



На минувшей неделе стало известно, что Росавиация решила закрыть доступ к воздушному пространству для частных воздушных судов, которые не прошли инспекционный контроль летной годности в 2023 году. Это следует из письма руководителя агентства Дмитрия Ядрова главе «Госкорпорации по организации воздушного движения» Дмитрию Бобылеву от 10 января. В приложенном к письму перечне воздушных судов, попавших под ограничения, насчитывается 56 бортов, в их числе самолеты Як-42, Cessna 172/182, Ан-2, Embraer EMB-500, Pilatus PC-12 и другие, а также вертолеты Ми-8, Bell, Robinson, Eurocopter и др. Их владельцы или эксплуатанты не ответили на уведомления Росавиации об инспекционном контроле, следует из документа Дмитрия Ядрова. Подробный материал читайте в этом выпуске.

В начале недели Dassault Aviation заявила, что в 2023 году поставила 26 самолетов Falcon – самый низкий показатель за 17 лет – против прогноза в 35 в начале года. Французский производитель сообщил, что по состоянию на 31 декабря 2023 года у него в портфеле заказов 84 Falcon по сравнению с 87 на конец 2022 года. Поставка 26 бизнес-джетов – это сокращение на 20% по сравнению с 2022 годом. Кроме того, компания сообщила об аналогичной тенденции к снижению новых заказов на самолеты Falcon. В 2023 году Dassault получила 23 новых заказа на свои бизнес-джеты по сравнению с 64 в 2022 году. Однако в компании не назвали причину снижения поставок. Вполне вероятно, что это произошло из-за задержки поставок нового сверхширокофюзеляжного бизнес-джета Falcon 6X.

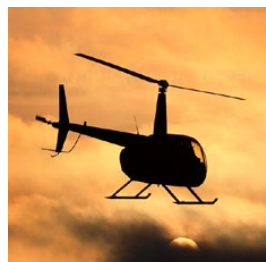
Согласно предварительной статистике, собранной AIN, в 2023 году в шести катастрофах с участием, зарегистрированных в США бизнес-джетов, погибло 23 человека по сравнению с отсутствием происшествий со смертельным исходом в 2022 году. Все подробности в этом выпуске.



## Штормы сдерживают трафик в США, и глобальная активность снижается на 6%

WINGX: Мы наблюдаем обычное падение спроса на бизнес-джеты после праздников, при этом годовая активность снижается из-за сильных зимних штормов, которые в настоящее время обрушились на США

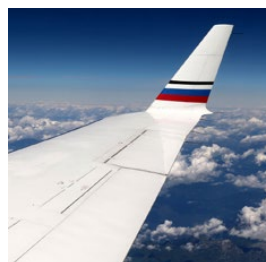
стр. 22



## Росавиация закрыла небо для 52 частных самолетов и вертолетов

Росавиация решила закрыть доступ к воздушному пространству для частных воздушных судов, которые не прошли инспекционный контроль летной годности в 2023 году. Это следует из письма руководителя агентства Дмитрия Ядрова

стр. 24



## Как российская авиация пережила 2023 год, и что ее ждет в 2024-м

Для российской авиации 2023 год, как и предыдущий, прошел в экстраординарных условиях - отрасль находилась под небывалым давлением со стороны Запада. Тем не менее год для нее в целом прошел хорошо, хотя наполеоновские планы по части строительства новых машин и не были реализованы

стр. 25



## ASG Business Aviation: «Этот год мы прожили неплохо»

Поймать теплые деньки в канун Нового Года – дорогого стоит, а в компании друзей – бесценно. В самый канун ушедшего года BizavNews отправился в солнечный Баку, чтобы вместе со старинными партнерами из ASG Business Aviation в дружественной атмосфере подвести итоги 2023 года

стр. 28

## Dassault поставила в 2023 году 26 бизнес-джетов Falcon

Dassault Aviation заявила, что в 2023 году поставила 26 самолетов Falcon – самый низкий показатель за 17 лет – против прогноза в 35 в начале года. Французский производитель сообщил, что по состоянию на 31 декабря 2023 года у него в портфеле заказов 84 Falcon по сравнению с 87 на конец 2022 года. Поставка 26 бизнес-джетов – это сокращение на 20% по сравнению с 2022 годом.

Кроме того, компания сообщила об аналогичной тенденции к снижению новых заказов на самолеты Falcon. В 2023 году Dassault получила 23 новых заказа на свои бизнес-джеты по сравнению с 64 в 2022 году. Однако в компании не назвали причину снижения поставок. Вполне вероятно, что это про-

изошло из-за задержки поставок нового сверхширокофюзеляжного бизнес-джета Falcon 6X.

Одобрения регулирующих органов Европы и США для Falcon 6X были получены только в августе 2023 года, что еще больше повлияло на поставки в этом году. Falcon 6X вступил в эксплуатацию 30 ноября, через три месяца после сертификации в США и Европе. «Сертификация Falcon 6X – знаменательная веха для Dassault Aviation. Мы хотели бы выразить признательность командам по сертификации EASA и FAA за их приверженность этому сложному процессу, а также нашим клиентам за их доверие», – заявил Эрик Траппье, генеральный директор Dassault Aviation.



### ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPXH



Джет Порт

## JetFinder продала рейс за \$750000, который был оплачен криптовалютой

По данным канадского брокера JetFinder почти 40% рейсов в настоящее время оплачиваются крипто платежами. Недавно компания установила своего рода рекорд, продав рейс за \$750000, который был оплачен криптовалютой. Процесс оплаты исключает традиционные комиссии за банковское

администрирование и сроки, что повышает эффективность транзакции, пояснили в компании.

Криптовалюта постепенно набирает популярность как законная форма оплаты в бизнес-авиации, предоставляя безопасный способ совершения транзакций без раскрытия конфиденциальной финансовой информации. В результате все больше и больше компаний принимают цифровую валюту. В свою очередь, в JetFinder надеются, что ее решение позволит расширить клиентскую базу, а также поможет существующим клиентам, предложив более широкий выбор при оплате авиационных услуг. В компании уверены, что потенциальное одобрение Bitcoin ETF может изменить криптоиндустрию

«Ожидаемое одобрение Bitcoin ETF представляет собой важную веху в финансовом и авиационном секторах, потенциально революционизируя частную авиационную отрасль. В случае одобрения это может узаконить криптовалюту, как основной вариант инвестиций, повысив ее стабильность и признание. Для частной авиационной отрасли это может означать более широкое использование криптовалюты для транзакций. В целом, одобрение Bitcoin ETF может стать катализатором существенных изменений, стимулируя инновации и модернизацию систем оплаты и бронирования частной авиации. Криптовалюта предлагает быструю, безопасную и эффективную альтернативу, которая не ограничивается часами работы банков. Мы ожидаем, что наши клиенты оценят этот выбор, и это поможет дать нашему бизнесу конкурентное преимущество», - комментируют в компании.



**ПОЛИРОВКА**  
BRIGHTENING POLISHING

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

## ЕхесuJet получил одобрение острова Мэн для участия в программе сокращенных проверок и оценок

ЕхесuJet South Africa, входящая в состав Luxaviation Group со штаб-квартирой в Люксембурге, является первым оператором FBO, получившим одобрение Регистра воздушных судов острова Мэн для участия в программе сокращенных проверок и оценок (RIE).

Программа RIE призвана предоставить эксплуатантам воздушных судов большую гибкость в продлении цикла исправления некоторых позиций минимального списка оборудования, что может помочь оптимизировать процессы и повысить эффективность при

сохранении стандартов безопасности. По словам компании, одобрение программы подчеркивает ее подход к безопасности и «постоянное стремление к оптимизации процессов и эффективности работы».

ЕхесuJet South Africa прошла регистрацию в соответствии с Международным стандартом полетов деловой авиации (IS-BAO) и получила статус Stage 3 после последнего аудита и получила золотую награду за безопасность полетов от консалтинговой компании по обучению авиационной безопасности Litson and Associates.




КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ  
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ  
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА  
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ  
ЛЮБОГО ТИПА.

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



BUSINESS AVIATION OPERATOR  
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

## Supernal представила серийное электрическое аэротакси

Supernal, подразделение электрических самолетов Hyundai, представила на выставке CES 2024 аэротакси S-A2. Воздушное судно вертикального взлета и посадки рассчитано на четырех пассажиров, может преодолевать на одной зарядке 64 км и летать со скоростью 200 км/ч.

Через четыре года после анонса S-A1, первой модели eVTOL Hyundai/Uber, представленной на выставке CES 2020, анонсирована новая пятиместная новинка, которую компания будет развивать до серийной модели. SA-A2 получил несколько упрощенный планер исходной машины; там, где S-A1 использовал микс из наклонных и стационарных подъемных винтов, распределенных на его крыльях и на концах V-образного хвостового оперения, в новом самолете отказались от хвостовых винтов и вместо этого использует восемь наклоняемых несущих винтов, расположенных в гондолах на крыльях.

Передние отклоняются вверх, задние — вниз, так что при движении в горизонтальном направлении при крейсерском полете передний ряд становится тянущим винтом, а задний — толкающим.

Электродвигатели S-A2 питаются от твердотельного аккумулятора, а в полете он шумит не громче посудомоечной машины. При вертикальном взлете и посадке уровень шума составляет 65 дБ, при горизонтальном полете — 45 дБ. Для понимания — шум средней стиральной машины при отжиме на максимальных оборотах — 70 дБ.

Hyundai собирается использовать для серии уже имеющиеся промышленные мощности, чтобы обеспечить высокое качество, не слишком поднимая цену. В середине этого года будет подана заявка на сертификацию S-A2 в США, испытательные полеты начнутся в конце 2024-го. Официальный запуск сервиса Supernal наметила на 2028 год.



UTG PA

Центр деловой авиации  
UTG Private Aviation  
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

## Cirrus Aircraft представляет новое поколение поршневого SR Series

Cirrus Aircraft объявила о новом поколении самого продаваемого в мире высокопроизводительного однодвигательного поршневого самолета – SR Series G7.

Кокпит SR Series G7 оснащен сенсорным интерфейсом, большими дисплеями с высоким разрешением, усовершенствованными системами безопасности, улучшенной обзорностью, увеличенным пространством для ног, расширенными функциями удобства и мобильным приложением Cirrus IQ, которое обеспечивает удаленный доступ к показателям состояния и готовности самолета в режиме реального времени.

Эта упрощенная, но невероятно мощная кабина экипажа снижает рабочую нагрузку пилота, обеспечивая при этом улучшенную ситуационную осведомленность как для пилота, так и для пассажиров.

«Наша миссия – расширить присутствие в авиации, чтобы больше людей могли извлечь выгоду из свободы, продуктивности и радости, которые она дает», – сказал Зин Нильсен, генеральный директор Cirrus Aircraft. «Мы также разработали комплексную экосистему, обеспечивающую глобальные продажи, летное обучение, техническое обслуживание и поддержку, чтобы обеспечить нашим владельцам беспрепятственный опыт владения. Наши самолеты действительно созданы с заботой о людях, и новый SR Series G7 является продолжением этой философии. Наша команда и наши самолеты обеспечивают четкий путь для входа и продвижения в сообществе персональной авиации, когда научившись летать, в конечном итоге, легко перейти на Vision Jet».

В настоящее время поставлено почти 10 000 самолетов линейки SR Series – TRAC20/22/22T, SR20, SR22, SR22T.



### Представляем Як-40Д VIP

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



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

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

Dream Jet

## BookaJet получил второй бизнес-джет HondaJet

Британский оператор BookaJet получил второй бизнес-джет HondaJet Elite. Пятиместный самолет будет доступен для чартерных рейсов из лондонского аэропорта Фарнборо. В августе прошлого года BookaJet стал первым в Великобритании эксплуатантом бизнес-джета HondaJet Elite.

Как отметил управляющий директор BookaJet Джонатан Клементс, по сравнению с предшественником HondaJet Elite получил увеличенную дальность полета на 17% (+396 км) и оснащен недавно разработанным шумопоглощающим воздухозаборником. Кроме того, усовершенствованная система авионики нового самолета включает в себя дополнительные функции управления рабочими характеристиками

для оптимального планирования полетов, а также функции автоматической стабилизации и защиты для повышения безопасности полета.

«Мы очень рады пополнению чартерного парка BookaJet новым HondaJet. Это идеальный самолет начального уровня для полетов по Великобритании или в Европу, время полета которого составляет до трех часов. Это востребованный чартерный самолет. Джет будет использоваться для удовлетворения потребностей наших клиентов в Великобритании и континентальной Европе».

BookaJet планирует тесно сотрудничать с европейским дистрибьютором HondaJet и авторизованным сервисным центром RAS (Rheinland Air Service).



### 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

## Equinox Charter объявил о запуске новой программы вознаграждений Beyond

Британский чартерный брокер Equinox Charter объявил о запуске собственной новой программы вознаграждений Beyond.

Участники новой программы получают «Трэвел-кредиты Equinox» при бронировании частного путешествия с Equinox Charter. «Beyond» отличается от других подобных программ лояльности, предлагая щедрые кредиты, которые можно обменять на любую поездку, забронированную через Equinox Travel, включая регулярные рейсы, отели, аренду вилл, наземный транспорт и многое другое.

Программа, ориентированная на покупателей чартеров, проста в доступе и управлении, позволяя организациям, покупателям путешествий или ко-

нечным пользователям чартерных услуг самим накапливать и использовать кредиты Beyond.

Уникальная особенность в чартерном секторе: участники программы Beyond получают возможность либо выкупать кредиты для путешествий, либо использовать их для оплаты будущих чартеров, предоставляя простой способ сэкономить на частных и коммерческих поездках, а также на проживании и многом другом.

Участие в программе бесплатное, а в период запуска предлагаются приветственные бонусы, выплачиваемые в кредитах. Кредиты начисляются постепенно, в зависимости от расходов на чартер, и при погашении 1 кредит стоит 1 фунт стерлингов.



**FBOEXPERIENCE.COM**

PROMOTING FBO EXCELLENCE



## ExecuJet MRO Services Australia готова к обслуживанию Falcon 6X

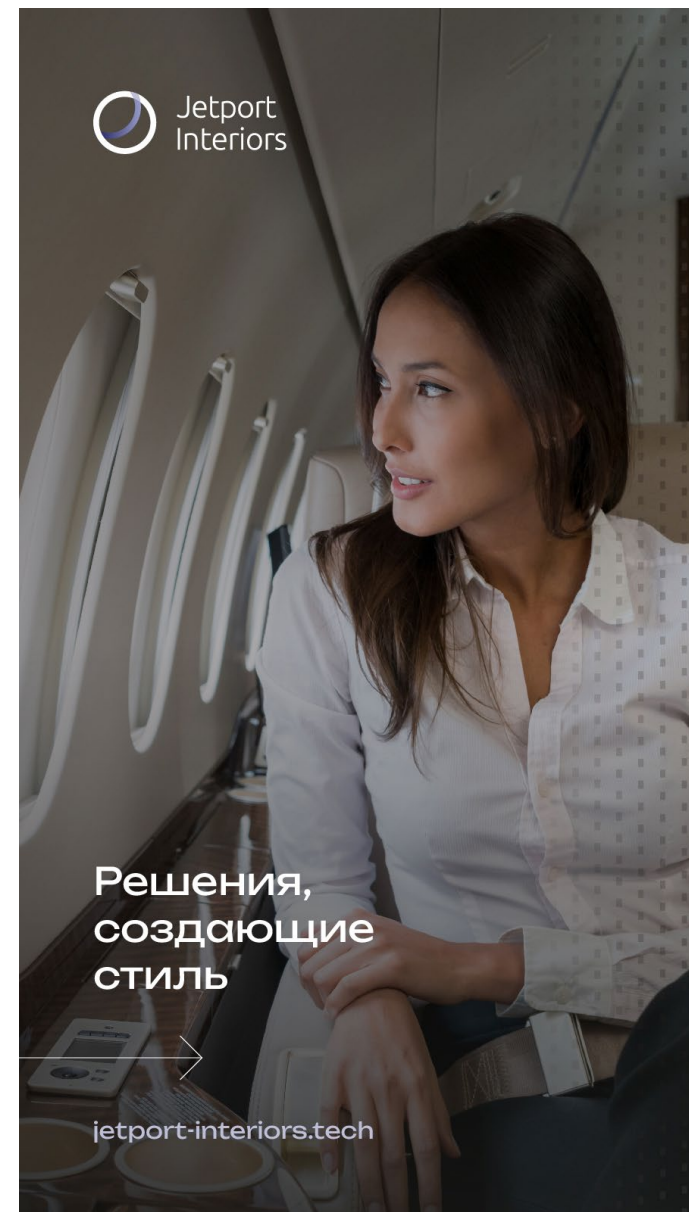
Falcon 6X, совершенно новый бизнес-джет Dassault с самым большим поперечным сечением салона в бизнес-авиации, вступил в эксплуатацию, и ExecuJet MRO Services готова его обслуживать. Инженеры ExecuJet MRO Services Australia прошли обучение по техническому обслуживанию, которое одобрено Европейским агентством авиационной безопасности (EASA).

Обучение рассчитано на шестинедельную программу, включающую четыре недели теоретического обучения и две недели практических занятий на сборочной линии 6X, что позволяет инженерам изучить оборудование и пройти обучение для обеспечения линейного технического обслуживания Falcon 6X, посещающих Австралию и Тихоокеанский регион.

Джейсон Джиа, лицензированный инженер по тех-

ническому обслуживанию самолетов в ExecuJet, отправился из Австралии во Францию и прошел сертифицированный EASA курс обучения в Бордо, где собираются самолеты Falcon. Теоретическое обучение проводилось в международной авиационной учебной организации CAE в Бордо, а практическое обучение проходило там же в Учебной академии Dassault.

Джейсон говорит: «Было здорово находиться во Франции и на производстве Dassault. Компания CAE предоставила нам симулятор и виртуальный самолет для ознакомления с системами. Для практического обучения мы проходили обучение с использованием виртуальной реальности (VR), а также на реальных самолетах. Иммерсивные VR-тренажеры Falcon позволили нам осмотреть самолет изнутри, чтобы лучше понять компоненты, систему и проводку».



Jetport  
Interiors

Решения,  
создающие  
стиль

jetport-interiors.tech

## В США резко выросло число катастроф бизнес-джетов

Согласно предварительной статистике, собранной AIN, в 2023 году в шести катастрофах с участием, зарегистрированных в США бизнес-джетов, погибло 23 человека по сравнению с отсутствием происшествий со смертельным исходом в 2022 году.

Пять аварий произошли с самолетами, эксплуатируемыми в соответствии с Part 91, в результате чего погибло 15 человек, а в одном происшествии (Part 135) в прошлом году погибло восемь человек. Интересно, что количество аварий со смертельным исходом и погибших в 2023 году совпало с показателями 2021 года.

В трех катастрофах со смертельным исходом на бизнес-джетах, зарегистрированных за пределами США, в прошлом году погибло девять человек, по сравнению с четырьмя катастрофами и 17 погибшими в 2022 году.

Между тем, число зарегистрированных в США авиационных происшествий без смертей сократилось более чем вдвое — 11 в 2023 году по сравнению с 26 в 2022 году. Количество инцидентов с бизнес-джетами, зарегистрированными за пределами США, увеличилось на один по сравнению с годом ранее, до шести.

Число катастроф мало изменилось за последние два года среди турбовинтовых самолетов, зарегистрированных в США, но число погибших снизилось с 37 в 2022 году до 25 в прошлом году. Все, кроме одного, из 10 аварий со смертельным исходом в прошлом году были связаны с полетами по Part 91. В 2023 году в одной авиакатастрофе по Part 135, погибло пять человек. Число погибших в авариях

с турбовинтовыми самолетами, зарегистрированными за пределами США, выросло с 26 в 2022 году до 46 в прошлом году.

Выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы по-прежнему остается наиболее распространенным типом происшествий: в прошлом году с турбинными деловыми самолетами был зарегистрирован 71 случай.

В 32 случаях участвовали турбовинтовые самолеты, из них 12 были классифицированы как катастрофы. Из 39 происшествий с бизнес-джетами в прошлом году 16 были классифицированы как аварии, один из которых привел к летальному исходу для всех четверых человек, находившихся на борту чартерного рейса за пределами США.



## NetJets вводит обязательный выход пилотов на пенсию по достижении 70 лет

Согласно сообщению юридического отдела Ассоциации пилотов NetJets (NJASAP), компания NetJets решила установить ограничение по возрасту до 70 лет для своих пилотов, выполняющих рейсы по Part 91K (долевое владение) и исключила их из своего расписания. Этот шаг затронет менее 100 пилотов, и по состоянию на 10 января они больше не значатся в расписании NetJets, согласно иску, поданному группой пилотов, стремящихся отменить возрастной предел.

10 января 2023 года NetJets уведомила своих пилотов и NJASAP о своем намерении ввести ограничение по возрасту в 70 лет. Это уведомление появилось после того, как в декабре 2022 года Конгресс принял законопроект о совокупных расходах. Законопроект включал формулировку, которая позволяет операторам Part 91K и 135, которые выполнили не менее 75000 полетов самолетов в 2019 году или в любой последующий год, ввести потолок возраста 70 лет. Для этих операторов это не является

обязательным, но как только они решат установить возрастной потолок, он станет постоянным, и они не смогут отменить свое решение.

Согласно уведомлению, направленному членам юридической группы NJASAP, арбитр недавно опубликовал проект решения по жалобе, поданной профсоюзом после того, как NetJets уведомила пилотов о возрастном пределе. NetJets отклонила первоначальную жалобу, а NJASAP и NetJets согласились на арбитраж. Согласно уведомлению, арбитр принял решение отклонить жалобу, не обнаружив каких-либо нарушений при введении предельного возраста выхода на пенсию в 70 лет. Фактически, NJASAP поддержал возрастной предел, когда он был впервые предложен в 2018 году.

Согласно иску, восемь пилотов NetJets, подавшие иск против NetJets, требовали «предварительного судебного запрета, предотвращающего вступление возрастного ограничения в силу 10 января 2024 года». Однако окружной суд США Северного округа Техаса в Далласе отклонил их доводы и отклонил ходатайство о вынесении предварительного судебного запрета.

«Поскольку суд приходит к выводу, что пилоты не смогли доказать, что какое-либо из их требований может быть удовлетворено по существу, и это дело не дает оснований для исключительно редкого предварительного запрета в соответствии с [Законом о труде на железнодорожном транспорте], суд отклоняет ходатайство о предварительном судебном запрете».



## Ошибка маркетинга или мошенничество: в США разгорается новый скандал

Согласно протоколам суда, бизнес-оператор Verijet со штаб-квартирой в Майами столкнулся с многочисленными судебными исками. Однако его основатель и генеральный директор Ричард Кейн говорит, что будущее стартапа, вышедшего на рынок в 2020 году, по-прежнему светлое. Иски подаются владельцами самолетов, которые сдали Verijet в аренду свои джеты SF50 Vision Jet, однако платежи за эксплуатацию так и не получили.

Так LS Leasing подала иск в Окружной суд США Южного округа Нью-Йорка 2 ноября 2023 г. по поводу неуплаты арендных платежей по одному из самолетов. В нем утверждается, что после сдачи самолета в аренду компании Verijet в июле, оператор пропустил первые три ежемесячных платежа по \$30000 каждый. Решение о неисполнении обязательств против оператора частного самолета был выдан 21 декабря.

Также 23 октября было вынесено судебное решение на сумму \$305056 в пользу компании Capitals Air против Verijet. Vision Jet Services подала аналогичный иск против Verijet 20 октября. Компания утверждает, что не получила арендные платежи за июль, август, сентябрь и октябрь на общую сумму \$154000. Кроме того, истец утверждает, что Cirrus Aircraft расторгла договор на техническое обслуживание, предусмотренный договором аренды. Еще с одной претензией выступил владелец частного SF50 Vision Jet. Он требовал немедленного возврата самолета SF50, арендованного Verijet. После неуплаты арендных платежей в июне, июле и августе юристы направили письмо с требованием заморозить эксплуатацию самолета и вернуть его владельцу.

Другой иск был подан компанией Diverse Capital, которая предоставляет финансирование на основе активов и выдает «торговые наличные». Компания утверждает, что предоставила Verijet средства для погашения дебиторской задолженности. Diverse предположительно заплатила Verijet \$600000 за \$810000 будущей дебиторской задолженности. На момент подачи заявления компания утверждала, что Verijet все еще должна \$297000 в счет погашения основной суммы долга и комиссии за невыполнение обязательств в размере \$98000.

В ноябре Verijet заявила, что привлекла \$85 млн нового финансирования от Solaino. Объявление появилось вместе с новостью о том, что основатель компании Ричард Кейн возвращается на пост генерального директора. Месяцем ранее ветеран Echostar Майкл Маркотт заявил, что занял пост председателя и генерального директора Verijet. Представитель Solaino ответил по электронной почте на запрос, сделанный через веб-сайт. Он рассказал Jet Card Comparisons: «Нелегко ответить на это, не нанеся ущерба (соглашениям о конфиденциальности)». Кейн указал на Маркотта как на корень проблем. Он сказал, что недолгое пребывание Маркотта в офисе было как «все равно что бросить гранату в бассейн». Кейн говорит, что Маркотт сорвал текущие переговоры с арендодателями самолетов. Маркотт отказался от комментариев.

Verijet была запущена в 2020 году на базе бизнес-джета VLJ класса Vision Jet от Cirrus Aircraft. Она начала сфокусироваться на полетах во Флориде и на юго-востоке США, а затем в июне прошлого года расширился на запад, северо-восток, Техас и Канаду.

По возвращении на пост генерального директора Кейн сказал, что активный парк Verijet уменьшился с 23 SF50 до семи, поскольку компания стремилась пересмотреть условия аренды. В ноябре он сообщил, что ожидает к декабрю возвращение в строй 14 VLJ. Впрочем, Кейн говорит, что в настоящее время летают три самолета. Он рассчитывает закрыть финансирование с Solaino к следующей неделе. План, по его словам, состоит в том, чтобы использовать полученные средства для покупки или аренды спорных самолетов и продолжения роста Verijet.

Доступная карточная программа предоставляет пассажирам фиксированные почасовые ставки в пределах региональных зон основного обслуживания. Кейн сообщил, что в прошлом году у Verijet было около 100 клиентов, пользующихся Jet Card. Карты начинаются с 25 часов и предполагают невозвратный депозит. Почасовые ставки недавно выросли до \$4800 при покупке 25 часов.



## FAA рассматривает запрос на полеты сверхзвукового демонстратора ХВ-1

Федеральное авиационное управление США (FAA) предприняло шаг к тому, чтобы разрешить Boom Supersonic выполнить сверхзвуковые испытательные полеты с использованием демонстратора ХВ-1, но пока агентство не дало зеленый свет.

Как сообщает Flightglobal, на прошлой неделе FAA опубликовало экологическую оценку возможных

последствий запланированной программы сверхзвуковых летных испытаний Boom. В 79-страничном документе от 9 января описывается, что летные испытания окажут минимальное воздействие на окружающую среду, учитывая, что сверхзвуковые полеты будут проводиться в коридорах воздушного пространства, которые уже широко используются военными для сверхбыстрых полетов.



Компания Boom уже несколько лет заявляла, что была близка к тому, чтобы впервые поднять ХВ-1 в воздух, хотя самолет до сих пор не летал. Недавно компания очередной раз предсказала, что первый полет состоится «в начале 2024 года». Разработчик намерен использовать ХВ-1 для оценки конструкции и технологий в рамках разработки концептуального сверхзвукового пассажирского авиалайнера Overture. В 2023 году Boom получил сертификат летной годности FAA для ХВ-1.

Поскольку правила США запрещают сверхзвуковые полеты гражданских самолетов, Boom необходимо получить «специальное разрешение на полеты» от FAA, прежде чем начать выполнять полеты ХВ-1 на сверхзвуковой скорости. Процесс утверждения отказа от запрета требует от агентства проведения исследования воздействия на окружающую среду.

Недавно опубликованная экологическая оценка FAA содержит подробную информацию о запланированных Boom летных испытаниях ХВ-1. Компания ожидает, что программа испытаний будет включать 10-20 полетов на сверхзвуковой скорости, а отказ от запрета FAA будет действовать в течение одного года, говорится в оценке.

ХВ-1 оснащен тремя турбореактивными двигателями GE Aerospace J85-15 – частью семейства двигателей, которые введены в эксплуатацию в 1959 году и используются на сверхзвуковых учебно-тренировочных самолетах Northrop T-38 Talon ВВС США. Boom намерена использовать Т-38 или Northrop F-5 в качестве самолета сопровождения во время летных испытаний.

## Ставки по карточным продуктам упали на 8,5% в годовом исчислении

Согласно данным Private Jet Card Comparisons, в последнем квартале 2023 года опубликованные цены на карточные продукты продолжили снижаться и упали на 8,5% в годовом исчислении. В компании также сообщили, что процент ее подписчиков, которые договорились о бесплатных часах, увеличился на 39%, а число тех, кто получил дополнительные полетные баллы, подскочило на 67%.

«Мало того, что почасовые ставки снизились, дневные минимумы, которые влияют на более короткие рейсы, вернулись к уровням, существовавшим до Covid, и подписчики говорят нам, что они добиваются гораздо большего успеха в переговорах о дополнительных бесплатных часах и кредитах на полет, что еще больше снижает расходы», - говорит Дуг Голлан, президент Private Jet Card Comparisons. Однако Голлан говорит, что участникам необходимо быть «более гибкими», чтобы воспользоваться более низкими ценами.

«Количество пиковых дней, за которые часто взимаются дополнительные сборы, более длительное время бронирования и отмены, а также возможность провайдера изменить время отправления сократилось, но все же более чем вдвое превышает уровень 2019 года до Covid», - добавляет он. «Среднее время вызова в непиковые часы, время, необходимое участнику для бронирования по контрактным тарифам, увеличилось с чуть менее 24 часов до почти трех дней».

Данные основаны на североамериканских программах Jet Card и членских программах, предлагающих гарантированную доступность и фиксированные/ограниченные почасовые ставки.

Почасовые тарифы на конец 2023 года:

В целом они составили \$10754 в час, что на 2,7% меньше, чем в третьем квартале 2023 года, на 8,5% меньше, чем в четвертом квартале 2022 года, но на 27,9% выше, чем в четвертом квартале 2020 года, когда Закон CARES отменил федеральный акцизный налог в размере 7,5%, и на 21,4% выше, чем в четвертом квартале 2019 года до начала пандемии.

Почасовые ставки на легкие джеты к концу 2024 года составляли \$7918, что на 6,4% ниже, чем в четвертом квартале 2022 года, но на 41,4% выше, чем в четвертом квартале 2020 года, и на 31,5% выше, чем в четвертом квартале 2019 года.

Почасовые ставки на самолеты среднего размера

на конец 2024 года составляли \$9168, что на 6,5% ниже, чем в четвертом квартале 2022 года, но на 31,7% выше, чем в четвертом квартале 2020 года, и на 21,7% выше, чем в четвертом квартале 2019 года.

В конце 2024 года почасовые ставки на суперсредние джеты составляли \$11793, что на 7,0% ниже, чем в четвертом квартале 2022 года, но на 28,3% выше, чем в четвертом квартале 2020 года, и на 17,4% больше, чем в четвертом квартале 2019 года.

Почасовые ставки на крупноразмерные деловые самолеты составляли \$15339 на конец 2024 года, что на 4,8% ниже, чем в четвертом квартале 2022 года, но на 26,7% выше, чем в четвертом квартале 2020 года, и на 17,7% больше, чем в четвертом квартале 2019 года.



## ACS за последние 10 лет организовала чартеры в 4000 аэропортов

Компания Air Charter Service недавно организовала рейс в 4000-й аэропорт с 2013 года, охватывающих 191 страну.

Крис Лич, председатель ACS, прокомментировал: «С начала 2013 года мы зафрахтовали самолеты в/из 4027 аэропортов, признанных IATA или ICAO, а также на тысячи других грунтовых, ледяных

взлетно-посадочных полос, необозначенных аэродромов, вертолетных площадок и даже посадочных площадок на воде. Для сравнения: American Airlines выполняет рейсы по 350 направлениям в 63 странах, что больше, чем у любой другой международной авиакомпании».

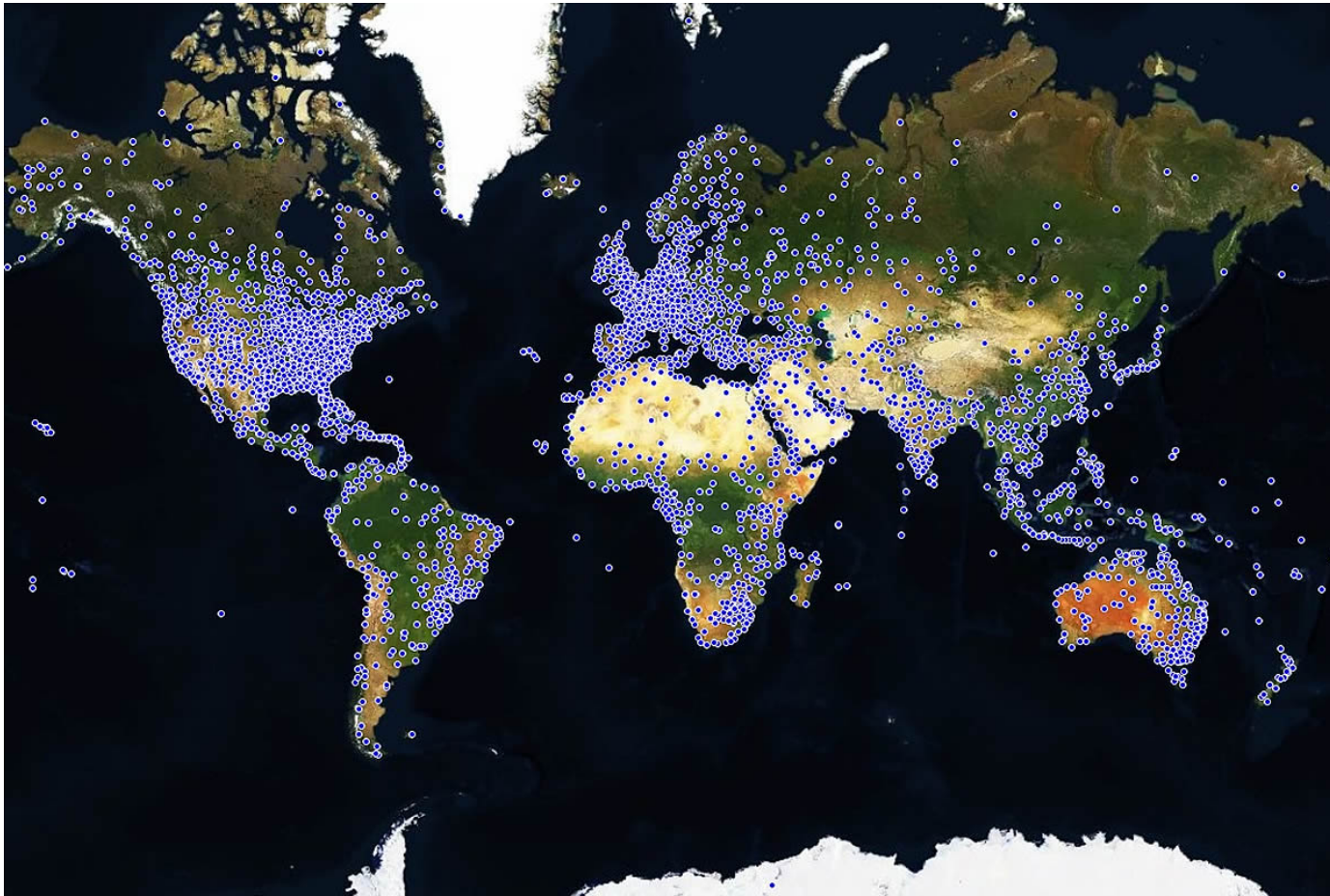
«Аэропорт, который удостоился чести стать нашим

4000-м, — это региональный аэропорт Кобар в Новом Южном Уэльсе, Австралия. Пару месяцев назад мы перевезли горняков на самолете ATR72, отправляющемся из Брисбена, но по пути половину пассажиров высадили в Шарлевиле».

«По нашим оценкам, мы выполнили посадок примерно в два раза больше, чем 4000, показанных на карте, включая все другие аэродромы. Есть несколько примечательных аэродромов, на которых приземлялись наши зафрахтованные самолеты, но их нет в списке или на карте. К ним относится аэропорт Блэк-Рок-Сити, расположенный посреди пустыни Невады, который открывается всего лишь на одну неделю в году просто для того, чтобы обслуживать воздушные перевозки на фестиваль Burning Man».

«В Африке есть много взлетно-посадочных полос, которые используются для сафари, и множество аэродромов в Антарктиде и на Аляске, у которых нет кодов. В этом году наши самолеты приземлялись в некодированных аэропортах по всему миру, таких как ChemChem в Танзании, Gan Gan Outstation в Австралии, Umaria в Индии и Stolfus Airfield в Огайо. Наряду с этим, у нас есть сотни чартерных вертолетов, которые приземляются на ипподромах, музыкальных фестивалях и полях по всему миру».

«Каждый аэропорт на карте представляет собой отдельный пункт назначения для торговли, туризма или оказания помощи и действительно демонстрирует мощь чартерной авиации. Мы гордимся тем, что являемся частью объединения мира через каждый из наших 33 офисов по всему миру».



## Road Landing – особенная мировая премьера

Royal Flying Doctor Service (RFDS) — это название ассоциируется с обширной австралийской глубинкой. Семь дней в неделю и круглосуточно RFDS обслуживает самый большой «приемный покой» Австралии, площадь которого составляет 7,9 млн кв.км. в самом отдаленном регионе мира.

«Приемный покой» разделен на штаты и территории, каждый из которых обслуживается определенным отделением RFDS. Два крупнейших отделения, Western Ops (RFDSWO) и Central Ops (RFDSO), используют медицинскую версию PC-24 для максимально быстрой доставки пациентов в случае чрезвычайной ситуации. Для обеспечения постоянной готовности необходимы регулярные тренировки.

RFDSO объединилась с полицией Южной Австралии и государственной службой по чрезвычайным ситуациям для проведения учебной миссии, моделирующей крупное дорожное происшествие на дороге Трэгер-роуд, участке шоссе Стюарт. Хотя симуляции такого типа являются обычным явлением, этот был особенным по двум причинам: это был первый раз, когда PC-24 приземлился на крупном шоссе в центре глубинки, и RFDS является первой компанией, заказавшей медицинский PC-24.

Приземлиться на Трэгер-Роуд-Стрип было совсем не просто. Во время учений дорогу пришлось перекрыть, а пилотам пришлось столкнуться с трудными условиями, включая боковой ветер силой до двенадцати узлов и температуру от 40 до 50 градусов Цельсия. PC-24 без проблем приземлился под аплодисменты многочисленных свидетелей.

Успешный результат этого моделирования еще раз подчеркнул «вездеходность» PC-24 и еще раз продемонстрировал, почему такие организации, как RFDS, полагаются на самолеты Pilatus для выполнения своих важнейших задач.

Шоссе Стюарта соединяет Северную территорию и Южную Австралию протяженностью более 2800

километров (1740 миль) и проходит через сердце страны Коката. В этом огромном регионе, занимающем площадь 2,3 млн. кв.км., проживает около 2,1 миллиона человек, но здесь всего 5 больниц. Для сравнения, Швейцария в 56 раз меньше и имеет около 276 больниц. RFDS играет важную роль в обеспечении существования сообществ в таких отдаленных районах.





## Названы самые турбулентные авиамаршруты в мире в 2023 году

Разработчики сервиса Turbli, который занимается прогнозированием турбулентности, проанализировали около 150 тыс. авиамаршрутов по всему миру и составил топ-10 самых беспокойных из них в 2023 году.

Как пояснил автор карты турбулентности Игнасио Гальего-Маркос, он использует те же источники данных, что и авиакомпании для планирования своих полетов. Это сведения Национального управления океанических и атмосферных исследований США и Национальная метеорологическая служба Великобритании.

Интерактивная карта Turbli обновляется каждые шесть часов, предлагает прогнозы на текущее вре-

мя, а также на три, шесть, девять или двенадцать часов в перспективе на высотах от 4200 до 11 800 м, это крейсерская высота для многих авиалайнеров. Турбулентность обозначается цветовыми градациями «тепловой карты», которые меняются от светло-голубого к синему и от оранжевого к красному.

Возглавил рейтинг авиаперелет между столицей Чили, Сантьяго, и городом Санта-Круз в Боливии. На втором месте по количеству таких явлений - маршрут между Алма-Атой в Казахстане и столицей Киргизии, Бишкеком. Третьим по турбулентности стал перелет между городами Ланьчжоу и Чэнду в Китае. Если говорить о внутриевропейских путешествиях, то потрепал нервы пассажирам своей турбулентностью перелет между итальянским

Миланом и швейцарскими Женевой и Цюрихом, а также перелет между двумя последними пунктами внутри страны.

Также в рейтинге по числу турбулентных явлений - несколько внутренних маршрутов в Китае, включающих перелеты между городами Сиань, Ланьчжоу, Чэнду и Чунцин, присутствует в топе и маршрут из японской Осаки в китайский Сендай.

Как пояснили эксперты, маршруты через Анды или Альпы занимают высокие места в рейтинге из-за прохождения воздушных потоков над горной местностью, тогда как маршруты в Японии и Китае являются турбулентными из-за «высокой активности воздушных масс» на высоте 8–10 км над поверхностью Земли, которые перемещаются с запада на восток.

Ранее пилот из Австралии Джимми Николсон рассказал, как справиться со страхом перед турбулентностью. Он предложил воспользоваться в полете приемом «выбоина» - сравнить полет с поездкой по неровной дороге.

«По сути, турбулентность - это и есть езда по дороге с выбоинами. Машина в них не свалится. Водитель просто замедляет ход и преодолевает участок», - объяснил Николсон.

Если вас начинает укачивать и тошнить в зоне турбулентности, то стоит выбирать место ближе к носу самолета. На последних рядах тряска ощущается сильнее, говорит пилот.

*Источник: РБК*



## Daher сохранила в 2023 году темпы поставок самолетов TBM и Kodiak

Компания Daher объявила о поставке в 2023 году 74-х однодвигательных турбовинтовых самолетов TBM и Kodiak, одновременно получив заказы еще на 100 таких самолетов, которые должны быть поставлены в течение 2024 года и в начале 2025 года.

В прошлом году производитель поставил 56 самолетов семейства TBM в версиях TBM 960 и TBM 910, а также 18 самолетов Kodiak 100/Kodiak 900.

Николя Шаббер, старший вице-президент авиационного подразделения Daher, сказал: «Эти цифры

отражают стабилизацию рынка, поскольку мы по-прежнему наблюдаем высокий спрос на самолеты TBM и Kodiak, хотя проблемы, влияющие на нашу отрасль, сохраняются, включая проблемы с персоналом и цепочкой поставок. Были предприняты усилия для решения этих трудностей и улучшения ситуации. Результаты наших решений в сфере трудоустройства мы видим через внутреннее обучение и привлечение новых талантов. Для цепочки поставок важность своевременной доставки позволит нам продолжать искать возможности на сильном рынке».

Большинство самолетов TBM, поставленных в 2023 году, представляли собой топовую версию TBM 960, причем наибольшая доля снова пришла на рынок Северной Америки: 43 поставки в США и две – в Канаду. Три TBM были поставлены клиентам из Латинской Америки: один в Бразилию, один в Мексику и еще один в Боливию. Спрос в Европе оставался стабильным, в результате чего было осуществлено семь поставок: три в Германию, две во Францию и две в Великобританию. Кроме того, Daher зарегистрировала поставку новому клиенту в Центральной Азии.

Поставки Daher Kodiak в 2023 году включали две серийные версии: Kodiak 100 Series III, который теперь в стандартной комплектации предлагается с пятилопастным композитным винтом (снижающим уровень шума и повышающим производительность); и более крупный и быстрый Kodiak 900, который был представлен в 2022 году. 18 самолетов Kodiak, изготовленных в прошлом году, были поставлены частным владельцам и многоцелевым операторам, причем ведущим рынком в целом является Северная Америка. В число новых клиентов в 2023 году вошло авиационное подразделение Лесной службы Северной Каролины.

По состоянию на 31 декабря 2023 года владельцам и операторам по всему миру было поставлено в общей сложности 1187 самолетов TBM и 339 самолетов Kodiak, при этом общий мировой парк самолетов налетал почти три миллиона часов. Они поддерживаются ресурсами глобальной сети поддержки Daher, которая была объединена в единую организацию под названием TBM & Kodiak Care.



## Fraport и Lilium будут сотрудничать в развитии коммерческой сети eVTOL

Оператор аэропортов Fraport и Lilium NV, разработчик первого полностью электрического самолета с вертикальным взлетом и посадкой (eVTOL), объявили о стратегическом сотрудничестве для изучения необходимых этапов планирования и утверждения современной инфраструктуры для реализации коммерческих операций eVTOL в аэропортах. Fraport работает в 30 международных аэропортах на четырех континентах.

Партнерство начнется с подготовки Германии и отрасли к внедрению региональной электрической воздушной мобильности посредством работы с отраслевыми группами и правительством Германии для совместного обсуждения и ускорения необходимой нормативной работы.

Fraport и Lilium планируют проанализировать будущие концепции мобильности для сетей вертипортов, подходящих для электрических воз-

душных судов. Партнеры также изучат, как могут выглядеть будущие концепции вертипортов для этого типа мобильности, особенно в аэропортах и вокруг них. Партнерство с Fraport дополнит существующие партнерские отношения Lilium в аэропортах по всей Германии, включая Штутгарт, Мюнхен, Нюрнберг, Кельн-Бонн и Дюссельдорф.

В последние годы Lilium провела различные исследования с аэропортами и органами управления воздушным движением по темам внедрения инфраструктуры eVTOL, подтвердив целесообразность использования eVTOL в региональной авиации.

Эти исследования касались подходящих мест, структурной реализации и процедур интеграции воздушного пространства, включая потенциальные варианты использования и маршруты. Основываясь на этой работе, Lilium постоянно работает

над партнерством и сотрудничеством с соответствующими частными и государственными заинтересованными сторонами для развития экосистемы и потенциальной сети для операций eVTOL, чтобы сделать электрическую авиацию реальностью в Германии.

Александр Лаукенманн, старший исполнительный вице-президент по авиации Fraport AG: «В этом совместном проекте мы сосредоточены на изучении влияния eVTOL на инфраструктуру аэропортов. Будучи передовой и экологически устойчивой перспективой для региональной авиации, eVTOL обладает потенциалом для решения и разработки новых моделей индивидуальных требований к поездкам и мобильности на устойчивой основе в ближайшие годы. Fraport, будучи интермодальным хабом номер один в Германии, выступает в качестве мирового лидера в области беспрепятственного соединения различных видов транспорта. Наше обязательство — поддерживать и расширять это лидерство».

Генеральный директор Lilium Клаус Рове подчеркивает: «В лице Fraport мы сотрудничаем с одним из самых известных международных операторов аэропортов в мире. Благодаря этому партнерству мы ожидаем, что сможем проанализировать условия для региональной авиации с использованием бесшумных воздушных судов с электрическим приводом. Наша цель — совместно продвигать нормативные и практические шаги для создания подходящих рамочных условий для электрической авиации и наших потенциальных клиентов в Германии и Европе».



## Horizon Aircraft получил крупный контракт

Horizon Aircraft, занимающаяся разработкой eVTOL, объявляет о крупном контракте на самолет Cavorite X7 от индийского оператора JetSetGo. Согласно релизу производителя, заказчик из Индии приобретет 50 самолетов Cavorite X7 по цене до \$5 млн за самолет при общей совокупной стоимости \$250 млн, с опционом еще на 50 самолетов на общую сумму в \$500 млн.

Cavorite X7 представляет собой eVTOL, предназначенный для региональных пассажирских или грузовых перевозок на большие расстояния, а также для выполнения специальных миссий. Самолет Cavorite X7 будет иметь полную массу примерно 5500 фунтов при расчетной полезной нагрузке 1500 фунтов. Компания полагает, что при расчетной максимальной скорости 250 миль в час и сред-

ней дальности полета более 500 миль с запасом топлива этот экспериментальный самолет, если в конечном итоге будет лицензирован для коммерческого использования, будет иметь хорошие возможности для того, чтобы преуспеть в медицинской эвакуации и критически важном снабжении, помощи при стихийных бедствиях и специальных военных миссиях. Компания полагает, что предлагаемый самолет также будет привлекателен для региональной воздушной мобильности – перевозки людей и грузов на расстояние от 50 до 500 миль.

Компания полагает, что 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.

Ранее Horizon Aircraft объявила 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 спроектировать и произвести пятиместное воздушное судно.



## Јекта подписывает соглашение с Metavonics для повышения эффективности операторов своих самолетов

Компания Jekta, швейцарский разработчик электрической летающей лодки Passenger Hydro Aircraft Zero Emission 100 (РНА-ZE 100), подписала соглашение с Metavonics, разработчиком технологий авионики, на приобретение платформы управления воздушным судном, ориентированной на служебные функции.

Платформа будет основана на OpenMatrix Hub, революционном открытом компьютере, который обеспечивает гибкость разработки и упрощение сертификации различных функций авионики. Ме-

морандум о взаимопонимании (MoU) подтверждает намерение Jekta интегрировать компактное оборудование OpenMatrix в блок управления РНА-ZE 100, поддерживающий вспомогательные функции самолета.

Metavonics разрабатывает открытую платформу авионики, включающую мощный компьютер с чрезвычайно универсальным интерфейсом, который можно использовать для поддержки всех функций самолета. В дополнение к решению OpenMatrix компания Jekta будет использовать

OpenBuilder, интегрированный набор инструментов, который значительно упрощает разработку, интеграцию и сертификацию всей размещенной авионики и вспомогательных функций. Это позволяет сократить жизненный цикл разработки и ускорить интеграцию, чем это обычно происходит в современной отрасли.

Джордж Алафинов, генеральный директор Jekta, говорит: «Возможность оснащать наш планер одним типом блока управления, который может поддерживать несколько функций и быстро и легко обновляться, в некоторых случаях до пяти раз быстрее, чем существующие варианты, повышает реальную ценность для операторов. Нашим клиентам потребуется иметь в наличии только один компактный контроллер, который улучшает возможности управления цепочкой поставок. Мы изучаем варианты интеграции системы OpenMatrix, которая управляет внутренним и внешним освещением и некритическими датчиками, а также поддерживает мониторинг состояния воздушного судна путем сбора данных о самолете, которые можно превратить в полезную информацию. Все эти преимущества помогают снизить эксплуатационные расходы».

Соглашение было подписано после Dubai Airshow 2023 и позиционирует Metavonics в качестве основного поставщика программы развития Jekta. Это меморандум о взаимопонимании основан на существующем соглашении с Honeywell, которое определяет и планирует интеграцию ключевых компонентов авионики для управления электродвигателями, систем управления полетом и связи.



## Штормы сдерживают трафик в США, и глобальная активность снижается на 6%

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на второй неделе 2024 года (8-14 января) глобальный трафик бизнес-джетов упал на 9% по сравнению с предыдущей неделей, и на 7% по сравнению с тем же периодом января 2023 года.

За последние четыре недели объем полетов бизнес-джетов снизился на 4% в годовом исчислении. После окончания праздников и из-за зимних штормов активность по Part 135 и Part 91K упала на 15% по сравнению с первой неделей, и на 4% ниже относительно второй недели 2023 года.

Регулярные авиаперевозки на второй неделе 2024 года были на 6% выше аналогичных показателей прошлого года, в то время как грузовой трафик сократился на 6% в годовом исчислении.

### Северная Америка

Трафик бизнес-джетов на второй неделе текущего года в Северной Америке упал на 11% по сравнению с первой неделей, в основном из-за штормов,

обрушившихся на США. Активность в регионе была неоднозначной: например, в Мексике на второй неделе активность была на 5% выше, чем в сопоставимом периоде прошлого года. В Канаде зафиксирован спад на 7% по сравнению с теми же датами прошлого года, а в нескольких странах Карибского бассейна также наблюдается однозначный спад по сравнению с 2023 годом.

Если рассмотреть только рынок бизнес-авиации США, то зимние штормы, по-видимому, оказали наибольшее влияние на Калифорнию, где объем полетов снизился на 10% в годовом исчислении. Во Флориде наблюдалось падение трафика на 20% по сравнению с первой неделей 2024 года, при этом активность в годовом исчислении снизилась на 6%. Несмотря на штормы, полеты бизнес-джетов в Техасе по сравнению с прошлым годом не изменились. Тетборо, занявший первое место в рейтинге аэропортов, на второй неделе остался на уровне предыдущей недели. На общий спрос в США, возможно, повлияли более ранние даты празднования Дня Мартина Лютера Кинга.

Departure Country	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)
United States	40,803	90.9%	-9.3%
Mexico	1,641	3.7%	4.7%
Canada	885	2.0%	-7.2%
Bahamas	398	0.9%	-4.6%
Dominican Republic	131	0.3%	-13.2%
Puerto Rico	131	0.3%	-7.1%
Turks and Caicos Islan...	118	0.3%	1.7%
Sint Maarten	113	0.3%	-4.2%
Cayman Islands	79	0.2%	-12.2%
U.S. Virgin Islands	62	0.1%	19.2%
Barbados	56	0.1%	55.6%
Costa Rica	56	0.1%	-8.2%
Panama	50	0.1%	22.0%
Saint Vincent and the ...	43	0.1%	48.3%
Bermuda	36	0.1%	9.1%
Grand Total	44,878	100.0%	-8.5%

Активность бизнес-джетов в Северной Америке по странам на второй неделе 2024 г.

### Европа

В Европе активность бизнес-джетов на второй неделе 2024 года выросла на 3% по сравнению с первой неделей и снизилась на 6% по сравнению с теми же датами 2023 года. За последние 4 недели трафик имеет тенденцию к снижению на 2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Легкие бизнес-джеты были самым загруженным сегментом самолетов на второй неделе 2024 года: трафик превысил 1600 рейсов. Наиболее активны на второй неделе стали сверхдальние самолеты:

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Depts)
Scheduled Operation	471,215	74%	6.3%
Business Aviation	85,146	13%	-6.4%
Other	57,619	9%	18.0%
Cargo	19,907	3%	-6.4%
Grand Total	633,887	100%	4.8%

Трафик на второй неделе 2024 г. (деловая авиация включает турбовинтовые самолеты и бизнес-джеты)

было задействовано чуть более 500 уникальных самолетов. Существует большая разница в географическом отношении: количество рейсов во Франции снизилось на 15% в годовом исчислении, тогда как в Швейцарии выросло на 6% по сравнению с 2023 годом.

Рост в Швейцарии связан с проведением на этой неделе ВЭФ (15-19 января, на день раньше, чем в прошлом году), что уже привело к увеличению спроса на бизнес-джеты в аэропортах вблизи Давоса (LSMD, LSZH, LSZR, LSZS). 14 января, за день до мероприятия, было зарегистрировано 103 прибытия бизнес-джетов, что более чем вдвое превышает количество прибывших рейсов 13 января. В день открытия (15 января) прилетело 140 самолетов, что на 6% больше, чем в день открытия мероприятия 2023 года.

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)
OMDW,DWC,AI Maktoum Intl.,Dubai	184	13.7%	12.9%
LTBA,ISL,Ataturk Intl.,Istanbul	150	11.2%	35.1%
OERK,RUH,King Khaled Intl.,Riyadh	126	9.4%	12.5%
LTAC,ESB,Esenboğa Intl.,Ankara	69	5.1%	7.8%
LLBG,TLV,Ben Gurion Intl.,Tel Aviv	68	5.1%	-1.4%
OMDB,DXB,Dubai Intl.,Dubai	65	4.8%	-1.5%
LCLK,LCA,Larnaca Intl.,Larnarca	59	4.4%	22.9%
OTBD,DIA,Doha Intl.,Doha	53	3.9%	32.5%
OMAD,AZI,Bateen,Abu Dhabi	42	3.1%	16.7%
LTFM,IST,Istanbul,Istanbul	40	3.0%	-27.3%
OEJN,JED,King Abdulaziz Intl.,Jeddah	35	2.6%	12.9%
OMAA,AUH,Abu Dhabi Intl.,Abu Dhabi	35	2.6%	25.0%
OBBI,BAH,Bahrain Intl.,Manama	32	2.4%	128.6%
OKKK,KWI,Kuwait Intl.,Kuwait City	24	1.8%	
LTAI,AYT,Antalya Intl.,Antalya	21	1.6%	10.5%
Grand Total	1,344	100.0%	10.4%

Аэропорты бизнес-авиации Ближнего Востока, вторая неделя 2024 г.

## Азия и Ближний Восток

В Азии активность бизнес-джетов на второй неделе 2024 года (7–14 января) выросла на 4% по сравнению с первой неделей, и на 2% выше уровня тех же дат 2023 года. На Ближнем Востоке полеты бизнес-джетов выросли на 15% по сравнению с прошлой неделей, и на 10% опережают вторую неделю 2023 года. Высокий спрос на бизнес-джеты сохраняется в Саудовской Аравии и ОАЭ, трафик на 4% и 12% опережает аналогичные даты прошлого года, а аэропорты Аль-Мактум и Кинг Халед входят в тройку крупнейших аэропортов по вылетам. Активность бизнес-джетов на второй неделе 2024 года в Израиле упала на 18% по сравнению с аналогичными показателями 2023 года. Количество рейсов из Дубая также сокращается в годовом исчислении.

**Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует:** «Мы наблюдаем обычное падение спроса на бизнес-джеты после праздников, при этом годовая активность снижается из-за сильных зимних штормов, которые в настоящее время обрушились на США. В Европе, хотя 4-недельный спад в годовом исчислении составляет всего 2%, бросается в глаза падение активности бизнес-джетов в Германии и Франции».



## Росавиация закрыла небо для 52 частных самолетов и вертолетов

Росавиация решила закрыть доступ к воздушному пространству для частных воздушных судов, которые не прошли инспекционный контроль летной годности в 2023 году. Это следует из письма руководителя агентства Дмитрия Ядрова главе «Госкорпорации по организации воздушного движения» Дмитрию Бобылеву от 10 января.

Как сообщают «Известия», в своем письме руководитель Росавиации попросил гендиректора подведомственного предприятия исключить возможность допуска к использованию воздушного пространства воздушных судов, не прошедших контроль в прошлом году в нарушение Федеральных авиационных правил «Требования к летной годности гражданских воздушных судов...» (ФАП-519). Со-

гласно им, Росавиация организует и проводит инспекционный контроль каждого воздушного судна, которому она выдала сертификат летной годности, один раз в год.

В приложенном к письму перечне воздушных судов, попавших под ограничения, насчитывается 56 бортов, в их числе самолеты Як-42, Cessna 172/182, Ан-2, Embraer EMB-500, Pilatus PC-12 и другие, а также вертолеты Ми-8, Bell, Robinson, Eurocopter и др. Их владельцы или эксплуатанты не ответили на уведомления Росавиации об инспекционном контроле, следует из документа Дмитрия Ядрова. В пресс-службе Росавиации подтвердили «Известиям» закрытие доступа к воздушному пространству для самолетов и вертолетов, не прошедших инспекционный контроль.

«В связи с тем, что владельцы 56 воздушных судов не вышли на связь с Росавиацией, не ответили на официальные запросы агентства, этой авиатехнике ограничен доступ к воздушному пространству», — сообщил представитель агентства Артем Коренько.

Данные воздушные суда относятся либо к авиации общего назначения, либо выполняют авиационные работы, уточнил он. По его словам, на сегодняшний день все самолеты и вертолеты, осуществляющие перевозку пассажиров, инспекционный контроль агентства прошли.

«Вопросы поддержания летной годности и безопасности полетов находятся у Росавиации на постоянном контроле. Для этого, в том числе, ежегодно формируется график проведения планового

инспекционного контроля летной годности воздушных судов», — отметил Артем Коренько.

Решение закрыть небо для бортов, не прошедших инспекционный контроль, позволило исключить риски появления потенциально небезопасной авиатехники в воздушном пространстве России, пояснили в Росавиации.

Там добавили, что принятая мера уже стимулировала ряд владельцев воздушных судов выйти на связь и предоставить авиатехнику для осмотра. Для четырех бортов ограничения доступа к воздушному пространству в настоящий момент уже сняты, сказал «Известиям» представитель агентства. Из 52 воздушных судов, остающихся под ограничениями, только 20 находятся в летном состоянии, сообщил источник «Известий» в авиавластях.

Ограничивать полеты воздушных судов, не прошедших инспекционный контроль, не только российская практика, говорит председатель правления российской межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов (АОПА) Евгений Кабанов. По его словам, и в других странах авиарегуляторы точно так же не разрешают полеты на бортах, если они не прошли ежегодный инспекционный контроль.

На прошлой неделе АОПА рекомендовала владельцам воздушных судов, не проходившим в 2023 году инспекционный контроль летной годности, незамедлительно связаться с территориальными органами Росавиации для согласования дат и процедуры проведения контроля, чтобы избежать остановки полетов.





## Как российская авиация пережила 2023 год, и что ее ждет в 2024-м

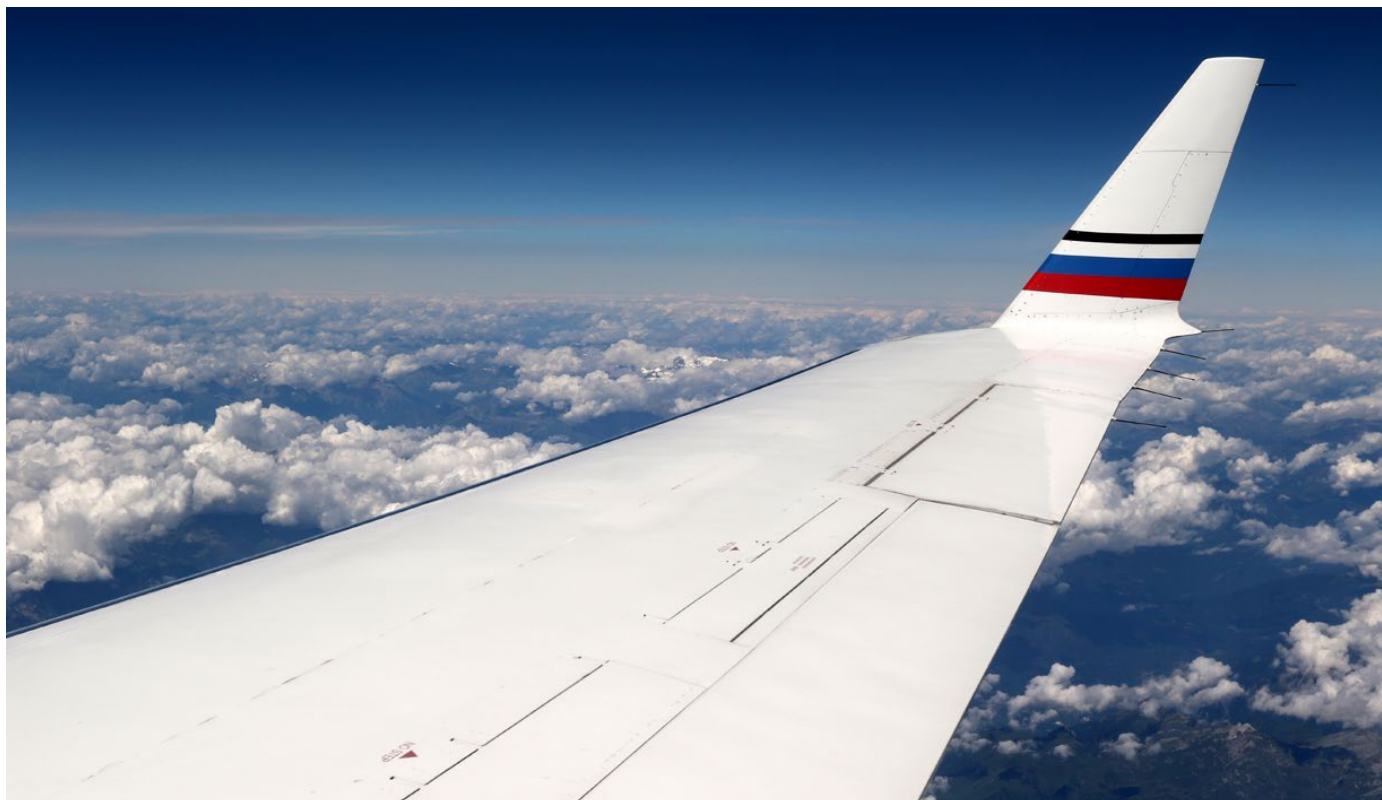
Для российской авиации 2023 год, как и предыдущий, прошел в экстраординарных условиях - отрасль находилась под небывалым давлением со стороны Запада. Тем не менее год для нее в целом прошел хорошо, хотя наполеоновские планы по части строительства новых машин и не были реализованы. Наступивший 2024-й станет решающим: могут обостриться накопившиеся проблемы, но и наконец-то начать поступать новые самолеты.

В конце 2023-го стали все чаще появляться сообщения о различных несерьезных летных про-

исшествиях и технических неполадках. Достаточно широкое хождение получило «исследование» Newsweek, в котором утверждалось: различных инцидентов в российской авиации стало в три раза больше. Правда, методология этого «исследования» (и ряда ему подобных) вызывает вопросы, поскольку, по собственному признанию авторов, учитывались только случаи, попавшие в медиа, - получается самоподдерживающаяся реакция, при которой большее внимание к теме провоцирует больше публикаций, подтверждающих опасения и подогревающих интерес. Росавиация даже соч-

ла необходимым отреагировать и заявить, что, наоборот, инцидентов по сравнению с 2022-м стало на 1% меньше (сравнивая первые 11 месяцев обоих годов). Причем объем авиаперевозок в России вырос в 2023 году примерно на 8%, что неудивительно, учитывая, что на весну 2022-го пришелся очень сложный период - было вообще непонятно, куда и на чем можно летать. Вероятно, оба утверждения по-своему правдивы - Росавиация говорит обо всех инцидентах, многие из которых остались незамеченными публикой, а количество попавших в СМИ происшествий могло и вырасти. В любом случае главное - это отсутствие катастроф.

В течение года продолжалась работа по «легализации» российского авиапарка. Выработана схема решения проблемы с западными лизингодателями через страховое урегулирование: в заем выделялись средства Фонда национального благосостояния (сообщалось о 300 млрд рублей), а западные компании получали лицензии ОФАС, подразделения американского министерства финансов. Иначе говоря, если самолеты нельзя «купить», то можно оплатить неустойку за их «изъятие». В каком-то смысле это даже можно расценить, как «ослабление санкций». Но в реальности отвечающие за санкции институты просто смирились с тем, что изъять находящиеся в России самолеты все равно не получится, и вняли западным фирмам, просившим позволить им хотя бы частично компенсировать ущерб. В конце концов непричастные к геополитике лизингодатели весной 2022-го лишились по воле своих правительств и сотен самолетов, и даже возможности принимать платежи за их оперативный лизинг.



Осенью пресса писала о недовольстве ряда авиакомпаний тем, что предлагаемые государством условия помощи при выкупе и дальнейшем предоставлении самолетов специально созданным отечественным лизингодателем «НЛК-Финанс» льготны для «Аэрофлота» и неадекватно тяжелы для них. Но по итогам года S7 и «Уральские авиалинии» заявили об урегулировании споров по 45 и 19 самолетам соответственно. Вместе с планами «Аэрофлота» до конца 2023-го выкупить 61 машину это позволяет «очистить» 125 самолетов и поставить их на международные линии.

Таким образом, несмотря на санкционный план «приземлить» российский авиапарк, в каком-то смысле тот за прошлый год даже вырос. Однако пока, к сожалению, только юридически.

### ***Сдвиг вправо***

Сроки поставок самолетов российского производства пока сдвигаются вправо. Следует признать, что в этой области ожидания и планы были изначально завышены. Согласно принятой в июне 2022-го программе развития авиатранспортной отрасли до 2030 года, уже в конце прошлого года должна была начаться эксплуатация первых импортозамещенных самолетов. Но, если не считать передачи авиакомпаниям ранее построенных лайнеров или начала испытаний прототипов, полностью новых отечественных машин в коммерческую эксплуатацию сдано не было.

В частности, до конца 2023-го предполагалось сдать авиакомпании «Россия», входящей в группу «Аэрофлот», два импортозамещенных «Супердже-

та» SJ-100 (после ребрендинга потерявших одну из S в индексе) с российскими двигателями ПД-8 вместо российско-французских PowerJet SaM146. Доделать, испытать и сертифицировать двигатель - на все это в обычной ситуации уходят годы. Но даже сейчас, в условиях, когда авиапрому уделяют повышенное внимание, за 2023-й успели только начать испытания ПД-8 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ, созданной на базе военно-транспортного самолета. Первый полет на «Суперджете» должен состояться в 2024 году, причем для испытаний двигателей будет переоборудован «неимпортозамещенный» самолет - чтобы одновременно вести испытания силовой установки и российского бортового оборудования. В целом очень хорошим вариантом станет передача в эксплуатацию первых суперджетов к концу года. В программе развития отрасли (редакция августа 2023-го) говорится о сдаче за год 20 самолетов SJ-100, но эта цифра представляется не очень реалистичной.

Правительство Татарстана последние два года усиленно лоббировало интересы местного производителя. Их результатом стало увеличение числа самолетов Ту-214 казанского производства в программе развития отрасли до 115 машин к 2030 году. Для понимания масштаба: это больше, чем было сделано с конца 1980-х, считая Ту-204. Уже в наступившем году планируется поставить новый рекорд выпуска самолетов этого типа - семь за год, а с 2027-го сдавать по 20 ежегодно. При этом мощности, в последнее десятилетие выпускавшие один-два самолета для правительственных или военных нужд, судя по сообщениям СМИ, начали активно расширять лишь совсем недавно. Поэтому вместо трех новых Ту-214 в 2023 году был сдан только один восста-

новленный с хранения. При этом авиакомпании, похоже, со скепсисом относятся к этому морально устаревшему самолету - например, «Аэрофлот» отбояривается от включения Ту-214 в свой авиапарк, выдвигая заведомо нереализуемые требования по изменению конструкции.

Вероятно, Ту-214 пойдут авиакомпаниям «второго эшелона», которые не получают квоты на закупку перспективного МС-21. Доводка и запуск в серию импортозамещенного МС-21 - главная задача для отечественного авиапрома. Именно рассчитанный на крупный выпуск современный среднемагистральный самолет обеспечит будущее российской авиации. Когда реально начнется его серийное производство, пока неясно, но по плану первые шесть МС-21 должны быть сданы в эксплуатацию в конце года.

В 2023-м состоялся первый полет широкофюзеляжного Ил-96-400М, новой пассажирской модификации Ил-96. Но будущее машины туманно - в программе развития отрасли эта модель не значится. Планируется выпуск в небольшом количестве старых Ил-96-300 со сдачей с 2025 года. Возможно, все эти самолеты перепрофилируют в транспортные, что сделает эксплуатацию четырехдвигательных малосерийных машин более коммерчески оправданной. По крайней мере, недавно один из восстановленных Ил-96-400Т встал на линию грузовых перевозок.

В целом, если не обращать внимания на то, что самые смелые планы не были реализованы (что и неудивительно, поскольку планка была установлена слишком высоко), ситуация в российской

пассажирской реактивной авиации хотя остается трудной, но явно лучше, чем хотелось бы недоброжелателям. Правда, и на 2024-й планы явно завышены - помимо упомянутых 20 «Суперджетов» вызывают серьезные сомнения поставки первых Ил-114-300, поскольку самолет еще не готов. Казани неплохо бы начать реализовывать свои громкие «авансы» по Ту-214: вместе с непоставленными в прошлом году тремя самолетами к концу 2024-го она будет должна в сумме уже десять машин. При этом важно понимать: если серийное производство МС-21 начнется раньше, чем у Ту-214, то заинтере-

совать коммерческих потребителей этой машиной будет сложно, и в результате все финансовые и репутационные вложения в расширение выпуска пойдут прахом.

Хотелось бы также ясности в следующем, в очередной раз обновленном плане развития отрасли относительно программ Ил-96-300 и Ил-114-300. Первая из этих программ, по откровенному признанию производителя, в нынешнем своем виде (дюжина устаревших четырехдвигательных широкофюзеляжных пассажирских самолетов до

конца десятилетия) авиакомпаниям неинтересна, а вторая сильно выбилась из графика (катастрофа использующего аналогичный двигатель военно-транспортного Ил-112 остановила испытания). Возможно, стоит переориентировать Ил-96 на госзаказчиков и транспортные модификации, потребность в которых есть.

Что касается винтомоторной малой и региональной авиации, то это совершенно отдельная тема - речь здесь идет скорее о воссоздании сегмента почти с нуля (если не считать до сих пор тянущие лямку советские Ан-2). Вертолетостроение также испытывает тяжелые проблемы, но оно обычно более далеко от рядового пассажира. Как бы то ни было, но на 2024 год поставки как полностью российских версий гражданских вертолетов, так и новых легких самолетов не запланированы - в этих сегментах вопрос замены импортных двигателей пока не решен.

Для обеспечения основного массива пассажиро-перевозок в ближайшие годы главным останется поддержание летной годности бортов иностранного производства. Пока с этим справлялись успешно, но проблемы, вызванные сложностями с закупкой запчастей и расходных материалов, могут иметь накопительный характер. Все больше самолетов будут требовать сложных форм регламентного технического обслуживания - доступность зарубежных центров ТО сильно ограничена (хотя и не отсутствует полностью), а дома многие типы зарубежных самолетов в прежние времена не обслуживались.

*Источник: Профиль*



## ASG Business Aviation: «Этот год мы прожили неплохо»

Поймать теплые деньки в канун Нового Года – дорогого стоит, а в компании друзей – бесценно. В самый канун ушедшего года редакция VizavNews отправилась в солнечный и теплый Баку, чтобы вместе со старинными партнерами из ASG Business Aviation в дружественной атмосфере подвести предварительные итоги 2023 года.

«Этот год мы проработали, честно сказать, усердно и неплохо», - рассказывает глава компании Боюка-

га Гулиев, подчеркивая, что ситуация на рынке деловой авиации еще далека от оптимальной.

В минувшем году компания существенно прибавила в основных категориях – по летным часам и наземном обслуживании рейсов деловой авиации. Рост составил 20% и 15% соответственно. Примечательно, что рост трафика был положительным на фоне того, что большинство самолетов проходили плановые «большие чеки» (технические провер-

ки), а это значит, что часть парка находилась достаточно долгое время в центрах ТОиР. Тем не менее в ASG Business Aviation не просто смогли сохранить налет на уровне 2022 года, но и нарастить объемы. Понимая, что тема провозных мощностей весьма актуальна, ASG Business Aviation с конца 2022 года для удовлетворения перевозочных запросов планировала приобретение очередного бизнес-джета для коммерческого использования. После длительных и активных поисков в середине прошлого года компания нашла самолет Gulfstream G550, который устраивал по всем параметрам, и в 2023 году очередной G550 был внесен в АОС.

«Мы смотрим в будущее, понимаем, что рынок растет. И мы должны расти вместе с рынком. Другого выбора нет. Да и мы рады расти вместе с рынком» - продолжает Боюкага Гулиев. В настоящее время чартерный парк ASG Business Aviation состоит исключительно из самолетов производства Gulfstream Aerospace: G280, G450, G550 и флагмана G650. Также оператор эксплуатирует и турбовинтовой самолет ATR 42 в VIP-компоновке.

За прошедшие 12 месяцев существенно расширился штат работников компании, как летного состава, так и иного сертифицированного персонала, связанного с летной деятельностью. С ростом парка также совершенствуется Технический отдел, включая инжиниринг, который следит за техническим состоянием парка компании.

«Техническим обслуживанием воздушных судов ASG Business Aviation занимается сертифицированный технический центр главного подрядчика компании Silkway Technics в Азербайджане. С-чеки



(C1 и C2) в зависимости от уровня сложностей, делаются как на базе Silkway Technics, так и в самой компании Gulfstream Aerospace в Фарнборо, а также в Базеле на производственных мощностях Jet Aviation», - комментирует Боюкага Гулиев.

Учитывая, что после прохождения тяжелых форм ТО компания ASG Business Aviation «влетает» в 2024 год, практически, с новым парком, в компании не перестают рассматривать возможность увеличения парка, особенно в «суперсреднем сегменте». Компания в активном поиске новых бизнес-джетов.

«Наряду с этим, благодаря комфортному бизнес-климату, созданному в Азербайджане, деловая активность Азербайджана с каждым годом растет, и поэтому мы видим, что число наших сограждан активно пользуются услугами бизнес-авиации, также растет, что стало еще одной особенностью ушедшего года. При этом костяк составляют именно деловые пассажиры. Развитие туризма в Азербайджане также повлияло и на рост доли туристических рейсов, на которые приходится 20% всех перелетов бизнес-авиации. Азербайджанские бизнесмены ценят свое время и возможности полета на бизнес-джете для более эффективной работы. К тому же наши самолеты могут доставить пассажиров в любую точку мира, куда весьма проблематично добраться рейсами регулярных авиакомпаний. Еще один немаловажный момент – в полете наши гости могут пользоваться практически всеми необходимыми инструментами бизнеса от телефонии, до онлайн-конференции. И это все на высоте 12 км», - продолжает Боюкага Гулиев.

В прошлом году экипажи компании побывали, практически, во всех главных точках планеты. Огромный спрос в 2023 году зафиксирован в страны Юго-Восточной Азии, традиционно высок спрос на полеты в страны Персидского Залива и Европу. И еще один отличительный момент – рост трафика внутри страны. В компании очень горды, когда рейс выполняется, например, в новые международные аэропорты Физули или Зангелан. Здесь построены современные аэропорты, а бизнес с каждым годом набирает обороты.

Даже с нынешним парком компания уверена, что наступивший год будет весьма позитивным. Не будет большого простоя в связи с техобслуживанием

самолетов, да и крупнейшие событийные мероприятия, проводимые в Азербайджане, обязательно дадут дополнительный трафик, как в воздухе, так и на земле.

Событий будет много, но главное из них пройдет в ноябре в Баку, а именно международная конференция ООН по изменению климата (COP29). По опыту проведения мероприятия в ОАЭ следует ожидать огромное количество рейсов деловой авиации, а также VIP рейсов с главами государств. В Азербайджане уже создан комитет по организации COP29. Несомненно для ASG Business Aviation это также важное событие в расширении возможностей деловой авиации Азербайджана.



## Самолет недели

Оператор/владелец: *ExecuJet Middle East*

Тип: *Dassault Falcon 2000LX*

Год выпуска: *2017 г.*

Место съемки: *декабрь 2023 года, Al Maktoum Int'l Airport (DWC) - OMDW, United Arab Emirates*



Фото: Дмитрий Петроченко