream 450 и Embraer 145, доступных для внутренних и международных рейсов. Компания имеет сертификаты безопасности, в том числе Wyvern Flight Leader, Wyvern Wingman, ARG/US Platinum, а также является членом NBAA.

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

Rosen поставит самый большой в мире 97-дюймовый 4K OLED-дисплей для комплектации салона

Компания Rosen Aviation, специализирующаяся на дисплеях и технологиях для пассажирских салонов со штаб-квартирой в Юджине, штат Орегон, анонсировала крупнейший в авиации дисплей для систем IFE — 97-дюймовый 4K OLED.

Дополнительный сертификат типа (STC) для VIP-самолета, комплектацию которого планируется завершить позднее в этом году, включает в себя разработку большого дисплея и сделает 97-дюймовый OLED-дисплей Rosen с размером диагонали более 8 футов самым большим из когда-либо известных интегрированных в салон самолета.

Лидер отрасли в области технологий дисплеев отметил, что новый сверхбольшой продукт по-прежнему разрабатывался с учетом небольшого веса и элегантной упаковки, несмотря на значительно увеличенную панель.

Вслед за 48- и 55-дюймовыми и новыми 42-, 65- и 77-дюймовыми OLED-дисплеями, анонсированными ранее в 2022 году, Rosen теперь предлагает полную линейку OLED-дисплеев для всех самолетов бизнес-класса, VIP и даже коммерческой авиации, начиная с 22-дюймовых и заканчивая к новым 97-дюймовым.

Компания отмечает, что клиенты всегда могут запросить другие индивидуальные решения.

Ли Кларк, старший вице-президент по стратегии компании Rosen Aviation, сказал: «Этот проект для неназванного клиента находится в разработке уже некоторое время, и увидеть его реализацию — удивительное достижение. Мы делаем гигантский 8-футовый шаг к сокращению разрыва между тем, что доступно дома, и тем, что мы можем поставить на самолет».



Jetport Interiors

Решения, создающие стиль

+

jetport-interiors.tech

Самолет Зеленского подлатали и установили развлекательную систему

Литовский провайдер услуг ТОиР J&C Aero завершил проект реконструкции, в рамках которого предоставил услуги по модификации и обновлению салонов для украинской государственной авиакомпании, которая, в частности, управляет самолетом Airbus ACJ319, используемым для авиаперевозок президента Украины.

В ходе проекта инженеры J&C Aero разработали изменения в конструкции, необходимые для интеграции новой бортовой развлекательной системы (IFE) и модернизации системы управления салоном самолета (CMS). Перед установкой компания также получила сертификацию EASA модификаций представительского салона в соответствии с новым STC. J&C Aero также выступила посредником в поставке спутниковой навигационной систе-

мы Ка-диапазона и поддержала ее последующую установку на самолет.

Кроме того, J&C Aero завершила полную реконструкцию салона самолета, включая тканевую обивку, кресла и диваны для руководителей, внутреннюю облицовку шпоном, ковры и ламинат, а также другие части салона. Обновленные элементы салона были произведены на предприятии J&C Aero, а работы по монтажу и техническому обслуживанию были выполнены компанией Magnetic MRO в Таллинском аэропорту в Эстонии в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию, разработанными J&C Aero.

Речь идет о самолете ACJ319 UR-ABA 2007 года выпуска.



A composite image featuring the FBO Experience logo at the top, which consists of a stylized 'V' shape above the text "FBO EXPERIENCE". Below the logo is a close-up photograph of the nose and cockpit area of a white aircraft. At the bottom of the image, there is a black banner with the text "FBOEXPERIENCE.COM" in white, followed by "PROMOTING FBO EXCELLENCE" in a smaller font.

Bell и MD стремятся улучшить сервис

Производители Bell и MD Helicopters недавно объявили о шагах по улучшению предложений по техническому обслуживанию своих вертолетов.

Bell сообщил, что теперь компания Boeing является авторизованным и одобренным поставщиком бывших в употреблении исправных материалов (USM) клиентам и специалистам по техническому обслуживанию вертолетов Bell 212 и 412. Детали USM доступны для покупки или обмена.

Все отремонтированные или капитально отремонтированные детали одобрены Федеральным управлением гражданской авиации и обрабатываются авторизованными сервисными центрами и центрами обслуживания клиентов Bell. В состав сменных/вращающихся запасных частей входят детали для вертолетов Bell 212 и 412, поддерживаемых компанией Boeing, такие как планер, главный редуктор, авионика, втулка несущего винта, лопасти несущего винта, лопасти рулевого винта и редукторы.

Кроме того, MD Helicopters (MDH) сформировала совет авторизованных сервисных центров, представляющий сеть из 40 предприятий. Эти усилия направлены на то, чтобы приблизить производителя к членам своей сети, улучшить общение, рассмотреть и обсудить изменения в политике, а также лучше понять потребности клиентов. MDH и совет также установят новую политику, цены, процедуры и продукты для поддержки авиапарка. Совет из шести членов будет собираться четыре раза в год. Наряду с MDH, в число первых членов вошли Thoroughbred Aviation, EM Heli-Logistics, SAS, Mt Hutt Aviation и Summit Helicopters.

Новое хвостовое оперение R66 будет доступно для модернизации

Компания Robinson Helicopter подтвердила изданию HeliHub.com, что недавно анонсированное горизонтальное хвостовое оперение R66 будет доступно в качестве комплекта для модернизации более ранних серийных вертолетов.

Новая конфигурация является стандартной для всех серийных вертолетов R66 с номера MSN 1279, зарегистрированных FAA. Поставки в другие страны последуют после получения одобрения от соответствующих органов летной годности.

Новое горизонтальное оперение обеспечивает

улучшенную реакцию по крену при полете на высоких скоростях, а в остальном, видимо, обеспечивает практически идентичные летные качества по сравнению с предшествующим вариантом. FAA сертифицировало новый горизонтальный стабилизатор совсем недавно, после многих лет разработки и тестирования компанией Robinson.

Это изменение никоим образом не меняет разрешенный диапазон полетов. Пока Robinson не сообщает ни дату, ни цену комплекта для модернизации.



Albinati и Jetron создают новую фирму

Объединив усилия и более чем 40-летний опыт, ресурсы и страсть к частной авиации, генеральный директор Albinati Aeronautics Стефано Альбинати и Мариан Янкарик, генеральный директор Jetron, представили недавно созданную компанию, которая призвана стать привлекательным игроком на рынке бизнес-авиации.

«Нашей основной деятельностью является продажа и приобретение подержанных деловых самолетов по всему миру, а также предоставление консультаций владельцам самолетов, кредиторам и учреждениям о стоимости перепродажи их активов. Мы координируем усилия по маркетингу и продажам по всему миру, чтобы успешно представлять различные самолеты от имени наших клиентов», - комментируют партнеры.

«Зная профессиональную этику и навыки Мариана в течение достаточно долгого времени, я хотел убедиться, что клиенты Albinati Aeronautics могут извлечь выгоду из его опыта и услуг, когда дело доходит до продажи и приобретения их самолетов», - сказал Стефано Альбинати.

«Мы стремимся к дальнейшему расширению и совершенствованию наших услуг в авиационной отрасли. У нас есть стратегические планы по укреплению нашей позиции заметного игрока на мировом рынке. Продолжая продвигаться вперед вместе с Jetron Switzerland, мы стремимся продолжать служить надежным партнером для владельцев самолетов и заинтересованных сторон по всему миру», - сказал Мариан Янкарик. «Вместе со Стефано мы надеемся установить новые стандарты в отрасли бизнес-джетов».

Gama Aviation сообщает о скромном росте выручки

Gama Aviation сообщает о скромном росте выручки, несмотря на хорошие показатели на рынке США в первой половине 2023 года. Совет директоров по-прежнему осторожен в своих прогнозах на второе полугодие 2023 года, что определяется как «стабильный прогресс».

Любой рост происходит на фоне сложной экономической и деловой среды, заявили в компании. Как и предполагалось, на прибыль также повлияло инфляционное давление издержек.

Марван Халек, генеральный директор, сказал: «Результаты первого полугодия 2023 года демонстрируют прогресс, которого Группа продолжает добиваться в консолидации и развитии значительного улучшения финансовых показателей, достигнутого за последние пару лет. Это результат тщательной реализации нашей стратегии органического роста и оптимизации нашей операционной платформы и базы затрат при одновременном продолжении выполнения миссии наших клиентов».

В целом выручка выросла на 4%, до \$145 млн, по сравнению с \$139,3 млн в середине прошлого года. Валовая прибыль выросла на 3%, до \$27,6 млн. Gama сообщила о скорректированной прибыли до вычета процентов и налогов (ЕБИТ) в размере \$0,3 млн по сравнению с \$1,8 млн в первом полугодии 2022 года.

Чистый приток денежных средств от операционной деятельности составил \$11,6 млн по сравнению с \$15,5 млн в первом полугодии 2022 года. С другой стороны, чистый долг составил \$66,1 млн, тогда как чистые банковские обязательства снизи-

лись на \$12,3 млн, до \$22,5 млн. По состоянию на 21 сентября 2023 года остатки денежных средств составляли \$9,1 млн.

Gama заявила, что продолжит концентрироваться на улучшении операционных показателей и контроле над расходами, чтобы смягчить влияние на прибыль, в то время как в Великобритании сохраняются инфляционные и негативные экономические условия.

Халек добавил: «Эти результаты, достигнутые на фоне очень сложной экономической и деловой среды, снова служат иллюстрацией надежности и устойчивости нашего бизнеса, а также непоколебимой приверженности и преданности наших сотрудников выполнению миссии наших клиентов. Несмотря на этот неопределенный экономический фон, поток деловых возможностей продолжает расти, и Группа сохраняет хорошие позиции на будущее».



Geneva Airpark экономит энергию

Швейцарский провайдер деловой авиации Geneva Airpark продолжит инвестировать в «энергетический переход», полностью обновив освещение в своем ангаре площадью 10 000 кв.м., которое теперь на 100% светодиодное.

Освещение оснащено системой управления, позволяющей регулировать интенсивность света в соответствии с потребностями деятельности и яркостью снаружи. К 2022 году Geneva Airpark уже приобрел четыре аккумуляторных аэродромных источников электропитания eGPU ITWGSE 7400 последнего поколения с нулевым уровнем выбросов, которые обеспечили клиентам 900 часов энергии.

Таким образом, проект Geneva Airpark является ответом на усилия аэропорта Женевы по снижению углеродного следа от деятельности и выполнению требований швейцарского плана OSTRAL по оптимизации потребления электроэнергии.

Благодаря светодиодной технологии и максимально точному регулированию использования в соответствии с потребностями инфраструктуры снижение потребления электроэнергии оценивается на 45–50% по сравнению с предыдущей галогенной системой освещения. Такое сокращение потребления электроэнергии будет означать, что Geneva Airpark больше не считается крупным потребителем согласно критериям Services Industriels de Geneve (поставщика энергии в Женеве).

AAR: нехватка технических специалистов достигла критической точки

Отчет, опубликованный группой технического обслуживания AAR, предупреждает, что нехватка авиамехаников в США достигла критической точки, и призывает работодателей «разрушить разрозненность» и сотрудничать со средними школами, колледжами, некоммерческими организациями и выборными должностными лицами, чтобы расширить ранний доступ к учебным программам и обучению по техническому обслуживанию в авиации.

Обсуждая способы устранения так называемого «разрыва в навыках среднего звена», в отчете приводятся тематические исследования и рассматриваются возможности привлечения талантов в соответствии с обновленными правилами FAA Part 147. Регламент отменяет требование к рабочему времени, которое измеряет компетентность на основе количества часов, и открывает путь для большего сотрудничества и дополнительных мест обучения.

Компания AAR со штаб-квартирой в Чикаго в парт-

нерстве с некоммерческой организацией Choose Aerospace выпустила учебную программу по авиации общего назначения для средних школ и колледжей, основанную на стандартах FAA по сертификации авиационных специалистов. В отчете рекомендуется агентству дополнительно обновить правила, чтобы позволить кандидатам в авиационные техники, окончившим учебную программу АОН в средней школе, сдать общий экзамен FAA для получения сертификата. ААР также призывает законодателей принять иммиграционную политику, которая позволит авиационным компаниям нанимать талантливых специалистов из-за границы для удовлетворения спроса.

«У нас есть возможности для роста. Нам просто нужны таланты», - сказал Райан Герцен, вице-президент ААР по развитию персонала. «Компании, которые инвестируют в обучение, должны стремиться решить эту проблему не только для себя, но и для отрасли».



Обновление авионики Cessna Citation XLS+ и XLS Gen2 до Garmin G5000

Textron Aviation объявила, что на самолетах Cessna Citation XLS+ и XLS Gen2 вскоре будет доступна интегрированная кабина пилота Garmin G5000, а начало установки в сервисных центрах Textron ожидается после получения дополнительного сертификата типа FAA в первой половине 2024 года.

Обновление авионики до версии G5000 модернизирует кабину и учитывает эволюцию воздушного пространства FAA, а также обеспечивает более низкую стоимость эксплуатации.

«Интегрированная кабина пилота Garmin G5000 уже является популярной модификацией для клиентов Cessna Citation Excel и XLS, поскольку она обеспечивает непревзойденную ситуационную осведомленность, более низкие эксплуатационные расходы и улучшенные впечатления от полета», - сказал Брайан Ролофф, старший вице-президент по поддержке клиентов. «Мы с нетерпением ждем возможности расширить этот вариант обновления для других операторов Citation, поскольку мы продолжаем разрабатывать и предоставлять лучшее обслуживание клиентов, а также поддерживать наших клиентов на протяжении всего жизненного цикла их самолетов».

Комплект авионики Garmin G5000 разработан таким образом, чтобы предоставить пилотам интуитивно понятную и современную кабину экипажа, включающей три ландшафтно-ориентированных дисплея с возможностью разделения экрана, интуитивно понятные сенсорные контроллеры и схемы аэропортов Garmin SafeTaxi с географической привязкой. База данных SafeTaxi обеспечивает операторам лучшую ситуационную осведомленность

при рулении в аэропортах за счет отображения ангаров, терминалов, вышек, рулежных дорожек и других знаков.

Установка G5000 на Citation XLS+ и XLS Gen2 включает в себя полностью цифровую автоматическую систему управления полетом (AFCS), обеспечивающую точную работу во всем диапазоне полета самолета. Система также включает режим экстренного снижения (EDM) в качестве стандартной функции. В случае потери герметизации каби-

ны самолета EDM способна автоматически снизить самолет до заданной высоты без вмешательства пилота. Защита от понижения скорости (USP) позволяет автопилоту помогать управлять скоростью полета, а также обеспечивает полностью совмещенный уход на второй круг, что значительно снижает рабочую нагрузку пилота. Кроме того, операторы получают доступ к большему количеству аэропортов и меньшим минимумам заходов на посадку по всему миру, поскольку G5000 имеет PBN/RNP 0,3 с возможностью захода на посадку LPV/APV.



Nomad Technics провел 12-летний чек Airbus ACJ319

Швейцарский провайдер услуг ТОиР Nomad Technics (входит в группу компаний Nomad Aviation) недавно завершил 12-летнюю проверку Airbus ACJ319, что стало крупнейшим мероприятием по техническому обслуживанию, когда-либо проводившимся швейцарской компанией на ACJ319. Проверка включала тщательное обследование внешнего и внутреннего силового набора конструкции самолета, что потребовало снятия и переустановки всего салона.

При осмотре была выявлена коррозия некоторых

компонентов, требующая либо замены, либо ремонта. Инженеры также устранили дефекты систем и конструкции, а также провели проверки и техническое обслуживание двигателей и реверсоров тяги. Функциональные и эксплуатационные испытания всех систем самолета завершили техническое обслуживание, и компания Nomad вернула самолет заказчику.

«Успешное завершение этой 12-летней проверки самолета ACJ319 является важной вехой для Nomad Technics и позволит нам еще больше расши-

рить возможности по предложению и выполнению такого рода сложных услуг по техническому обслуживанию не только для Airbus, но и для других типов самолетов», - сказал Серж Киффер, менеджер по техническому обслуживанию Nomad Technics.

Директор по продажам и управлению проектами компании Томас Гирлих выразил удовлетворение работой команды Airbus, занимающейся кабинами и слесарными работами. «Мы с нетерпением ждем возможности приветствовать владельцев и операторов самолетов Airbus на нашем предприятии в Базеле, Швейцария, чтобы продемонстрировать наше высококвалифицированное обслуживание VVIP самолетов», - заключил он.

С августа 2018 года компания Nomad Aviation начала предлагать услуги по техобслуживанию и хранению воздушных судов в Базеле, Швейцарии. Дочерняя компания Nomad Technics AG получила в международном аэропорту Euro Airport (Базель) обогреваемый ангар площадью 7400 кв. м, а также приангарную стоянку на 7000 кв. м. Как ангар, так и стоянка могут разместить самолеты размера Airbus A320 и Boeing 737. Компания, имеющая одобрение EASA Part 145, может проводить плановое и внеплановое техническое обслуживание, и ремонтные работы на самолетах Cessna Citation 525 и Bombardier Challenger. Начиная с октября 2018 года линейное и базовое обслуживание доступно для бизнес-джетов Bombardier Global, Global XRS, Global 6000, Embraer Legacy 600 и 650. Кроме того, компания предлагает поддержку AOG 24/7. Помимо сертификата EASA, Nomad Technics AG имеет одобрение авиационных властей Арубы и Каймановых островов.



Duncan Aviation представила Falcon 900EX с уникальными характеристиками

Когда внимание одного из прошлых клиентов Duncan Aviation привлек Falcon 900EX с необычной планировкой, он начал рассматривать возможности и представил себе необработанный алмаз, который мог бы стать его новой жемчужиной. И он знал, к кому обратиться за помощью. «Этот проект был масштабным мероприятием», - объясняет менеджер по продажам Нейт Кленке.

«Почти всё в самолете, от входа до кормы, было новым или требовало некоторой модификации. Это требовало детального планирования на протяжении всего процесса, от первоначального запроса о

масштабировании проекта и связанных с ним затрат, до проектирования, повседневного управления, постоянного внимания к деталям и окончательной установки».

Директор по техническому обслуживанию Роберт Тод говорит, что этот Falcon 900EX — пятый многомиллионный проект его компании с Duncan Aviation. «Это был полный ремонт экстерьера и интерьера», - говорит Тод. «Конечный продукт оказался, как и ожидалось, на высшем уровне. Спасибо Duncan Aviation, а также дизайнерам, инженерам и

техническим специалистам, участвовавшим в этом проекте!»

Владелец оценил дизайн и изысканный стиль на этапе планирования и проектирования проекта. «Команда Duncan Aviation Design прошедшие годы отремонтировала для него несколько самолетов», - говорит ведущий дизайнер Duncan Aviation Стефани Кун. «У него опытный взгляд на дизайн и стиль, и он принимает во внимание все детали. Мы приветствовали его открытость к большим идеям и предложениям, и он тщательно рассмотрел все предложения и идеи команды. Работа с таким человеком всегда делает проект более интересным и увлекательным».

«Мы начали процесс с визуализации», - говорит Кун. «Это были концептуальные рисунки и вдохновляющие изображения, которые создавали общее настроение или концепцию. Реакция владельца на определенные детали и отзывы помогли задать тон и усовершенствовать общий дизайн».

«При создании полного интерьера Falcon с использованием нескольких наших ключевых обновлений, включая разработанные Duncan Aviation накладные панели PSU (Passenger Service Unit) и модернизацию кухни, мы предоставляем наш пакет оборудования Finishing Touches для завершения трансформации интерьера», - говорит Трейси Боеш, старший представитель по продажам Falcon Completions & Modifications. «Это обеспечивает единый внешний вид с одинаковым профилем и стилем, так что ручки в камбузе, туалете, оконных шторах и крышках полок для напитков гармонируют во всем самолете».



Airbus представляет PioneerLab — свою новую двухдвигательную летающую лабораторию

Во время Национальной авиационной конференции Германии в Гамбурге компания Airbus Helicopters представила PioneerLab, свой новый двухдвигательный демонстратор технологий на базе платформы H145. Он дополняет линейку летающих лабораторий и сфокусируется на тестировании технологий, которые сокращают выбросы вертолетов, повышают автономность и интегрируют материалы на биологической основе.

«С помощью PioneerLab мы продолжаем нашу амбициозную стратегию по тестированию и совершенствованию новых технологий на борту наших

вертолетов-демонстраторов», - сказал Томаш Крысински, руководитель исследовательских и инновационных программ Airbus Helicopters. «Лаборатория PioneerLab, которая базируется в Германии на нашей площадке в Донаувёрте, станет платформой для тестирования технологий, специально предназначенных для двухдвигательных вертолетов».

Цель PioneerLab – продемонстрировать экономию топлива до 30% по сравнению с обычным H145 благодаря гибридной электрической силовой установке и аэродинамическим улучшениям. На борту

демонстратора Airbus Helicopters также проведет летные испытания структурных компонентов, изготовленных из био- и переработанных материалов, целью которых является снижение воздействия на окружающую среду на протяжении всего жизненного цикла воздушного судна. Компания намерена производить новые детали, используя процессы, которые снижают потребление материалов и энергии и улучшают возможность вторичной переработки. Дальнейшая исследовательская деятельность будет включать интеграцию новейших цифровых технологий в систему управления полетом вертолета и связанные с ней датчики для повышения автономности и безопасности на критических этапах полета, таких как взлет и посадка.

PioneerLab частично финансируется BMWK, Федеральным министерством экономики и борьбы с изменением климата Германии, через национальную исследовательскую программу LuFo. Летающие лаборатории Airbus Helicopters предоставляет гибкие и эффективные испытательные стенды для быстрого тестирования технологий. Они являются частью стратегии компании по внедрению дополнительных инноваций для улучшения текущих продуктов, а также доработки технологий для будущих платформ.

Летная кампания PioneerLab уже началась на крупнейшей немецкой площадке производителя в Донаувёрте, где первым технологическим новшеством стала система предупреждения о столкновении несущего винта с препятствиями, испытанная на борту демонстратора. Следующим этапом станет испытание автоматизированной системы взлета и посадки.



Surf Air Mobility подтвердила свой заказ и внесла залог за первые 20 Cessna Grand Caravan EX

Textron Aviation объявила, что Surf Air Mobility Inc. подтвердила свой заказ и внесла залог за первые 20 самолетов Cessna Grand Caravan EX, которые будут приобретены в рамках ранее объявленного первоначального заказа на 100 самолетов с возможностью поставки еще 50 самолетов.

Ожидается, что поставки самолетов начнутся в первой половине 2024 года. Ожидаемая поставка демонстрирует прогресс в эксклюзивных отношениях между двумя компаниями, поддерживающими разработку Surf Air Mobility электрифицированного самолета Cessna Grand Caravan EX.

Surf Air Mobility — это региональная платформа воздушной мобильности, которая — после получения одобрения FAA — намерена совместно со своими коммерческими партнерами разработать технологию модернизируемых силовых агрегатов для электрификации существующих парков самолетов. Вместе с Southern деятельность Surf Air Mobility охватывает 44 города, обслуживая более 99 000 пассажиров и более 18 000 вылетов в первом квартале 2023 года.

Летом 2021 года Surf Air Mobility подписала соглашение с Textron Aviation о приобретении до 150 однодвигательных турбовинтовых самолетов Cessna Grand Caravan EX, на которых планирует заменить газотурбинные двигатели Pratt & Whitney PT6 гибридно-электрическими силовыми установками. Surf Air Mobility планирует разработать гибридно-электрическую силовую установку и получить дополнительный сертификат типа (STC) FAA для установки системы на своем парке Caravan. Силовая установка будет использовать турбогенератор

для зарядки аккумуляторов, которые приводят в действие электродвигатель с винтом. По словам председателя и генерального директора Surf Air Mobility Судхина Шахани, Surf Air Mobility все еще ведет переговоры с производителями электродвигателей, турбогенераторов и аккумуляторов.

Surf Air Mobility ожидает, что гибридный электрический самолет Cessna Grand Caravan EX будет ис-

пользоваться Surf Air Mobility в ее собственной сети, соединяя больше аэропортов прямыми рейсами на короткие расстояния по всей территории США на пути к созданию региональной платформы массового транспорта для устойчивой связи. Surf Air Mobility также станет эксклюзивным поставщиком Textron Aviation некоторых технологий аккумуляторных электрических и гибридных электрических силовых установок для Cessna Grand Caravan.



Horizon Aircraft переходит концепцию 7-местного eVTOL

Horizon Aircraft, занимающаяся проектированием eVTOL, объявляет о переходе на концепцию 7-местного гибридного электрического самолета. Компания объявила, что улучшила конструкцию своего прототипа гибридного электрического самолета с вертикальным взлетом и посадкой и теперь нацелена на будущее производство семиместной модели. Первоначально компания планировала спроекти-

ровать и произвести пятиместное воздушное судно.

Однако благодаря положительным результатам летных испытаний своего прототипа в масштабе 50%, а также сложному аэродинамическому, структурному и электрическому анализу, компания теперь считает, что может увеличить свой первоначальный прототип, с размещением одного пилота

и шести пассажиров. Потенциальные клиенты в секторах медицинской эвакуации, деловой авиации и коммерческих грузовых перевозок сообщили Horizon Aircraft, что более крупные самолеты с меньшими затратами на пассажиро-километр лучше соответствуют их потребностям. Новый увеличенный прототип компании теперь называется Cavorite X7 и заменит Cavorite X5.



Самолет Cavorite X7 будет иметь полную массу примерно 5500 фунтов при прогнозируемой полезной нагрузке 1500 фунтов. Компания полагает, что при расчетной максимальной скорости 250 миль в час и средней дальности полета более 500 миль с аварийным запасом топлива этот экспериментальный самолет, если в конечном итоге получит лицензию для коммерческого использования, будет иметь хорошие возможности для того, чтобы преуспеть в медицинской эвакуации и критически важном снабжении: доставка, помощь при стихийных бедствиях и специальные миссии .

Компания полагает, что предлагаемый самолет также будет привлекателен для региональной воздушной мобильности – перевозки людей и грузов на расстояние от 50 до 500 миль. В отличие от многих воздушных судов в своей категории, Cavorite X7 разрабатывается с гибридной электрической системой. Компания разрабатывает Cavorite X7 таким образом, чтобы после вертикального взлета он мог заряжать свои батареи в полете при конфигурации традиционного самолета. После вертикальной посадки и завершения миссии Cavorite X7 сможет перезарядить аккумуляторную батарею менее чем за 30 минут и быть готовым к следующей миссии.

Joby Aviation определила место под свой первый завод по производству eVTOL

Joby Aviation объявила о планах разместить свой первый завод по производству eVTOL в Дейтоне, штат Огайо, на родине авиации. Братья Райт, которые изобрели и летали на первом самолете с двигателем, жили и работали в Дейтоне и открыли там в 1910 году первый авиационный завод в США.

Joby планирует построить объект, способный поставлять до 500 воздушных судов в год, поддерживая до 2000 рабочих мест. Ожидается, что он будет введен в эксплуатацию в 2024 году. Joby планирует использовать существующие близлежащие здания, чтобы начать работу в ближайшем будущем. Долгосрочный инвестор Joby, Toyota, которая работала с Joby над проектированием и успешным запуском пилотной производственной линии компании в Марине, штат Калифорния, планирует продолжать консультировать Joby.

Летом Joby Aviation получила специальный сертификат летной годности FAA для первого воздушного судна, построенного на экспериментальной производственной линии в Марине, Калифорния, что позволило начать летные испытания. Летательный аппарат был изготовлен в соответствии с выпущенным проектом и построен в соответствии с полным внедрением системы управления качеством, что делает его соответствующим требованиям компании. Это важный шаг на пути к получению сертификата типа Федерального авиационного управления (FAA), необходимого для начала коммерческих пассажирских перевозок.

Построив основные элементы eVTOL – крыло, хвостовое оперение и фюзеляж, компания приступает

к процессу сборки конструкций и монтажу проводки, электроники и силовых установок на своей экспериментальной производственной линии. В Joby ожидают, что летные испытания воздушного судна начнутся в конце 2023 года.

Система управления качеством Joby, разработанная за несколько лет, включает в себя отслеживание и документирование каждой детали, управле-

ние конфигурацией технических чертежей, условия окружающей среды во время изготовления и др. Система регулярно проверяется FAA в рамках подготовки компании к получению производственного сертификата после сертификации типа для eVTOL. Параллельно с производством самолетов в Марине, Joby активно оценивает предложения ряда штатов США по поддержке строительства других производственных площадок.



London Oxford Airport хочет стать центром экологически чистого транспорта

Администрация London Oxford Airport поставила перед собой цель стать ведущим британским центром экологически чистого транспорта, поскольку в течение следующих 20 лет появятся новые технологии и воздушные суда сегмента eVTOL. Частный аэропорт объявил об этой инициативе во время недавней конференции, на которой глава отдела развития бизнеса Джеймс Диллон-Годфрей наметил инфраструктурные проекты аэропорта и цели развития.

«Местное правительство предлагает создать специальный транспортный узел на территории аэродрома, где будут размещаться все формы и виды нового экологически чистого транспорта», - сказал Диллон-Годфрей. London Oxford Airport находится примерно в девяти милях от центра города и в 65 милях от центра Лондона.

Диллон-Годфрей считает, что долгосрочный проект, первоначальный бюджет которого составляет более \$29 млн, в основном направленный на развитие инфраструктуры наземного транспорта, станет благом для аэропорта и поможет обеспечить его выживание в будущем. «У нас есть возможность интегрировать наземную сеть с решениями для воздушного транспорта, включая региональные коммерческие услуги с FBO, расположенными рядом друг с другом на западной стороне взлетно-посадочной полосы».

Также есть возможность построить рядом вертипорт. «Все это будет интегрировано с электрическими воздушными судами нового поколения и моделями, использующими различные версии

экологически чистого топлива», - сказал Диллон-Годфрей. «Потенциально это может быть одно из самых экологически чистых решений для коммерческих аэропортов в Европе, и мы будем стремиться к этому, поскольку в конечном итоге мы сможем отметить здесь все эти флажки».

London Oxford Airport, который зарекомендовал себя как одно из лучших мест в Великобритании для летных школ, начал диверсификацию около

15 лет назад под руководством своих владельцев Reuben Brothers, которым также принадлежит лондонский вертолетный парк в Баттерси. Аэропорт открыл VIP-терминал, обеспечив операторам и состоятельным частным лицам легкий доступ как в Лондон, так и в богатый регион Котсуолдс. Он также начал развивать кластер бизнес-авиации, предлагая офисные и ангарные помещения MRO и другим поставщикам услуг, включая Excellence Aviation, P3 и Volare Aviation.



Самолет, построенный в одном экземпляре: Airbus A340-8000

Какой самый редкий Airbus вы знаете? Приходит на ум A318, или A319neo, правда? Но нет. В 1998 году Airbus построила уникальный самолет A340-8000, который был выпущен в единственном экземпляре. Он создан на базе A340-200, но оснащен дополнительными топливными баками, благодаря которым дальность полета этой машины достигает 14 800 км против 12 400 у базовой версии. Это 8 000 морских миль – поэтому модификация и получила индекс -8000.

Специальная версия предназначалась для султана

Брунея: он заказал самолет в подарок для своего брата. Увеличенная дальность нужна была для того, чтобы представители брунейской королевской семьи могли без дозаправок добираться до Европы и США. Естественно, машина была построена в VIP-конфигурации. Интересно, что эксплуатироваться борт начал не сразу, сначала его передали заказчику, а потом около года он простоял в берлинском Шенефельде, где ему собирали VIP-салон.

Но и после этого машина в Бруней не попала: заказчик отказался от самолета, выплатив неустой-

ку – и борт поставили на длительное хранение. До 2007 года A340-8000 простоял в Гамбурге, пока его не приобрело правительство Саудовской Аравии, а в 2010 году его передали королевской семье Саудовской Аравии. Сейчас он снова стоит на хранении: саудитам такой «дальнобойный» самолет не нужен, у них есть и обычный A340-200. Кстати, они заказали было и A380 в VIP-компоновке с тремя палубами, лифтами и концертным залом, но в итоге заказ был отменен.

Источник: *FrequentFlyers.ru*



Активность в Германии резко упала из-за пошатнувшейся экономики

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, по прошествии большей части сентября (1-24 сентября) мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов упал на 3% по сравнению с сентябрем 2022г., но на 18% опережает тот же период сентября 2019г.

Объем полетов регулярных авиакомпаний вырос на 16% по сравнению с сентябрем прошлого года, но все еще на 6% отстает от 2019г. Мировые грузовые авиаперевозки снизились на 8% относительно прошлого года, немного отставая от 2019г.

Европа

На 38-й неделе, закончившейся 24 сентября, трафик бизнес-джетов в Европе упал на 1% по сравнению с предыдущей неделей, и на 7% – по сравнению с теми же датами 2022г. В Испании наблюдается рост количества рейсов бизнес-джетов по сравнению с сентябрем прошлого года. Самый загруженный рынок Франции отстает от прошлого года на 4% и на 3% выше по сравнению с сентябрем 2019г.

Самым слабым европейским рынком является Германия: рейсы бизнес-джетов упали на 8% по сравнению с четырьмя годами ранее, а внутренний трафик снизился на 19% по сравнению с 2019г. Даже в России внутренние авиаперевозки снизились не так сильно. Напротив, количество внутренних рейсов бизнес-джетов в Турции увеличилось более чем на 50% по сравнению с 2019г.

Северная Америка

На 38-й неделе активность бизнес-джетов в Северной Америке выросла

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	1,887,384	74%	16.4%	31.5%	93.1%	-5.7%
Business Aviation	360,812	14%	-3.1%	0.9%	40.1%	17.7%
Other	239,454	9%	27.5%	60.0%	149.5%	68.0%
Cargo	67,012	3%	-8.0%	-15.1%	-8.0%	-0.4%
Grand Total	2,554,662	100%	13.3%	26.4%	82.0%	1.4%

Глобальный трафик самолетов в сентябре 2023 г. (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Country Flows (to - from)	PTD Flights	% of total	PTD vs 1 yr ago	PTD vs 2 yrs ago	PTD vs 3 yrs ago	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
France - France	2,128	4.7%	-9.6%	-27.9%	-6.5%	-9.9%
Italy - Italy	1,929	4.2%	-5.1%	-4.9%	28.7%	37.8%
Germany - Germany	1,860	4.1%	-14.3%	-21.8%	-17.3%	-19.4%
United Kingdom - United Kingdom	1,836	4.0%	-4.9%	-9.3%	33.0%	3.3%
Spain - Spain	1,251	2.7%	7.3%	-10.6%	52.2%	32.2%
Turkey - Turkey	1,004	2.2%	-2.1%	3.0%	-1.4%	51.2%
United Kingdom - France	893	2.0%	-1.4%	-5.2%	96.3%	14.6%
France - United Kingdom	888	1.9%	0.9%	-5.2%	138.7%	12.5%
France - Italy	686	1.5%	-2.3%	-13.6%	45.6%	21.2%
Italy - France	686	1.5%	-3.7%	-20.0%	53.8%	17.1%
Sweden - Sweden	605	1.3%	-9.0%	111.5%	93.3%	193.7%
France - Switzerland	574	1.3%	4.0%	-26.8%	43.9%	15.3%
Switzerland - France	562	1.2%	-0.4%	-25.8%	33.8%	7.5%
Russia - Russia	505	1.1%	-13.4%	-55.6%	-48.7%	-15.6%
Greece - Greece	488	1.1%	4.3%	-2.6%	63.8%	35.9%
Grand Total	45,673	100.0%	-6.6%	-15.2%	24.7%	10.2%

Направления европейских бизнес-джетов по странам, сентябрь 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

на 3% по сравнению с 37-й неделей, и на 5% ниже показателей того же периода 2022г. Тетерборо является самым популярным пунктом отправления, но он также имеет из один самых слабых относительных показателей активности: трафик упал на 8% по сравнению с сентябрем прошлого года, и на 1% ниже относительно сентября 2019г. По сравнению с рекордными уровнями прошлого года, Лас-Вегас Маккаран, Вашингтон Даллес и Чикаго Мидуэй в сентябре демонстрируют двузначное снижение в годовом исчислении, Чикаго Мидуэй – единственный из трех, отставший и от сентября 2019г.

Азия

С начала сентября активность бизнес-авиации в Азиатско-Тихоокеанском регионе на 17% выше по сравнению с сентябрем прошлого года, и на 51% выше относительно 2019г. Трафик в Индии, крупнейшем рынке региона, на 26% опережает прошлый год, и показывает трехзначный рост по сравнению с 2019г. В Китае наблюдается трехзначный рост в годовом исчислении и двузначный – относительно сентября 2019г.

В этом месяце самолеты Bombardier являются наиболее активным типом в регионе, однако по количеству вылетов лидируют бизнес-джеты Gulfstream. Airbus и Boeing летают меньше по сравнению с прошлым годом, а Boeing также показал снижение на 6% по сравнению с сентябрем 2019 года.

Ближний Восток

В сентябре из аэропортов Ближнего Востока выполнено более 5000 рейсов бизнес-джетов, что на 3% меньше, чем в сентябре прошлого года, хотя на 41% больше, чем четыре года назад. Трафик в крупнейших аэропортах неоднозначный: в аэропортах Короля Халеда и Аль-Мактум наблюдается двузначный рост по сравнению с прошлым годом, а в Бен-Гурион и Короля Абдулазиза — двузначный спад.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Рынок бизнес-джетов США держится и, похоже, отражает более устойчивые экономические перспективы экономики США в третьем квартале. И наоборот, использование бизнес-джетов в Европе более слабое, особенно в странах, пострадавших от рецессии, таких как Германия. В Азии активность бизнес-джетов сравнительно низка, но все еще на рекордных высотах по историческим меркам».

Departure Airport	Departures [~] PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)	PTD vs 4 yrs ago (Depts)
KTEB,TEB,Teterboro,New York	5,333	3.0%	-8.2%	23.9%	160.8%	-0.9%
KDAL,DAL,Dallas Love Field,Dallas (US-TX)	2,623	1.5%	-6.2%	2.3%	31.5%	23.7%
KLAS,LAS,McCarran Intl.,Las Vegas (US-NV)	2,455	1.4%	-13.6%	-8.4%	116.1%	2.3%
KVNY,VNY,Van Nuys,Los Angeles (US-CA)	2,297	1.3%	-1.8%	-6.8%	31.1%	14.6%
KIAD,IAD,Washington Dulles Intl.,Washington (US-DC)	2,076	1.2%	-12.0%	17.1%	81.8%	2.2%
KHPN,HPN,Westchester County,New York	2,024	1.1%	-7.9%	-13.2%	46.1%	5.0%
KHOU,HOU,William P Hobby,Houston (US-TX)	1,697	0.9%	-6.4%	2.6%	47.4%	10.4%
KSNA,SNA,John Wayne -Orange County,Los Angeles (US-CA)	1,615	0.9%	-9.9%	-6.9%	33.5%	22.3%
KMDW,MDW,Chicago Midway Intl.,Chicago	1,614	0.9%	-10.0%	-5.2%	90.6%	-9.6%
KPDK,PKD,DeKalb Peachtree,Atlanta (US-GA)	1,612	0.9%	-0.4%	-4.0%	30.3%	18.8%
KAPA,APA,Centennial,Denver (US-CO)	1,590	0.9%	-8.6%	-10.5%	18.0%	12.9%
KPBI,PBI,Palm Beach Intl.,West Palm Beach	1,534	0.9%	-6.3%	0.9%	47.2%	56.7%
KBNA,BNA,Nashville Intl.,Nashville (US-TN)	1,466	0.8%	-3.3%	8.2%	77.9%	26.6%
KBED,BED,Laurence G Hanscom Field,Boston	1,398	0.8%	7.6%	23.3%	96.1%	26.5%
KSDL,SCF,Scottsdale,Phoenix (US-AZ)	1,388	0.8%	-7.5%	-8.6%	21.3%	40.9%
Grand Total	179,833	100.0%	-4.4%	1.0%	50.5%	19.5%

Самые загруженные аэропорты в США, сентябрь 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Departure Country	Departures [~] PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)	PTD vs 4 yrs ago (Depts)
India	1,205	14.8%	25.9%	71.2%	130.0%	141.0%
China	955	11.7%	172.9%	36.6%	23.1%	48.1%
United Arab Emirates	795	9.7%	6.1%	39.0%	53.8%	87.9%
Saudi Arabia	741	9.1%	8.0%	33.8%	65.0%	16.7%
Japan	505	6.2%	44.3%	54.0%	127.5%	43.9%
Indonesia	458	5.6%	8.8%	69.0%	133.7%	100.9%
Thailand	378	4.6%	69.5%	113.6%	175.9%	223.1%
Singapore	371	4.5%	34.4%	347.0%	211.8%	33.5%
Israel	368	4.5%	-25.7%	16.5%	-4.4%	19.5%
Kazakhstan	251	3.1%	-20.3%	-25.7%	-1.6%	0.8%
Malaysia	221	2.7%	-23.8%	68.7%	-23.5%	5.2%
Hong Kong	196	2.4%	88.5%	94.1%	42.0%	-0.5%
Philippines	173	2.1%	-5.5%	6.1%	232.7%	39.5%
Azerbaijan	133	1.6%	49.4%	77.3%	129.3%	90.0%
Uzbekistan	131	1.6%	6.5%	156.9%	151.9%	297.0%
Grand Total	8,154	100.0%	16.6%	43.7%	57.7%	50.9%

Трафик бизнес-джетов по странам Азии, сентябрь 2023 г.

Departure Airport	Departures [~] PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)	PTD vs 4 yrs ago (Depts)
LTBA,ISL,Ataturk Intl.,Istanbul	605	12.1%	-7.5%	7.7%	5.4%	75.9%
OERK,RUH,King Khaled Intl.,Riyadh	387	7.7%	11.5%	65.4%	105.9%	59.9%
OMDW,DWC,Al Maktoum Intl.,Dubai	365	7.3%	10.9%	50.8%	60.8%	238.0%
LTFE,BJV,Milas Bodrum Intl.,Bodrum	354	7.1%	8.3%	20.0%	-10.4%	131.4%
LLBG,TLV,Ben Gurion Intl.,Tel Aviv	306	6.1%	-21.5%	20.0%	-9.2%	18.6%
LCLK,LCA,Larnaca Intl.,Larnarca	229	4.6%	-0.9%	-12.9%	10.6%	18.7%
LTBS,DLM,Dalaman Intl.,Dalaman	194	3.9%	7.8%	22.0%	-16.4%	48.1%
LTAC,ESB,Esenboğa Intl.,Ankara	188	3.8%	-18.3%	-13.4%	2.2%	11.9%
LTFM,IST,Istanbul,Istanbul	173	3.5%	3.0%	311.9%	179.0%	620.8%
OEJN,JED,King Abdulaziz Intl.,Jeddah	165	3.3%	-24.0%	18.7%	43.5%	-32.4%
OMDB,DXB,Dubai Intl.,Dubai	156	3.1%	-2.5%	20.9%	33.3%	54.5%
LTAI,AYT,Antalya Intl.,Antalya	139	2.8%	-9.7%	-9.7%	-9.2%	-18.2%
OMAD,AZI,Bateen,Abu Dhabi	124	2.5%	17.0%	49.4%	134.0%	22.8%
LTFJ,SAW,Sabiha Gökçen Intl.,Istanbul	102	2.0%	-2.9%	-7.3%	8.5%	-5.6%
OTBD,DIA,Doha Intl.,Doha	100	2.0%	-8.3%	132.6%	156.4%	96.1%
Grand Total	5,013	100.0%	-3.4%	13.9%	17.1%	41.2%

Аэропорты бизнес-авиации Ближнего Востока, сентябрь 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Джеты, пролетающие вблизи иранской границы, подвергаются подмене сигналов GPS

Специалисты по международным операциям и безопасности полетов предупреждают, что самолеты, пролетающие над Ираком вблизи иранской границы, подвергаются воздействию ложных сигналов GPS, что приводит к сбоям в навигации.

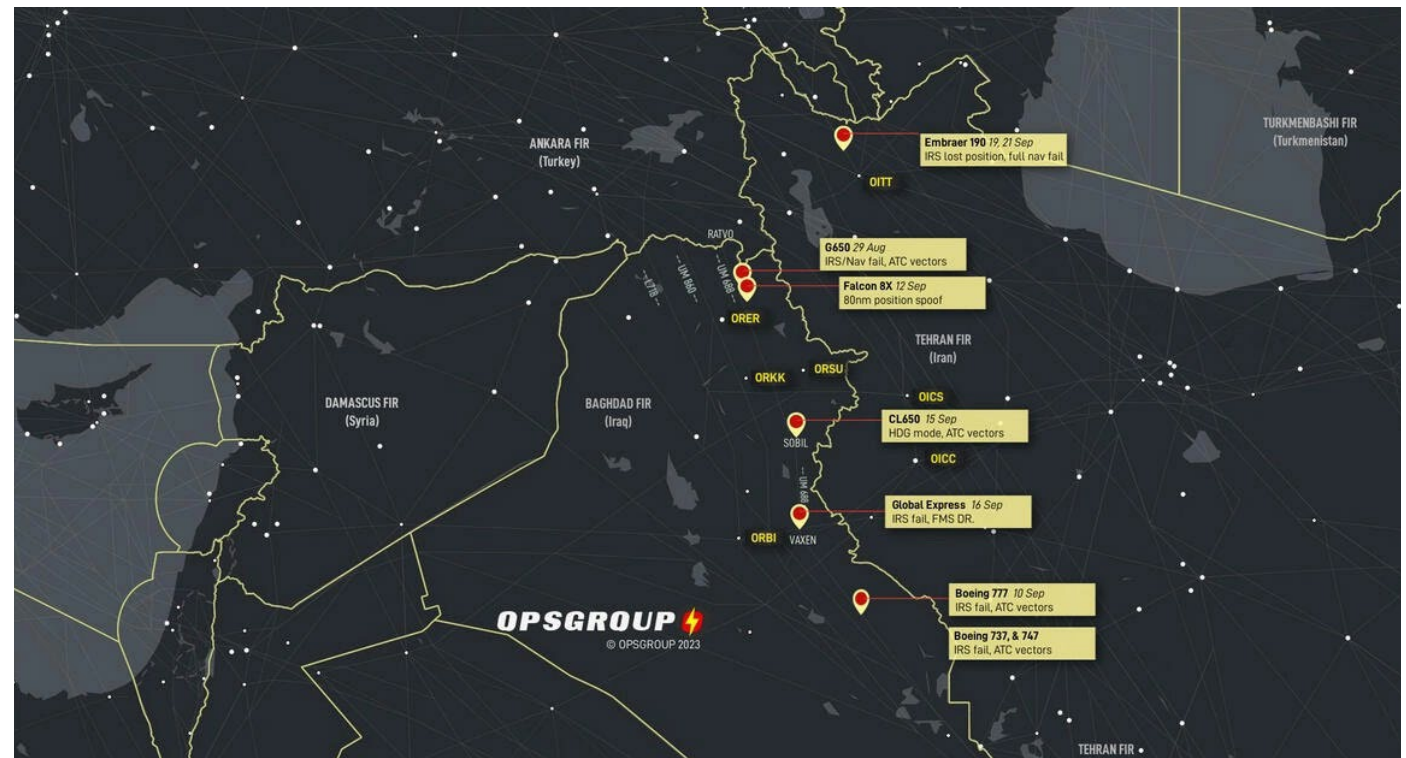
Ops Group выпустила предупреждение о риске «Уровня 1», сославшись на 12 отдельных отчетов, касающихся самолетов, начиная от Embraer Praetor 600, Bombardier Challenger 650, Gulfstream G650 и Dassault Falcon 8X до Embraer 190 и Boeing 737 и 777.

«Появляется тревожная новая тенденция в воздушном пространстве на маршруте: самолеты становятся мишенью для ложных сигналов GPS, что быстро приводит к полной потере навигационных возможностей», - предупредили в Ops Group, добавив, что такого типа «сбои» раньше не наблюдалось. В большинстве случаев инерциальная система отсчета (IRS) стала непригодной для использования, входные сигналы датчиков VOR/DME выходят из строя, часы UTC самолета выходят из строя, а экипажи запросили для навигации команды наведения от УВД. Большинство сообщений поступило на прошлой неделе с маршрута UM688 в Ираке.

Ops Group заявила, что опасения, связанные с этим, многочисленны, в том числе то, что это происходит в зоне и без того высокого риска, и что «теперь показано, что возможна вероятность того, что события такого типа можно будет увидеть в других местах». В Ops Group добавили, что у большинства экипажей нет адекватных процедур для борьбы с «подменой GPS», и они будут удивлены тем, насколько быстро это влияет на навигационные системы.

Специализирующаяся на безопасности компания Duami объяснила, что это отличается от глушения GPS, при котором сигнал прерывается до такой степени, что его невозможно использовать. При «подмене» передается ложный сигнал GPS, в результате чего системы GPS указывают ложное местоположение без предупреждения пилотов. Этот ложный сигнал GPS настолько силен и имеет достаточную целостность, что он обманывает системы самолета и «сделает IRS самолета непригодной для использования за считанные минуты». «Подмена» сигнала привела к отклонению до 80 морских миль, отметила Duami.

В большинстве самолетов GPS интегрирован в навигационные системы и не имеет отдельной системы IRS. Duami сообщила, что если у экипажей нет процедур на случай непредвиденных обстоятельств, есть несколько шагов по смягчению последствий, которые можно предпринять до и во время полета, включая проверку нотамов FIR на предмет сообщений о подмене, выполнение полной настройки IRS при входе в зону повышенного риска и знание типичную иерархию датчиков для положения FMS. Экипажам также следует рассмотреть возможность отмены выбора входного сигнала датчика GPS, если такая опция доступна.



Пилотов решили отучить от посадок в поле

Как стало известно “Ъ”, недавняя аварийная посадка пассажирского А-320 «Уральских авиалиний» на пшеничном поле в Новосибирской области была квалифицирована Росавиацией как «серьезный инцидент». Его виновники еще не определены, однако в превентивных целях ведомство уже распространило по авиакомпаниям рекомендации о дополнительном обучении их летчиков действиям в случае отказа системы уборки шасси самолета.

Главное требование циркуляра — обязать пилотов правильно рассчитывать остаток топлива с учетом его повышенного расхода и только после этого принимать решение об уходе на запасной аэродром. Экипажу А-320 керосина до него как раз и не хватило.

В распространенной на днях так называемой Информации по безопасности полетов №9 Централь-

ное межтерриториальное управление Росавиации назвало аварийную посадку борта RA73805 в сельхозугодьях «серьезным авиационным инцидентом». По данным ведомства, утром 12 сентября при заходе на посадку в аэропорту Омска у пассажирского самолета А-320, следовавшего рейсом из Сочи, был зарегистрирован отказ одного из гидравлических контуров, условно называемого «зеленым». Напомним, гидравлика Airbus состоит из трех независимых друг от друга контуров, поэтому техническая неисправность посадке не мешала, тем не менее экипаж решил уходить на второй круг.

В наборе высоты, как сообщает Росавиация, пилоты стали убирать механизацию крыла и шасси, однако штатно убралась только механизация. «Дискретный сигнал о неубранных шасси регистрировался до конца полета», — говорится в сообщении, но экипаж не выявил отказа. Оказавшись в зоне ожидания омского аэропорта, пилоты решили лететь в Новосибирск, рассчитали дистанцию и количество топлива для полета на запасной аэродром Толмачево, однако уже в полете выяснилось, что расход топлива превышает расчетные значения и до Новосибирска его не хватит. В итоге экипаж был вынужден сажать машину на выбранную с воздуха площадку и успешно выполнил посадку в поле возле поселка Убинск. Приземление прошло благополучно. Шестеро членов экипажа и 161 пассажир не пострадали.

В рекомендательной части своего бюллетеня Росавиация потребовала от руководства авиакомпаний обеспечить выполнение гражданскими летчиками «Общих правил подготовки к полетам», утверж-



денных ранее Министерством транспорта. В частности, учитывать при расчете количества топлива возможные изменения метеоусловий, отклонения от маршрута и задержки, уходы на второй круг, проблемы в виде отказа одного двигателя или частичной разгерметизации салона.

Технические неисправности вроде неуборки шасси или механизации крыла, по данным ведомства, также увеличивают расход топлива, поэтому в подобных случаях пилотам необходимо рассчитывать его запасы по специально разработанным в Росавиации номограммам и таблицам.

Кроме того, руководству авиакомпаний было предписано дополнительно проверить готовность экипажей к полетам с нештатно изменившейся конфигурацией машины. Отработать, в частности, порядок взаимодействия между пилотами в кабине и уточнить критерии принятия ими решения о посадке либо уходе на запасной аэродром. На выполнение требований руководителям авиакомпаний был дан один месяц.

Отметим, что посадивший А-320 в поле командир экипажа Сергей Белов убежден в правильности всех принятых им решений. Как пояснял он ранее журналистам, приземлиться в аэропорту Омск (Центральный) ему помешали отказавший контур гидросистемы и порывистый ветер. «Полоса короткая, самолет тяжелый, решил не рисковать», — рассказал пилот. По его данным, во время ухода на второй круг пилоты знали, что створка шасси не закрылась, и при расчете топлива до Новосибирска ввели коэффициент 15% на его перерасход. Однако примерно через 40 минут после вылета из

Омска, по словам пилота, «показатели на индикации перестали соответствовать расчетам», а запас топлива «критически уменьшился».

Таким образом, решение об аварийной посадке, как полагают ее участники, было вынужденным.

В пресс-службе «Уральских авиалиний» от комментариев отказались, сославшись на то, что «инцидент еще расследуется компетентными органами». Помимо технического расследования Росавиации проводится проверка транспортной прокуратуры, а Восточное межрегиональное следственное управление на транспорте СКР возбудило уголовное дело о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ч. 1 ст. 263 УК РФ).

Глава авиакомпании Сергей Скуратов также по-

рекомендовал дождаться выводов участников расследования. От их решений будет зависеть и судьба пилотов Сергея Белова и Эдуарда Семенова. Пока все члены экипажа отстранены от полетов. Сейчас летчики дают показания следователям и объясняют принятые ими решения авиаэкспертам. Ранее глава «Уральских авиалиний» поддержал экипаж. «Посадка была очень аккуратной, мягкой, без перегрузок, — говорил господин Скуратов. — Капитан принял такое решение, и я с ним соглашусь, поскольку он был на корабле, а я на земле».

Напомним, что за первую посадку — на кукурузном поле в Подмосковье в августе 2019 года пилоты самолета этой же авиакомпании А-321, который столкнулся со стаей птиц, были удостоены звания Героя России.

Источник: Коммерсантъ



Rolls-Royce тестирует двигатель Pearl 700 на водородном топливе

Компания Rolls-Royce и ее партнеры протестируют двигатель для бизнес-джета Pearl 700 на 100-процентном водородном топливе в рамках долгосрочной работы по разработке водородного двигателя внутреннего сгорания для узкофюзеляжных авиалайнеров к середине 2030-х годов.

Сотрудничая с британским университетом Лаф-

боро и немецким агентством аэрокосмических исследований DLR, двигателестроитель заявил, что испытания на полностью кольцевой камере сгорания доказали, что водород может создавать максимальную взлетную тягу.

По мнению Rolls-Royce, прорыв основан на новых топливных форсунках, которые контролируют

процесс сгорания. «Это потребовало преодоления серьезных инженерных проблем, поскольку водород горит гораздо горячее и быстрее, чем керосин», - пояснила компания в заявлении, опубликованном 25 сентября. «Новые форсунки смогли контролировать положение пламени с помощью системы, которая постепенно смешивает воздух и водород для максимизации реакционной способности топлива».

Отдельные форсунки первоначально были испытаны при промежуточном давлении на новом испытательном стенде Университета Лафборо в Национальном центре горения и аэротермических технологий. Затем оборудование было протестировано на предприятии DLR в Кельне, Германия, где была проведена окончательная оценка камеры сгорания полного давления с использованием стендов в Институте двигательных технологий агентства.

«Это невероятное достижение за короткий промежуток времени», - сказала технический директор Rolls-Royce Грация Виттадини. «Управление процессом сгорания — одна из ключевых технологических задач, с которыми сталкивается отрасль, пытаясь превратить водород в настоящее авиационное топливо будущего. Мы добились этого, и это облегчает движение вперед».

Следующим шагом для партнеров является использование результатов обоих наборов испытаний для разработки полномасштабных наземных испытаний на газородном двигателе Pearl. Кроме того, они намерены провести наземные испытания ТРДД такого же типа на жидком водороде.



Двигатель Pearl 700 устанавливается на сверхдальнем бизнес-джете G700 компании Gulfstream. Компания Rolls-Royce также разработала Pearl 10X для новых самолетов Dassault Falcon 10X и Pearl 15 для самолетов Bombardier Global 5500 и 6500.

На Парижском авиасалоне в июне французский стартап Beyond Aero обнародовал планы по разработке среднеразмерного бизнес-джета с водородным двигателем. Компания стремится вывести самолет на рынок примерно к 2030 году с целевой дальностью полета 800 морских миль.

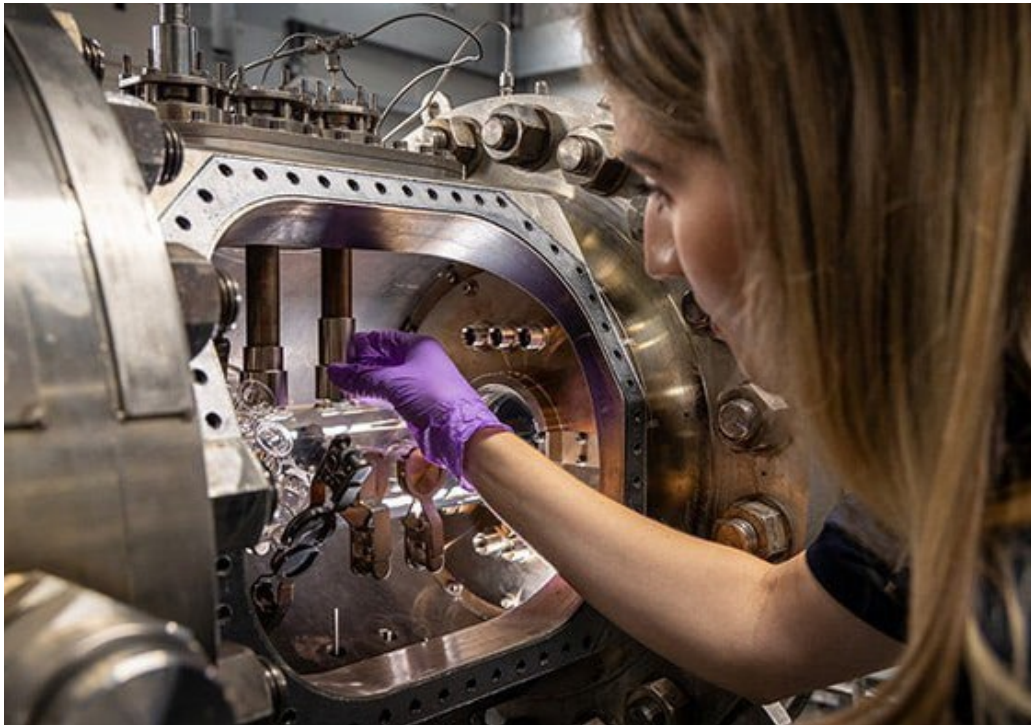
Компания из Тулузы уже построила и испытала

демонстратор технологии мощностью 85 кВт для силовой установки на основе водородных топливных элементов, которую она намерена разработать собственными силами. Beyond Aero говорит, что силовая установка самолета на 1 МВт будет включать пару канальных вентиляторов в задней части фюзеляжа.

Также на этой неделе компания Rolls-Royce сообщила, что провела первое испытание на сжигание топлива в новой небольшой газовой турбине, которую она разрабатывает для гибридно-электрических силовых агрегатов. Компания заявила,

что испытания подтвердили эффективность компактной, высокоэнергетической турбины, которая будет интегрирована в легкую масштабируемую турбогенераторную систему, обеспечивающую мощность от 600 до 1200 кВт.

Rolls-Royce нацелен на новые гибридно-электрические применения, включая воздушные суда eVTOL и eSTOL, а также региональные авиалайнеры с количеством пассажирских мест до 19. Сама новая небольшая газовая турбина также может использоваться для вертолетов, вспомогательных силовых установок и военных самолетов.



Вертолет недели

Оператор/владелец: *Газпромавиа*

Тип: *Mil MI-8T*

Год выпуска: *1990 г.*

Место съемки: *сентябрь 2023 года, Saratov Gagarin Airport – UWSG, Russia*



Фото: *Дмитрий Петроченко*