

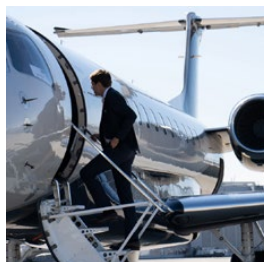
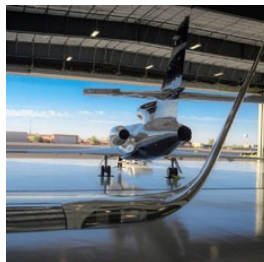


На этой неделе стало известно, что Gogo Business Aviation покупает Satcom Direct, производителя оборудования и провайдера услуг спутниковой связи. Эта сделка застала врасплох отрасль деловой авиации. По соглашению Satcom Direct получит \$375 млн наличными и пять миллионов акций Gogo при закрытии, а также до \$225 млн в виде дополнительных платежей, связанных с достижением определенных пороговых значений производительности в течение следующих четырех лет. Ожидается, что сделка будет закрыта к концу года.

Последний квартальный опрос JetNet показывает растущую неопределенность и пессимизм в отрасли деловой авиации. Выступая на ежегодном саммите JetNet iQ, Роллан Винсент, основоположник опроса iQ и глава Rolland Vincent Associates, отметил, что в опросе за третий квартал почти 60% из 400 респондентов указали, что, по их мнению, отрасль еще не достигла низшей точки текущего делового цикла, что почти в два раза превышает число тех, кто считает, что экономика находится на подъеме. Подробности в этом номере.

Empty legs – важная часть маркетинга частных самолетов, обещающая дешевые перелеты или, по крайней мере, более дешевый способ летать частным образом со скидками до 70%. Но не являются ли empty legs всего лишь маркетинговым ходом чартерных операторов и брокеров, призванным получить контакты потенциальных клиентов?

WINGX подводит итоги прошлой недели: «Спрос на бизнес-джеты на прошлой неделе вырос, после того как в первой половине сентября он был заметно слабее. Тенденция на ключевом рынке США все еще была немного отрицательной, а влияние урагана во Флориде компенсировало рост активности в Техасе. В Европе трафик деловых самолетов в Великобритании возрос, однако спрос в Центральной и Южной Европе стагнирует».



Во Флориде и на Ближнем Востоке спрос на бизнес-джеты упал

WINGX: на 39-й неделе (23-29 сентября) во всем мире было выполнено 73008 рейсов бизнес-джетов, что на 3% меньше, чем на 39-й неделе прошлого года. Значительное снижение активности наблюдалось в пострадавшей от урагана Флориде и на охваченном конфликтом Ближнем Востоке

стр. 21

«Витязь-Аэро» скрывала нарушения безопасности до катастрофы Ми-8

Ространснадзор рекомендовал принять меры реагирования в отношении авиакомпания «Витязь-Аэро», чей вертолет Ми-8 потерпел крушение на Камчатке 31 августа. Такое письмо 19 сентября направлено ведомством в Росавиацию по итогам проверки, проводившейся им с 5 по 18 сентября 2024 года

стр. 23

Empty legs: приманка и обман?

Empty legs – важная часть маркетинга частных самолетов, обещающая дешевые перелеты или, по крайней мере, более дешевый способ летать частным образом со скидками до 70%. Но не являются ли empty legs всего лишь маркетинговым ходом чартерных операторов и брокеров, призванным получить контакты потенциальных клиентов?

стр. 25

Jet Aviation: Ближний Восток по-прежнему остается важным регионом для деловой авиации

BizavNews продолжает серию интервью в преддверии ближневосточной выставки МАВАА-2024. Сегодня у нас в гостях Харди Бютчи, вице-президент по региональным операциям на Ближнем Востоке и генеральный директор JET AVIATION в Дубае

стр. 26

Росавиация рекомендует авиакомпаниям воздержаться от полетов в воздушном пространстве Израиля, Ирана и Ирака

Росавиация рекомендует авиакомпаниям воздержаться от полетов в воздушном пространстве Израиля, Ирана и Ирака.

«В связи с угрозой безопасности полетов гражданских воздушных судов в воздушном пространстве Израиля, Ирана и Ирака Росавиация рекомендовала российским авиакомпаниям воздержаться от полетов в/из аэропортов этих государств и в их воздушном пространстве до особого распоряжения», — отмечается в телеграм-канале Росавиации.

Как сообщает «Интерфакс» со ссылкой на газету Haaretz, Израиль закрыл свое воздушное пространство для полетов после того, как Иран запустил ракеты в сторону израильской территории. Кроме того, полеты в своем авиaproстранстве запретили Иордания и Ирак.

Израильский новостной портал Ynet сообщил, что международный аэропорт имени Бен-Гуриона в Тель-Авиве приостановил отправку и прием авиарейсов.



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



На развитие аэродромов в 2025-2027 году будет выделено 166 млрд рублей

В ближайшие три года из федерального бюджета будет выделено 166 млрд рублей на проект «Развитие опорной сети аэродромов», сообщил Минфин. «166 млрд рублей на три года заложено на развитие опорной сети аэродромов по посланию президента в рамках нового нацпроекта «Транспорт», - сказано в сообщении. Всего в 2025-2030 годах планируется реконструкция и строительство не менее 77 аэродромов.

На всю госпрограмму «Развитие транспортной системы», по сообщению Минфина, предусмотрено 4,8 трлн рублей (в 2025 - около 1,5 трлн, в 2026 - 1,7 трлн, в 2027 - 1,7 трлн рублей).

До сих пор модернизация аэродромов финансировалась в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов». В федеральном бюджете на 2024 год на него закладывалось 40,2 млрд

рублей, на 2025 и 2026 годы - 5,3 млрд и 9,4 млрд рублей соответственно.

Всего в стране сейчас насчитывается 228 гражданских аэродромов, к 2030 году их число должно увеличиться до 242, заявляли в Минтрансе и Росавиации. Сформирован перечень из 129 аэродромов, которые подлежат модернизации: на 76 запланированы работы по реконструкции и новому строительству, на 53 - капитальный ремонт.

Совокупный объем финансового обеспечения проекта «Развитие опорной сети аэродромов» в 2025-2030 годах в Минтрансе ранее оценивали в 381,1 млрд рублей. Большую часть этой суммы - 264,7 млрд рублей, как ожидалось, составят средства из федерального бюджета. Вклад внебюджетных источников оценивался в 82,4 млрд рублей. Оставшиеся 33,9 млрд рублей планировалось привлечь из региональных бюджетов.



Компания #1
по бизнес авиации в РФ.

JETVIP

BUSINESS AVIATION

- аренда частных самолетов
- аудит воздушного судна
- организация медицинской эвакуации
- покупка/продажа частных самолетов

Нас рекомендуют друзьям!

+7 (495) 545-45-35

WWW.JETVIP.RU

Jet Aviation: рекордные десять месяцев на кастомизацию двух BBJ 737-8

Компания Jet Aviation объявила о поставке неназванному заказчику после кастомизации двух идентичных самолетов BBJ 737-8. Интерьеры были сделаны менее чем за десять месяцев, что стало самым коротким временем простоя, достигнутым центром комплектации для двух самолетов одновременно.

Кристоф Фондалински, вице-президент по комплектации, говорит: «Менее десяти месяцев с момента прибытия до сертификации и повторной поставки – это невероятное достижение, особенно для двух салонов такой сложности. Наши сотрудники работали рука об руку с заказчиком, чтобы понять его особые запросы и создать интерьеры, отвечающие этим требованиям, с помощью сочетания передовых инженерных разра-

боток и инновационных производственных технологий. Результатом стал самый короткий простой на сегодняшний день для двух самолетов одновременно, что является еще одним свидетельством нашего постоянного стремления к лидерству в отрасли в плане эффективности, обслуживания и качества».

Компания Jet Aviation предлагает на своем предприятии в Базеле услуги по комплектации всех типов узкофюзеляжных и широкофюзеляжных самолетов. Центр комплектации располагает собственными производственными мощностями на месте практически для всех аспектов процесса комплектации, включая проектирование, инжиниринг, производство, монтаж и сертификацию.



Weltall
avia

НАШ ФЛОТ

- CHALLENGER 850
- HAWKER 850XP
- HAWKER 800XP
- HAWKER 800
- HAWKER 700

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

BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

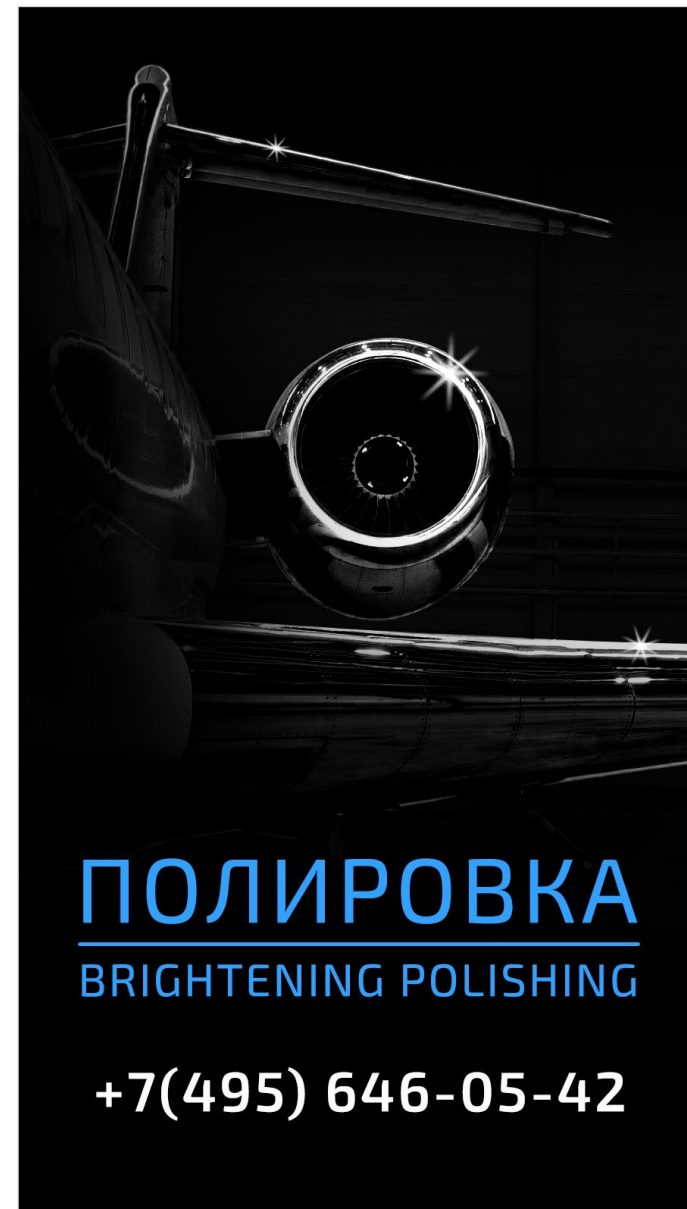
Казанский вертолетный завод начнет выпускать вертолет Ми-34

Об этом сообщил глава Татарстана Рустам Минниханов во время ежегодного послания Государственному совету республики.

«Казанский вертолетный завод завершает реализацию проекта по расширению и технологической модернизации производства вертолетов. Запущен крупнейший производственно-учебный центр, построены новые производственные корпуса. Заводу необходимо завершить все процедуры по выводу на рынок вертолета «Ансат» в полностью импортозамещенном виде. Также в текущем году принято решение о выпуске на заводе нового типа вертолета Ми-34», — сказал он.

Решение выпускать Ми-34 на КВЗ было принято в июне 2024 года на заседании совета директоров «Вертолетов России».

Легкий однодвигательный вертолет Ми-34 разработан в конце 80-х годов прошлого века на смену учебно-спортивным Ми-1 и Ми-2. В 1993 году производство Ми-34 началось на Арсеньевском авиационном заводе. Модификация вертолета, оборудованного в соответствии с сертификационными требованиями, получила название Ми-34С. Всего было выпущено 22 вертолета установочной партии, они поступили эксплуатантам в России, Казахстане, Хорватии и Нигерии.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Duncan Aviation построит покрасочный ангар в Линкольне

В декабре компания Duncan Aviation начнет строительство покрасочного цеха стоимостью \$25 млн в Линкольне, штат Небраска. В планах – строительство двухъярусного ангара площадью 3000 кв.м. с дополнительным складским помещением площадью 850 кв.м. и вспомогательной зоной, которые будут соединены с существующим покрасочным цехом провайдера ТОиР, построенным в 2012 году. Проект также предусматривает расширение перрона с западной стороны здания.

Комплекс, спроектированный давним партнером



Duncan Aviation компанией Tectonic Management Group, будет оснащен отсеками с поперечной тягой и обновленным климат-контролем, а также усовершенствованной системой очистки сточных вод и воздушными душами для удаления большого количества загрязняющих веществ. Кроме того, здесь будет оборудован небольшой стенд для обработки таких деталей, как закрылки и реверсоры тяги.

Другие особенности включают регулируемое освещение ангара, которое обеспечивает гибкость при планировке в будущем и возможность рециркуляции до 80% тепла, выделяемого в процессе отверждения.

Строительством объекта займется компания Hausmann Construction, и ожидается, что работы будут завершены к январю 2026 года. После открытия Duncan планирует вывести из эксплуатации покрасочные цеха №1 и №2, которые были построены в 1990 году. Это помещение будет перепрофилировано. Однако покрасочный цех площадью 4200 кв.м., построенный чуть более десяти лет назад, будет по-прежнему использоваться.

Новый цех будет вмещать такие крупные модели, как Gulfstream G650, Dassault Falcon 10X и Bombardier Global 7500, а также обеспечит гибкость при проведении внеплановых работ, таких как покраска и смена регистрационных номеров.

На заводе Duncan в Линкольне ежегодно красят около 100 самолетов, при этом на всех предприятиях выполняется 250 таких работ, включая работы в Батл-Крике, штат Мичиган, и Прово, штат Юта.



**Решения,
создающие
стиль**

→
jetport-interiors.tech



Textron передумала: сначала компания отказалась от участия в NBAA-BACE, а потом решила вернуться

Textron Aviation отменила свое решение, объявленное менее недели назад, и решила принять участие в выставке NBAA-BACE 2024 в Лас-Вегасе со статической экспозицией. Однако компания по-прежнему не планирует присутствовать на выставочной площадке.

Этот шаг, как заявила компания в своем сообщении, является ответом на реакцию клиентов. «Присутствие компании будет сосредоточено на демонстрации новых инвестиций в продукты культовой линейки Citation», - заявили в Textron Aviation.

На статической площадке BACE в Henderson Executive Airport будут представлены флагманский самолет Cessna Citation Longitude и его среднеразмерный собрат Latitude, а также CJ4 Gen 2 и M2 Gen2. Кроме того, Textron Aviation представит

макеты своих Ascend и CJ3 Gen 2, новейших моделей линейки Citation. Наряду со статической экспозицией Textron Aviation планирует подробно рассказать о своих последних обновлениях во время пресс-конференции в аэропорту.

Это заявление ознаменовало собой отход от планов полностью отказаться от участия в мероприятии. 25 сентября компания, у которой в разгаре забастовка с участием 5000 работников, опубликовала заявление о том, что она «продолжает фокусироваться на разработке и предоставлении наилучшего авиационного опыта для клиентов, поскольку продолжает бизнес-деятельность в это время. В связи с этим Textron Aviation и TRU Simulation, дочерняя компания Textron Aviation, не будут участвовать в качестве экспонентов на выставке 2024 [NBAA-BACE]».



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

Более 100 пилотов получили допуск на Gulfstream G700

Компания Gulfstream Aerospace объявила о том, что уже более 100 пилотов заказчиков получили квалификационную отметку типа на G700 в учебном центре FlightSafety International в Саванне с тех пор, как 29 марта новый бизнес-джет получил сертификат типа FAA.

Помимо 100 пилотов заказчиков, получивших квалификационную отметку на самолет G700, допуск на G700 получили 80 корпоративных пилотов Gulfstream и более 20 инструкторов FlightSafety International.

«Пилоты приезжают в Саванну со всего мира, чтобы получить допуск на G700, поскольку поставки самолетов увеличиваются», - сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Благодаря инновационной и интуитивно понятной кабине Gulfstream Symmetry Flight Deck и зрелости программы G700,

легкость, с которой клиенты принимают поставки, впечатляет».

Кабина экипажа G700 оснащена авионикой Symmetry Flight Deck от Gulfstream, активными боковыми ручками управления и самым широким в отрасли использованием сенсорной технологии. В кабине также установлены новая система комбинированного видения (CVS) от Gulfstream и отмеченная наградами система Predictive Landing Performance System. CVS объединяет усовершенствованную систему видения (EFVS) и систему синтетического видения (SVS) от Gulfstream в единое экранное изображение, отображаемое как на основном полетном дисплее, так и на двойном дисплее на лобовом стекле (HUD), что еще больше повышает ситуационную осведомленность пилотов и расширяет доступ к большему количеству аэропортов во всем мире.



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Lilium представила первый полномасштабный самолет eVTOL

Компания Lilium осуществила процедуру первоначального включения питания на первом полномасштабном образце своего шестиместного самолета eVTOL. Объявив об этом событии 1 октября, немецкая компания заявила, что включение систем Lilium Jet является важным шагом на пути к началу летных испытаний, которые ожидаются в 2025 году.

Инженеры из штаб-квартиры Lilium под Мюнхеном подали на самолет MSN 1 напряжение в 900 вольт, которое было преобразовано в низкое напряжение, необходимое для электрических систем и бортового радиоэлектронного оборудования, включая дисплеи в кабине пилотов, системы управления полетом, связи, навигации и наблюдения. Планер MSN 1 будет использоваться в качестве наземного испытательного стенда «железная птица» (iron bird). Самолет MSN 2, который сейчас находится на стадии окончательной сборки, начнет программу летных испытаний с пилотом на борту.

Согласно Lilium, планер MSN 1 будет полностью функциональным воздушным судном, что позволит получить данные для первоначальной программы сертификации типа EASA. Он будет использоваться для подтверждения безопасности полетов и соответствия требованиям летной годности.

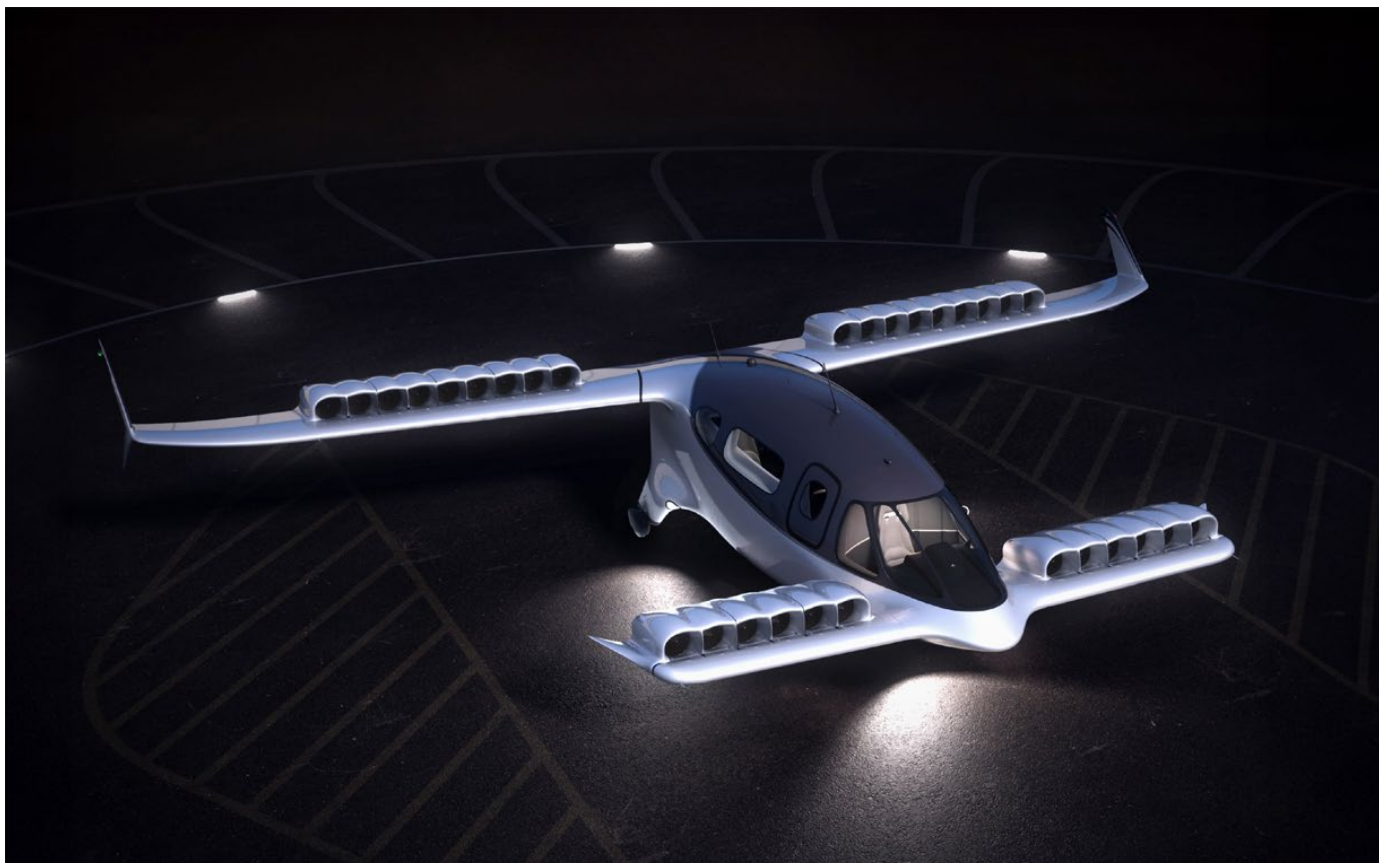
Третий самолет, получивший обозначение MSN 3, в настоящее время строится поставщиками Lilium. В летных испытаниях компания планирует использовать шесть опытных самолетов Lilium Jet, поставки которых начнутся в 2026 году.

В августе компания Lilium завершила первый этап испытаний электрической интеграции в собственной лаборатории систем электроснабжения. Это испытательный стенд, который в контролируемых условиях воспроизводит всю силовую установку самолета, включая аккумуляторные батареи и электродвигатели с 30 канальными вентиляторами.

В других странах Lilium работает с партнерами над

подготовкой наземной инфраструктуры, необходимой для поддержки коммерческих операций. Недавно компания установила партнерские отношения с Galaxy FBO, у которой есть офисы в трех аэропортах Хьюстона.

Производитель предлагает четырех- и шестиместные версии Lilium Jet. Самолет будет иметь дальность полета на одном заряде 96 морских миль и крейсерскую скорость 136 узлов.



Toyota инвестирует \$500 млн в Joby Aviation

Toyota Motor и Joby Aviation, разрабатывающая электрические воздушные такси для коммерческих пассажирских перевозок, объявили о том, что Toyota инвестирует дополнительно \$500 млн в поддержку сертификации и коммерческого производства электрического воздушного такси Joby с целью реализации общего видения двух компаний в области воздушной мобильности.

Инвестиции, которые будут осуществлены двумя равными траншами, подлежат стандартным

одобрениям регулирующих органов и некоторым другим условиям, окончательному согласованию соглашений о сотрудничестве и коммерческих соглашений, а в отношении второго транша – окончательному согласованию условий, связанных со стратегическим альянсом, ориентированным на коммерческое производство, и некоторым другим условиям.

Инвестиции, которые доведут общий объем инвестиций Toyota Motor в Joby до \$894 млн, будут осу-

ществлены в форме наличных денег за обыкновенные акции, при этом первый транш планируется закрыть в конце этого года, а второй – в 2025 году.

Joby продолжает добиваться важного прогресса на пути к коммерциализации, недавно собрав третий самолет на пилотной производственной линии в Марине, Калифорния, и заложив фундамент расширенного завода в Калифорнии, который более чем вдвое увеличит производственную площадь компании. В августе 2024 года компания подтвердила, что в настоящее время четвертый из пяти этапов процесса сертификации типа со стороны Joby завершен более чем на треть.

С 2019 года, в дополнение к денежным инвестициям, Toyota инвестирует время и человеческие ресурсы, чтобы поделиться своими знаниями о производственной системе Toyota с помощью планирования процесса, разработки метода производства и проектирования оснастки. Инженеры Toyota теперь работают бок о бок с командой Joby в Калифорнии, а в 2023 году две компании подписали долгосрочное соглашение о поставке компанией Toyota ключевых компонентов силовой установки и привода для производства самолетов Joby.

Отношения Toyota с Joby начались с первоначальных инвестиций, сделанных Toyota Ventures, ранним венчурным подразделением Toyota, которое исследует и выявляет прорывные технологии и компании для инвестиционных возможностей и оказывает поддержку портфельным компаниям. Toyota Motor впоследствии осуществила инвестиции на общую сумму \$394 млн.



Операторам рекомендовано избегать воздушного пространства Израиля и Ливана

EASA выпустило новые информационные бюллетени о зонах конфликта (CZIB), предупреждающие о необходимости полностью избегать воздушного пространства Ливана и Израиля гражданским самолетам на всех эшелонах полета. Европейское агентство выпустило последние бюллетени в прошлую субботу, когда Армия обороны Израиля (IDF) расширила воздушные атаки на Ливан, в том числе бомбардировки в Бейруте и вокруг него.

CZIB для Израиля охватывает район полетной информации (FIR) Тель-Авива на всех высотах, а связанный CZIB для Ливана охватывает район полетной информации Бейрута. Оба действительны до 31 октября и могут быть пересмотрены.

«Учитывая текущий конфликт между «Хезболлой» и Израилем, существует высокий риск для гражданской авиации», - заявило EASA в обоих CZIB. «Конфликт включает в себя запуски ракет, реактивных снарядов и беспилотников из Ливана, а также израильские авиаудары и артиллерийский огонь».

В бюллетене EASA по Ливану сделан вывод о том, что для эксплуатантов воздушных судов существуют «ограниченные смягчающие факторы», поскольку «соответствующее государство не продемонстрировало полной возможности устранения существующих рисков в воздушном пространстве путем внедрения эффективного подхода к разрешению конфликтов в воздушном пространстве».

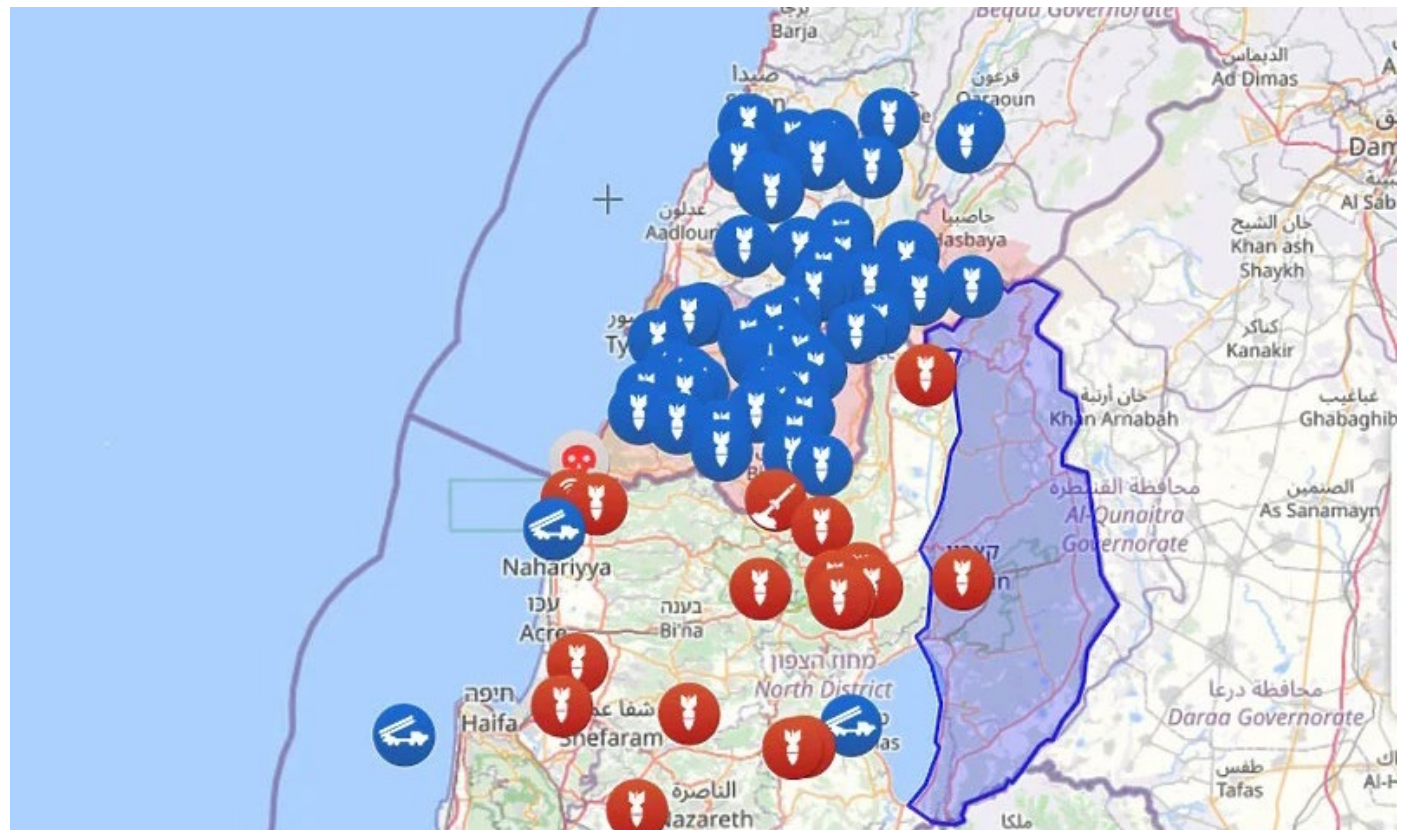
Признавая усилия Управления гражданской авиации Израиля по снижению рисков для гражданской авиации посредством тактического устра-

нения конфликтов, EASA заявило, что «текущая интенсивность конфликта представляет собой в целом высокий риск для гражданской авиации».

С тех пор, как EASA выпустила новые CZIB, Армия обороны Израиля начала воздушные атаки на силы хуситов в Йемене, а также на силы в Сирии, которые, по ее словам, поддерживаются Ираном. Высокопоставленные иранские чиновники неоднократно заявляли о своем намерении отомстить Израилю за убийства лидеров Хезболлы и ХАМАС,

а также офицеров Корпуса стражей исламской революции Ирана.

По словам аналитиков по безопасности из Osprey Flight Solutions, операторам воздушных судов необходимо быть бдительными в отношении краткосрочных закрытий воздушного пространства. Группа заявила, что помимо Израиля и Ливана риски для безопасности полетов распространяются на Египет, Иорданию, Сирию, Ирак, Иран, Саудовскую Аравию, Йемен и страны Персидского залива.



Коммуникатор Garmin Messenger Plus может подключаться к сети Iridium Certus

Компания Garmin представила свой первый портативный спутниковый коммуникатор, который использует сервис Iridium Certus, с возможностью голосовой связи и обмена фотографиями – InReach Messenger Plus.

Messenger Plus предлагает те же функции, что и более ранние устройства InReach Mini, такие как двусторонний обмен текстовыми сообщениями, обмен местоположением и функцией SOS. Последняя включает возможность отправлять интерактивные текстовые и голосовые сообщения и фотографии в Garmin Response для круглосуточной экстренной помощи. В Messenger Plus можно отправлять голосовые сообщения продолжительностью до 30 секунд или текстовые сообщения длиной до 1600 символов.

При сопряжении с приложением Garmin Messenger на смартфоне или планшете Messenger Plus автоматически подключается к спутникам, когда смартфон находится вне зоны действия сотовой связи или не подключено к интернету через Wi-Fi. При активации SOS пользователь может обмениваться текстовыми, фото- и голосовыми сообщениями с координаторами реагирования.

Доступно отслеживание в реальном времени, а координаты GPS можно встроить в текст, фото или голосовое сообщение. Прогнозы погоды можно отправлять в Messenger Plus или в приложение Garmin Messenger. Messenger Plus можно использовать для проверки контактов, отправки обновлений местоположения, запуска или остановки отслеживания и отправки сообщения SOS, при этом отдельное приложение не требуется.

Батареи хватает до 600 часов при отправке текстовых сообщений или местоположений каждые 10 минут (в режиме обмена сообщениями с низким энергопотреблением). Messenger Plus также можно использовать для зарядки смартфона «для получения достаточного заряда для отправки пользовательских текстовых сообщений из приложения Messenger», заявила компания.

Розничная цена InReach Messenger Plus составляет \$499,99, и для его использования требуется активная спутниковая подписка, стоимость которой начинается от \$14,99 в месяц.

«Спутниковые коммуникаторы [Garmin] InReach снова и снова доказывают, что являются важным инструментом для пилотов, который необходимо

держат в своей летной сумке», - сказал Джим Алписер, директор по продажам авиационного оборудования Garmin. «С новым InReach Messenger Plus теперь пилоты могут обмениваться голосовыми и фотосообщениями вне сотовой связи, в дополнение к двусторонней отправке текстовых сообщений по всему миру, обмену данными о местоположении и функцией SOS. Независимо от того, направляетесь ли вы в глушь, за границу или просто в другой штат, InReach обеспечит вам душевное спокойствие и позволит близким оставаться в курсе вашего местонахождения и убедиться, что вы благополучно прибыли в пункт назначения».

Компания Garmin Response обработала более 14500 сигналов SOS от InReach, что позволило спасти множество жизней.



В Дании с 2025 года вводится налог на авиаперевозки

В следующем году Дания начнет взимать налог на авиаперелеты с каждого пассажира, ставки которого будут постепенно повышаться до 2030 года. Налог распространяется на все самолеты – как коммерческие, так и частные – с числом мест более 10 и взлетной массой 12566 фунтов (5700 кг) и более.

Налог будут взиматься по скользящей шкале ставок в зависимости от дальности полета: внутри Европы, средней и большой дальности. Ставки первоначально будут варьироваться от \$4,48 до \$44,82 на пассажира, но к 2030 году вырастут с \$7,35 до \$60,30.

Доходы от налога будут использованы для финансирования перехода в Дании на устойчивое авиационное топливо (SAF) и для денежной помощи пожилым людям. Правительство ожидает, что налог будет приносить до \$180 млн в год. Дания поставила цель обеспечить к концу десятилетия все внутренние авиаперевозки устойчивой энергией – SAF, водородом и/или электричеством, и компании, разрабатывающие эти технологии, будут иметь право на государственную поддержку в рамках новой налоговой схемы.

К категориям рейсов, освобожденных от налога, относятся военные, правительственные, санитарные, поисково-спасательные, гуманитарные, полицейские, перевозки детей младшего возраста, сотрудников эксплуатантов воздушных судов, путешествующих по делам, а также трансферных и транзитных пассажиров при определенных условиях. Операторы должны зарегистрироваться

в датском налоговом агентстве Skatteforvaltningen не позднее, чем за восемь дней до первого налогооблагаемого рейса. Иностранцы, не базирующиеся в ЕС, должны назначить датского налогового представителя.

Налоговые платежи должны быть произведены 15 числа месяца, следующего за налогооблагаемым рейсом, а за неправильную оплату или неуплату применяются финансовые штрафы и ограничения на полеты. Записи о рейсах должны храниться в течение пяти лет после окончания каждого отчетного года.

«Зеленый налог» для авиапассажиров похож на те, которые приняты в других европейских странах, включая Францию, Германию, Венгрию, Нидерланды, Норвегию, Португалию и Швецию. Против таких налогов уже давно выступают различные отраслевые группы, включая Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА), которая недавно отметила, что эти налоги противоречат обязательствам Международной организации гражданской авиации и «редко» приносят доходы, «используемые для поддержки инвестиций, которые помогли бы смягчить или сократить будущие выбросы в авиационном секторе».



JetNet iQ: эксперты обсудили удалёнку

За четыре года с момента начала пандемии Covid на бизнес повлияло множество изменений, и, возможно, самым радикальным из них стала парадигма работы из дома. То, как компании продолжают реагировать на эту динамику, стало одной из тем, обсуждавшихся на панели лидеров отрасли в прошлую среду на саммите JetNet iQ в Нью-Йорке.

«Нам определенно пришлось научиться быть более гибкими и уступчивыми... и, как и для многих производителей, ключевым моментом было поддержание работы нашего завода и обеспечение безопасности людей, которые на нем работали», - объяснила Жаннин Хаас, директор по маркетингу Gulfstream Aerospace, добавив, что затем они оценили корпоративные функции, которые могли бы выполняться удаленно. «Некоторые вещи были упущены при попытке общения через экран; мы действительно ценим личное общение, так как это [интернет-общение] не совсем то же самое».

С тех пор компания вернулась к более офисному режиму работы, но с большей гибкостью. «Это никогда не бывает так, чтобы полностью на одной или другой стороне; это как бы приходит к равновесию, и именно здесь, как мне кажется, мы сейчас и находимся».

Пол Сислиан, исполнительный вице-президент по послепродажному обслуживанию и стратегии компании Bombardier, отметил, что, хотя его компания смогла успешно пережить ситуацию с работой из дома, эта тема «сейчас является предметом горячих споров в Bombardier», и обсуждается необходимость возвращения к работе в офисе.

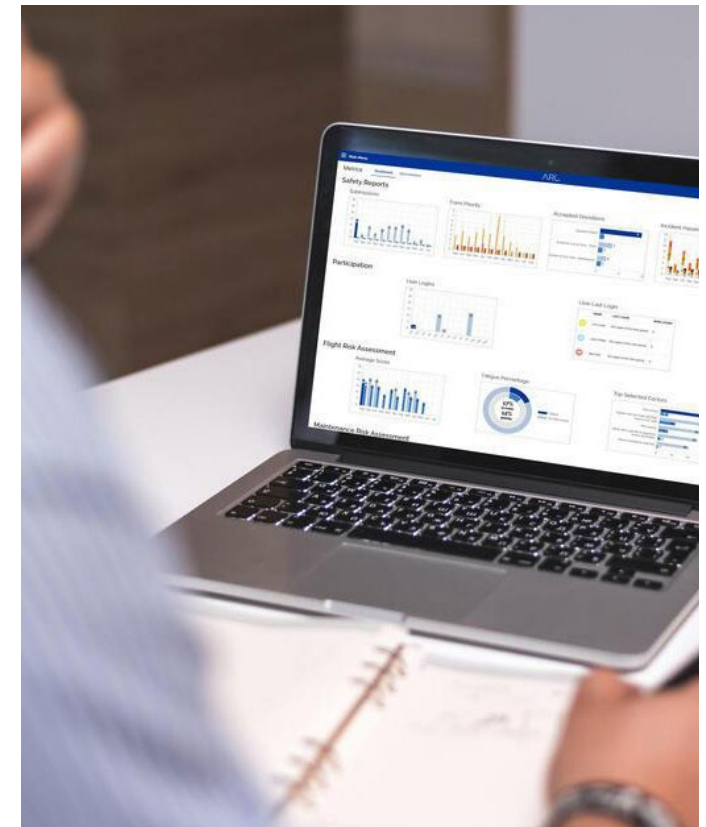
«Возникает вопрос: если мы работаем эффективно, почему мы должны возвращаться к традиционным методам?» - сказал он. «Мы добились невероятной доброжелательности со стороны наших сотрудников, потому что люди говорят: «Я хочу работать здесь, потому что вы гибкие»».

Однако Сислиан отметил, что есть и недостатки. «Я твердо верю, что есть аспект культуры, который мы теряем, и он не связан с людьми, которые, как я, работают в компании по 20-25 лет». Он объяснил, что его дочь теперь является представителем третьего поколения семьи, работающим в авиационной компании из Монреаля, начиная с послековидного периода. «Ее взгляд на культуру нашей компании, по моему мнению, совершенно иной, потому что она видит ее через призму [работы] из дома, и она не была погружена в культуру Bombardier, где в офисе работает 18000 человек. Я беспокоюсь о том, как следующее поколение будет развивать культуру нашей компании с того уровня, который она имеет сегодня, до того уровня, который она будет иметь завтра».

Мелвин Херд, генеральный менеджер GE Aerospace по деловой авиации, объяснил, что его компания увидела неожиданную выгоду от многолетнего использования удаленных конференц-звонков. «Раньше мы не ценили глобальные команды, которые были там, и которым приходилось иметь дело со всеми этими удаленными звонками посреди ночи. Теперь все, кто пережил Covid, были на удаленном режиме, и вам действительно приходилось следить за тем, чтобы все были вовлечены; вы включали камеры, чтобы убедиться, что люди сосредоточены на встрече. Это действительно

очистило многие наши совещания, фактически обеспечив более глубокое взаимодействие и включение людей в наши глобальные команды, так что это были скрытые преимущества, которые мы получаем прямо сейчас, и огромные дивиденды».

Модератор Джон Кинг, президент Solairus Aviation, добавил, что динамика работы на дому предъявляет больше требований к лидерам, чем когда вы можете просто столкнуться с кем-то у кулера. «В наши дни это проблема лидерства», - сказал он.



Gogo приобретает Satcom Direct

Gogo Business Aviation покупает Satcom Direct, производителя оборудования и провайдера услуг спутниковой связи. Эта сделка, о которой было объявлено в понедельник, застала врасплох отрасль деловой авиации. По соглашению Satcom Direct получит \$375 млн наличными и пять миллионов акций Gogo при закрытии, а также до \$225 млн в виде дополнительных платежей, связанных с достижением определенных пороговых значений производительности в течение следующих четырех лет. Ожидается, что сделка будет закрыта к концу года.

Этот шаг выводит Gogo на гораздо более высокую орбиту спутниковой связи, добавляя к низкоорбитальной системе Galileo (LEO), которая скоро будет запущена Gogo и которая работает в сети OneWeb Eutelsat, линейку антенн Plane Simple от Satcom Direct и оборудование для геостационарных (GEO) спутниковых сетей, таких как Viasat и Intelsat. Во всяком случае это даст Gogo солидное конкурентное преимущество и полную линейку продуктов, включая ее систему воздух-земля в США и Канаде, что обеспечит противовес живому интересу владельцев деловых самолетов к низкоорбитальной спутниковой связи Starlink от SpaceX.

Satcom Direct подтвердила, что в сделку будет включен центр обработки данных в Мельбурне, штат Флорида. Компания использует этот дата-центр для обеспечения кибербезопасности данных, отправляемых на/с самолетов клиентов.

«Эта сделка ускоряет наши стратегии роста по расширению нашего общего целевого рынка, чтобы включить 14000 деловых самолетов за пределами

Северной Америки, и предоставлению решений, которые отвечают потребностям каждого сегмента рынка бизнес-авиации», - сказал Окли Торн, председатель и генеральный директор Gogo. «Вместе Gogo и Satcom Direct предложат интегрированные спутниковые решения GEO-LEO, которые обеспечат наивысшую производительность любого спутникового решения, а также поддержку клиентов мирового класса, необходимую глобальному сегменту тяжелых бизнес-джетов».

«Satcom Direct в восторге от объединения усилий с Gogo, компанией, которая разделяет нашу наце-

ленность на предоставление выдающегося сервиса и лидирующие инновации», - сказал Крис Мур, президент Satcom Direct. «Наши компании имеют в высшей степени взаимодополняющие основные компетенции, а наша объединенная финансовая мощь и опыт открывают возможности для инвестирования в новые технологии и обеспечения значительного долгосрочного создания добавленной стоимости».

Компания заявила, что после закрытия сделки члены руководящей команды Satcom Direct, как ожидается, присоединятся к Gogo.



Деловые самолеты всё чаще используются в гуманитарных целях

Согласно исследованию, проведенному по заказу Airbus Corporate Jets (ACJ), деловые самолеты всё чаще используются в благотворительных и гуманитарных целях. Более 75% респондентов ожидают, что в ближайшие три года их бизнес-джеты будут чаще использоваться для добрых дел.

Опрос семейных офисов в США, которые владеют или арендуют деловые самолеты, показал, что 87% из них готовы использовать их в благотворительных и гуманитарных целях. Более трех четвертей (77%) сообщают о поддержке местных или национальных благотворительных организаций, предоставляя им доступ к своим самолетам. Почти половина (44%) поддерживают американскую благотворительную организацию по борьбе с раком Corporate Angel Network (CAN). Часто это выражается в предоставлении бесплатного перелета

на корпоративном самолете для участия в дистанционном лечении.

Некоторые семейные офисы также предоставляют доступ к своим самолетам во время кризисных ситуаций, таких как оказание гуманитарной помощи или экстренная эвакуация.

Из тех семейных офисов, которые в настоящее время не предоставляют свои самолеты для благотворительных и гуманитарных целей, 39% планировали начать делать это в течение ближайших двух лет. Более половины (54%) надеялись сделать это в ближайшие два-три года. Основной причиной отказа от выполнения таких полетов, на которую указали более половины респондентов, было то, что никто не был назначен для управления такими операциями. Почти треть (30%) заявили, что это

связано с тем, что у них недостаточно свободных воздушных судов для использования в этих целях.

В течение следующих трех лет 9% опрошенных семейных офисов в США ожидают, что использование их деловых самолетов в благотворительных целях значительно возрастет. Еще 67% считают, что этот показатель несколько возрастет. Основной причиной, по которой семейные офисы выполняют гуманитарные миссии, является растущее внимание к благотворительности. В течение следующих двух лет 86% опрошенных планируют увеличить свой бюджет на благотворительность, а 12% прогнозируют значительное увеличение числа гуманитарных рейсов.

16% респондентов заявили, что за последние три года их бюджеты на благотворительность значительно увеличились, а 47% сообщили, что они выросли незначительно. Еще 21% сказали, что бюджеты на гуманитарную деятельность остались на прежнем уровне, а 15% сообщили, что они сократили такие расходы.

Из тех, кто увеличил расходы на благотворительные перелеты с 2021 года, 59% сказали, что они выросли на 20-30%. А 19% сказали, что они увеличились на 30-40%.

АСЖ поручил независимой исследовательской компании PwC опросить 100 руководителей высшего звена крупных семейных офисов в США, активы которых в среднем составляют \$3,35 млрд под управлением. Исследование было проведено в марте 2024 года.



Изменение правил EASA отменяет требование об использовании полнопилотажных тренажеров

В соответствии с обновленным Регламентом EASA для летных экипажей (EC) № 1178/2011 подготовка пилотов, проверка навыков и проверка квалификации для определенных воздушных судов могут проводиться на сертифицированном тренажере имитации полета (FSTD) и больше не ограничиваются полнопилотажными тренажерами.

«Это постановление устанавливает новый стандарт безопасности и доступности обучения пилотов вертолетов во всей Европе», - сказал основатель и генеральный директор компании Loft Dynamics Фаби Ризен. «Обучение пилотов вертолетов долгое время сдерживалось высокой стоимостью и ограниченной доступностью полнопилотажных тренажеров, что приводило к увеличению времени в пути и расходов на регулярное обучение и проверку, а также к отсутствию реалистичности и возможностей у других традиционных тренажерах».

«Поскольку треть всех аварий вертолетов происходит во время обучения и проверок, существует острая необходимость в более практичных и безопасных решениях для обучения. Обновленные правила EASA демонстрируют приверженность повышению безопасности и доступности обучения пилотов за счет инноваций», - добавил он.

Система виртуальной реальности (VR) Airbus H125 компании Loft Dynamics в 2022 году получила квалификацию EASA уровня 3 и квалификацию FAA в июле 2024 года. Первая система виртуальной реальности (VR) FSTD, получившая одобрение

EASA, была разработана для вертолета Robinson R22 в 2021 году (тогда компания была известна как VRM Switzerland).

H125 FSTD, разработанный совместно с Airbus Helicopters, обеспечивает полномасштабную виртуальную реплику кабины с панорамным обзором на 360 градусов, проверенным моделированием полета и платформой движения с шестью степенями свободы. VR FSTD меньше и значительно более экономически эффективнее традиционных полнопилотажных тренажеров, поскольку им не требуется сложный и дорогостоящий внешний визуальный дисплей, все визуальные образы внешнего окружения поступают через гарнитуру VR, а кабина оснащена авионикой и системным оборудованием и интерфейсами. Это делает FSTD простым в перемещении.

Тренажер также включает сценарии, которые можно запрограммировать в среде виртуальной реальности, такие как операции по медицинской эвакуации в отдаленные районы, подъем и перевозка грузов на внешней подвеске, а также воспроизведение чрезвычайных ситуаций, которые слишком рискованны для отработки на реальном вертолете.

На данный момент Loft H125 является единственным VR FSTD с двойной квалификацией FAA и EASA. В настоящее время в Европе находится 15 Loft H125 VR FSTD, по сравнению с одним полнопилотажным тренажером H125 (раньше было два, но один был выведен из эксплуатации).

По словам Loft Dynamics, новое правило EASA устраняет зависимость от полнопилотажных тренажеров «и одобряет FSTD Loft Dynamics для всех видов обучения и проверки квалификации», и является «...еще одним доказательством того, что этот сдвиг обусловлен не только отраслью – регулирующие органы также продолжают согласовывать свои действия. Ожидается, что это ускорит использование и принятие FSTD Loft Dynamics VR по всей Европе». Это также «устанавливает жизнеспособный путь для более безопасного, более реалистичного и доступного обучения пилотов в США и за их пределами».

По данным Loft Dynamics, «для решения проблем безопасности и доступности EASA ввела следующие обновления:

- **FCL.740.H:** Повторная проверка рейтингов типа – вертолеты: пилоты однодвигательных вертолетов (максимальная взлетная масса 3175 кг) с не менее чем шестью часами в качестве командира воздушного судна (PIC) в течение срока действия теперь могут повторно подтвердить свой рейтинг типа с помощью переподготовки на FSTD, воздушных судах или их комбинации вместо прохождения проверки квалификации. Это относится к Airbus H125 и Robinson Helicopters.
- **Приложение I, Дополнение 9:** Требование отдавать приоритет [полнопилотажным тренажерам (FFS)] для обучения, проверки навыков или проверки квалификации для несложных вертолетов было снято. Теперь FSTD H125 VR от Loft Dynamics можно использовать на равных, независимо от наличия FFS.

Опрос JetNet выявил неуверенность в отрасли бизнес-авиации

Последний квартальный опрос JetNet показывает растущую неопределенность и пессимизм в отрасли деловой авиации. Выступая на ежегодном саммите JetNet iQ, Роллан Винсент, основоположник опроса iQ и глава Rolland Vincent Associates, отметил, что в опросе за третий квартал почти 60% из 400 респондентов указали, что, по их мнению, отрасль еще не достигла низшей точки текущего делового цикла, что почти в два раза превышает число тех, кто считает, что экономика находится на подъеме.

В США – крупнейшем в мире рынке деловой авиации – оптимизм отрасли достиг самой низкой точки с момента первоначального всплеска заболеваемости Covid в 2020 году, с небольшими различиями среди сегментов операторов воздушных судов. «Мы находимся в немного странном месте», - сказал Винсент. «Частично это связано с геополитической напряженностью, неопределенностью президентских выборов, изменениями процентных ставок, инфляцией, всеми этими вещами и просто общей напряженностью вокруг богатства. Я думаю, это связано с проблемами богатых и бедных, которые мы снова наблюдаем в нашем обществе».

Тем не менее, несмотря на этот краткосрочный пессимизм, респонденты указали, что в течение следующих 5-10 лет половина из них ожидает увеличения использования своих самолетов, а 46% планируют расширить свой текущий авиапарк.

Хотя ВВП США продолжает расти, трафик самолетов деловой авиации в США сократился с пикового значения в 5,4 млн рейсов в 2022 году до уровня чуть более 5 млн рейсов в последние два года, в то

время как флот деловой авиации США за последние три года превысил 15000 самолетов.

Практически во всех сегментах вторичного рынка продолжается рост запасов, за исключением больших сверхдальних бизнес-джетов, доля которых стабилизировалась на уровне примерно 6,4% от общего парка, и персональных джетов, доля которых в августе снизилась до 7,2%.

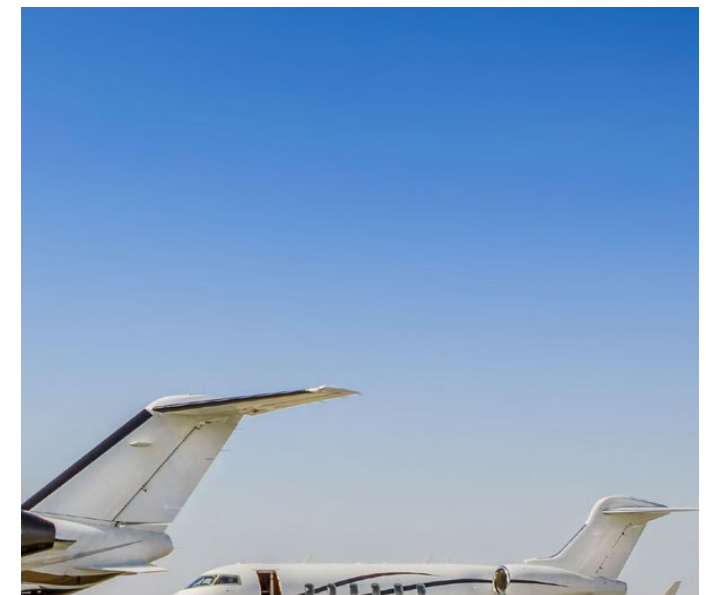
Винсент отметил продолжающуюся стабилизацию на рынке подержанных самолетов, поскольку впервые за несколько лет на рынке начали появляться «свежие» самолеты. «Рынок движется и нормализуется до семи-восьми процентов парка», - сказал он. «Мы хотим видеть подобные цифры, потому что с двухлетними портфелями заказов на новые джеты [подержанные самолеты] – это еще один способ привлечь людей в отрасль».

Хотя производители хорошо контролировали цены в условиях роста издержек, например, на материалы и рабочую силу, Винсент ожидает роста стоимости. «Нам придется следить за этим, потому что мы можем подняться только до определенного предела, прежде чем увидим падение спроса».

В настоящее время рынок деловых самолетов сохраняет объем заказов в размере \$51 млрд. Соотношение заказов к поставкам снижается с максимумов после Covid до более обычного 1:1. «В последние пару лет мы были в действительно хорошем положении с точки зрения производства, принимая больше заказов и заполняя портфель», - объяснил Винсент. «Теперь нам нужно выполнять поставки; превратить это в деньги – сложная задача».

JetNet прогнозирует, что 2024 год завершится поставкой 808 бизнес-джетов, а в своем последнем отраслевом прогнозе компания предполагает, что в течение следующего десятилетия будет поставлено 8644 новых бизнес-джета стоимостью \$262 млрд. Это представляет собой снижение на 40 самолетов по сравнению с прошлогодним прогнозом. Из этого общего числа сегменты легких и больших сверхдальних самолетов составляют наибольшую долю – 22,6% и 22,2% соответственно. Прогноз также предполагает в течение следующих 10 лет вывод из эксплуатации почти 4000 джетов.

Для рынка турбовинтовых самолетов 10-летний прогноз предусматривает поставку 4332 самолетов (почти 10% из них – двухдвигательные) на сумму \$25 млрд, учитывая вывод из эксплуатации почти 3500 воздушных судов.



KlasJet в следующем году получит Boeing BBJ2

Чартерный оператор KlasJet всегда выбирал Boeing, и эта приверженность будет только усиливаться с появлением в начале следующего года еще одного Boeing BBJ2. У европейской компании уже есть четыре Boeing 737NG VIP-класса, рассчитанных на перевозку от 56 до 104 пассажиров, но новый борт будет иметь более роскошную компоновку, рассчитанную всего на 22 пассажира.

Литовская KlasJet, входящая в состав Avia Solutions Group, также эксплуатирует еще семь Boeing 737NG эконом-класса вместимостью от 186 до 189 посадочных мест по контрактам на самолеты, техническое обслуживание, экипаж и страхование (АСМІ). Эти арендованные самолеты являются частью более обширного парка из 214 воздушных судов, эксплуатируемых дочерними авиакомпаниями KlasJet, в число которых входят Avion Express, SmartLynx Airlines и Ascend Airways.

По словам генерального директора KlasJet Юстинаса Булки, доходы от VIP-чартеров в этом году выросли примерно на 7%, что свидетельствует о стабилизации спроса по сравнению с 2023 годом. Основными клиентами компании являются ведущие профессиональные спортивные команды, которым требуются авиаперелеты на матчи, а также звезды музыкальной индустрии, отправляющиеся в концертные туры.

Булка сказал, что в секторе частных чартеров компания, как правило, не конкурирует по цене, вместо этого сосредотачиваясь на предоставлении комплексного решения часто сложных туристических задач для состоятельных клиентов. Оператор обычно использует аэропорты, расположенные не-

далеко от конечного пункта назначения клиента, и FBO, где это возможно, чтобы избежать проблем с конфиденциальностью и безопасностью в основных пассажирских терминалах.

BBJ2, приобретенный на вторичном рынке, который в настоящее время ремонтируется дочерней компанией Strom Aviation, скорее всего, будет базироваться где-то на Ближнем Востоке, где KlasJet видит большой спрос в зимние месяцы на чартерные рейсы в Европу и обратно. Компания часто перемещает свои самолеты между временными базами в разных странах в связи с изменением сезонного спроса.

В салоне самолета BBJ2 будут предусмотрены зоны отдыха и совещаний, а также спальные места. KlasJet планирует эксплуатировать самолет с пятью членами экипажа, включая пилотов и бортпроводников.

Булка сказал, что хотел бы расширить парк KlasJet, включив в него 10 частных чартерных самолетов и 30 авиалайнеров по контрактам АСМІ к 2029 году. «Найти подходящий самолет может быть довольно сложно, но мы рассматриваем несколько вариантов», - сказал он, добавив, что не исключает возможности поиска Airbus в качестве альтернативы моделям Boeing.



«Вельталь-авиа»: первый рейс в аэропорт Северо-Енисейский

Летом 2024 года авиакомпания «Вельталь-авиа» успешно выполнила первый рейс на самолете Hawker 800XP в аэропорт «Северо-Енисейский», расположенный в Красноярском крае. Этот полет стал важным шагом в расширении маршрутной сети компании и предоставлении качественных авиационных услуг в удаленные регионы страны.

Аэропорт «Северо-Енисейский», расположенный в поселке Северо-Енисейский, обладает определенными особенностями, которые необходимо учесть при организации рейсов. Основные из них связаны с отсутствием авиационного керосина для заправки чартерных самолетов и трудностями, связанными с погодными условиями и техническими ограничениями аэродрома. Несмотря на это, авиакомпания «Вельталь-авиа» смогла обеспечить безопасный и успешный перелет, продемонстрировав высокий уровень профессионализма и подготовки. Поселок Северо-Енисейский является важным центром добычи золота и других природных ресурсов. В регионе активно развиваются такие крупные предприятия, как «Полюс» и «Соврудник», которые играют ключевую роль в экономике района. Эти компании обеспечивают значительную часть перевозок и деловой активности в регионе, что делает Северо-Енисейский важным направлением для деловой авиации.

Окрестности Северо-Енисейского района привлекают не только деловых пассажиров, но и тех, кто ценит нетронутую природу и богатый животный мир этого края. Здесь обитают такие редкие виды, как бурый медведь, северный олень, россомаха и рысь. Богатая флора и фауна региона делают его привлекательным для экологического туризма

и охотничьих туров. Северная тайга, окружающая поселок, предлагает уникальные возможности для любителей природы и активного отдыха.

Авиакомпания «Вельталь-авиа» продолжает активно развивать свою маршрутную сеть, обеспечивая пассажирам доступ к уникальным уголкам России.

«В рамках стратегии авиакомпании «Вельталь-авиа» мы стремимся расширять наши возможности, открывая новые маршруты в наиболее востребованные и стратегически важные регионы страны. Мы понимаем, что для наших клиентов важны надежность, оперативность и индивидуальный подход, и именно на этих принципах строит-

ся наша работа. Постоянное обновление и модернизация нашего парка воздушных судов, а также профессиональная подготовка экипажей позволяют нам сохранять высокий уровень качества услуг и удовлетворять потребности даже самых требовательных клиентов», - говорят в компании. «Открытие нового направления в «Северо-Енисейский» — это лишь один из шагов на пути к дальнейшему расширению наших возможностей. Мы продолжаем работать над тем, чтобы каждый рейс был безопасным и отвечал самым высоким стандартам деловой авиации. «Вельталь-авиа» — ваш надежный партнер в мире авиационных услуг, готовый предложить решения для любых задач, будь то деловая поездка, медицинская эвакуация или путешествие в уникальные уголки России».



Во Флориде и на Ближнем Востоке спрос на бизнес-джеты упал

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 39-й неделе (23-29 сентября) во всем мире было выполнено 73008 рейсов бизнес-джетов, что на 3% меньше, чем на 39-й неделе прошлого года. Значительное снижение активности наблюдалось в пострадавшей от урагана Флориде и на охваченном конфликтом Ближнем Востоке.

За девять месяцев текущего года глобальный трафик бизнес-джетов превысил отметку в 2,7 млн рейсов, что на 1% меньше по сравнению с прошлым годом, и эквивалентно сокращению на 55000 полетов. Самый большой рост трафика по сравнению с 2019 годом произошел в авиапарках Cessna, Bombardier и Embraer.

Северная Америка

На 39-й неделе в Северной Америке было выполнено 51336 рейсов бизнес-джетов, что на 2% ниже показателя той же недели 2023 года. Это свидетельствует об улучшении ситуации на фоне слабого спроса в течение большей части сентября: за последние четыре недели в США было зафиксировано на 5% меньше рейсов бизнес-джетов.

В Техасе наблюдается высокая летная активность, рост на 5% по сравнению с 39-й неделей 2023 года, что контрастирует с падением на 15% во Флориде –

Aircraft OEM	Flights	% of total	vs 1Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights	Hours	vs 1Y ago: Hours	vs 5Y ago: Hours	Active Aircraft
Cessna	951,899	35.1%	-0.1%	28.0%	1,344,366	-0.6%	33.9%	7,906
Bombardier	421,451	15.5%	3.1%	33.4%	858,769	3.3%	38.4%	4,273
Embraer	355,129	13.1%	4.5%	55.9%	508,520	3.5%	64.3%	2,396
Gulfstream	290,560	10.7%	-0.7%	25.0%	650,321	-0.4%	28.3%	4,189
HawkerBeechcraft	183,614	6.8%	-11.5%	18.6%	263,672	-12.2%	22.4%	1,913
Dassault	179,548	6.6%	-7.7%	-0.4%	331,379	-8.7%	1.8%	2,593
Learjet	179,285	6.6%	-10.2%	9.9%	260,521	-10.5%	12.2%	1,727
Pilatus	49,127	1.8%	20.5%	825.2%	61,956	19.0%	778.1%	330
Cirrus	39,092	1.4%	-8.7%	331.2%	55,229	-6.5%	301.9%	631
Honda	25,735	0.9%	-8.6%	146.1%	32,900	-12.4%	156.1%	273
Grand Total	2,715,361	100.0%	-1.4%	29.9%	4,459,320	-1.7%	32.9%	26,548

Мировой трафик бизнес-джетов по производителям с 1 января по 30 сентября 2024 г.

прямой результат урагана «Хелен». Рейсы бизнес-джетов в Калифорнии сократились на 4%, что довольно слабо, но более устойчиво, чем тенденция к снижению на 9% за последние 4 недели.

В Нью-Йорке с 24 по 30 сентября также проходила сессия Генеральной Ассамблеи ООН. В течение 38-й недели (16-22 сентября) в Тетерборо прибыло 200 дополнительных бизнес-джетов по сравнению с предыдущей 37-й неделей. Тетерборо легко возглавил рейтинг по общему объему трафика бизнес-джетов на 38-й неделе, хотя также наблюдался сильный рост в Международном аэропорте Даллеса, несомненно, также связанного с ООН.

В Вестчестере также наблюдался рост активности. Напротив, это были несколько более слабых дней для бизнес-аэропортов Ван-Найс, Чикаго-Мидуэй и Хобби.

Европейский регион

В Европе на 39-й неделе выполнено чуть более 12000 рейсов бизнес-джетов, что составляет около 25% от активности на той же неделе в Северной Америке. По сравнению с 39-й неделей 2023 года европейский рынок бизнес-джетов снизился на 5%, что слабее 4-недельного отрицательного тренда в 2%. В Центральной и Южной Европе наблюдалось резкое падение спроса в годовом исчислении: на 6% меньше рейсов в Германии, на 7% – во Франции, и на 11% – в Италии. Великобритания оказалась исключением, с 5%-ным ростом на 39-й неделе.

Departure State	Flights	% of total	vs 1Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights	Hours	vs 1Y ago: Hours	vs 5Y ago: Hours
Florida	4,042	48.3%	-12.7%	37.5%	6,783	-9.7%	45.2%
Georgia	1,478	17.7%	-12.5%	19.9%	1,945	-12.5%	21.2%
North Carolina	1,410	16.8%	-8.0%	20.4%	1,788	-7.4%	23.4%
South Carolina	793	9.5%	-11.5%	44.2%	1,073	-4.0%	63.6%
Virginia	646	7.7%	-0.3%	9.9%	885	-5.5%	21.5%
Grand Total	8,369	100.0%	-10.9%	29.1%	12,473	-9.1%	36.9%

Рейсы бизнес-джетов на 39-й неделе из штатов США, пострадавших от урагана «Хелен» (изменение в % по сравнению с аналогичными датами прошлого года)

С начала года (с 1 января по 30 сентября) трафик в Европе снизился всего на 1% по сравнению с прошлым годом, но всего на 5% выше по сравнению с 2019 годом.

Самым загруженным европейским рынком является Франция, где активность немного отстает от общеевропейской тенденции. Несмотря на рост в Германии летом на фоне чемпионата Европы по футболу, тренд с начала года оказался на 5% ниже сопоставимого периода 2019 года. Внутренняя активность бизнес-джетов, по-видимому, является причиной спада в Германии, внутренний трафик упал на 14% по сравнению с 2019 годом. Корпоративные летные отделы выполняют почти на треть меньше рейсов, чем в 2019 году, а объем чартерных перевозок отстает от показателей 2019 года на 21%. Тенденции к снижению в Германии в сентябре ухудшились: количество рейсов сократилось на 8% в годовом исчислении и на 12% по сравнению с сентябрем 2019 года.

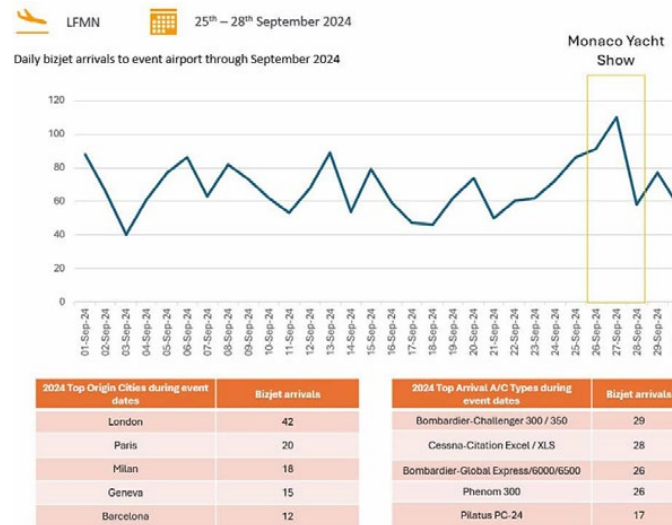
Departure Airport	Flights	% of total	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights
KTEB, Teterboro	1,791	3.6%	15.0%	13.5%
KDAL, Dallas Love Field	838	1.7%	14.3%	-2.9%
KLAS, McCarran Intl.	736	1.5%	4.1%	-0.5%
KIAD, Washington Dulles Intl.	733	1.5%	10.7%	9.6%
KHPN, Westchester County	689	1.4%	14.6%	4.9%
KVNY, Van Nuys	645	1.3%	-3.0%	-3.3%
KMDW, Chicago Midway Intl.	510	1.0%	-12.7%	6.5%
KHOU, William P Hobby	505	1.0%	-7.3%	2.9%
KBNA, Nashville Intl.	487	1.0%	6.8%	8.9%
KAUS, Austin Bergstrom Intl.	471	1.0%	28.3%	5.8%
Grand Total	49,429	100.0%	-2.0%	0.7%

Трафик бизнес-джетов на 39-й неделе в аэропортах США

Трафик бизнес-джетов в Ницце (LFMN) заметно вырос во время яхт-шоу в Монако на прошлой неделе. Во время мероприятия (25-28 сентября) для рейсов в Ниццу основными городами отправления были аэропорты Лондона, за которыми следовал Париж. Самым популярным типом самолета, эксплуатируемым на этих маршрутах, был Bombardier Challenger 350/300.

Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы, на которые пришлось 87% всех рейсов на 39-й неделе, в остальном мире на 39-й неделе выполнено 10000 рейсов бизнес-джетов, что на 2% меньше, чем на той же неделе прошлого года. Но наблюдались существенные различия, так как в Африке и на Ближнем Востоке трафик существенно снизился, почти на 20%, а активность в Саудовской Аравии



Яхт-шоу в Монако 2024

и Израиле была подавлена из-за продолжающихся конфликтов. В Южной Америке и Азии наблюдался устойчивый рост активности, что поддерживало недавние тенденции. Например, активность в Южной Азии в третьем квартале 2024 года выросла на 25%.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое

комментирует: «Спрос на бизнес-джеты на прошлой неделе вырос, после того как в первой половине сентября он был заметно слабее. Тенденция на ключевом рынке США все еще была немного отрицательной, а влияние урагана во Флориде компенсировало рост активности в Техасе. В Европе трафик деловых самолетов в Великобритании возрос, однако спрос в Центральной и Южной Европе стагнирует».

Departure Sub-Region	Flights	% of total	vs 1Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
North America	633,295	68.5%	-0.9%	24.7%
Europe	171,653	18.6%	-0.6%	7.5%
South America	25,347	2.7%	1.9%	220.3%
Central America	20,250	2.2%	-6.9%	118.1%
Middle East	18,854	2.0%	-9.5%	30.9%
Caribbean	11,221	1.2%	-4.6%	95.4%
East Asia	8,986	1.0%	-9.0%	86.0%
ANZ	8,840	1.0%	2.8%	131.1%
South Asia	7,670	0.8%	24.9%	260.9%
South East Asia	7,013	0.8%	-10.0%	64.0%
Other Africa	5,127	0.6%	-28.5%	99.3%
North Africa	3,764	0.4%	-3.7%	14.8%
Central Asia	2,480	0.3%	10.9%	33.7%
Australasia (excl. ANZ)	379	0.0%	-36.1%	29.8%
Other	168	0.0%	-33.1%	-40.4%
Grand Total	925,047	100.0%	-1.3%	27.0%

Трафик бизнес-джетов по субрегионам, Q32024 г.

«Витязь-Аэро» скрывала нарушения безопасности до катастрофы Ми-8

Ространснадзор рекомендовал принять меры реагирования в отношении авиакомпании «Витязь-Аэро», чей вертолет Ми-8 потерпел крушение на Камчатке 31 августа. Такое письмо 19 сентября направлено ведомством в Росавиацию по итогам проверки, проводившейся им с 5 по 18 сентября 2024 года. «Известия» ознакомились с документом, где перечислены множественные нарушения, сказавшиеся на безопасности полетов. Авиаперевозчику грозит приостановка сертификата эксплуатанта,

без которого он не может выполнять полеты. Решение по АК «Витязь-Аэро» Росавиация примет в 20-х числах сентября, рассказал источник в Минтрансе.

Многочисленные нарушения у «Витязь-Аэро»

В ходе проверок авиакомпании «Витязь-Аэро» выявлены факты нарушений и недоработок, в том числе незаконное выполнение полетов, выпуск

воздушного судна с неисправностями, с которыми запрещена их эксплуатация. Об этом говорится в письме Ространснадзора в Росавиацию по итогам расследования крушения вертолета перевозчика на Камчатке. С документом от 19 сентября ознакомились «Известия».

В нем говорится, что 29 членов экипажей не выполняли предусмотренную для вертолетов Ми-8Т(П), Ми-8МТВ, Ми-8АМТ тренировку на летном тренажере в качестве КВС (командир воздушного судна) с правого пилотского сиденья. Шесть членов экипажей допущены к работе без подготовки, два пилота не прошли тренировки на летном тренажере. Установлен также факт фальсификации при подготовке командира воздушного судна. Отметка о тренировке поставлена в тот момент, когда сотрудник авиакомпании находился в отпуске и в качестве пассажира зарегистрировался на рейс SU 1499 по маршруту Грозный – Москва, отмечает ведомство.

Но это далеко не единственные нарушения — более половины авиапарка предприятия эксплуатируется с отступлениями от обязательных требований по поддержанию летной годности, утверждает в письме. Установлены факты выполнения полетов на трех воздушных судах с 46 дефектами, с которыми запрещена их эксплуатация. Работы по техническому обслуживанию проводились без необходимого оборудования и без соблюдения технологий.

Помимо этого, вскрыты многочисленные нарушения режима труда и отдыха, неправомерное увеличение продолжительности полетного времени



17 членам экипажей, отмечается в документе. Также выявлены факты ненадлежащего учета рабочего времени и задолженности по отпускам. Все-го работодатель задолжал сотрудникам 7,5 тыс. дней отдыха при среднем остатке 123 дня. Многих вертолетчиков нагружали работой на земле перед полетной сменой.

Кроме того, выявлено 10 признаков авиационных событий, информация по которым не направлялась в Росавиацию, говорится в документе Ространснадзора.

Ространснадзор пришел к выводу «о невозможности «Витязь-Аэро» осуществлять безопасную перевозку пассажиров, поскольку характер нарушений, их повторяемость и непрекращающиеся авиационные происшествия свидетельствуют о неспособности эксплуатанта внедрить эффективную систему управления безопасностью полетов и предотвращать наступление катастроф».

«Фальсификация эксплуатантом данных о прохождении предусмотренных тренировок и выполнение воздушных перевозок на воздушном судне, не прошедшем техническое обслуживание, являются основанием для аннулирования сертификата эксплуатанта», — говорится в документе.

В Росавиации запрос «Известий» комментировать отказались. Редакция также адресовала вопросы в Минтранс, Ространснадзор и АК «Витязь-Аэро».

Как проверяют авиакомпании

Проверки авиакомпании были инициированы по-

сле авиакатастрофы ее Ми-8 31 августа 2024 года на Камчатке. Вертолет в условиях плотного тумана столкнулся с землей и полностью сгорел. На борту находились 19 пассажиров и три члена экипажа. Все они погибли. Восточное межрегиональное СУТ СК России назвало основными причинами катастрофы техническую неисправность и нарушение правил пилотирования. Гендиректор «Витязь-Аэро» Виктор Сиротин после катастрофы был отправлен в отставку. Решение об увольнении приняли учредители АК «Витязь-Аэро».

Это не первая катастрофа у «Витязь-Аэро». 12 августа 2021 года вертолет Ми-8Т «Витязь-Аэро» с группой туристов на борту упал в Курильское озеро в районе кордона Озерный на Камчатке. На борту находились три члена экипажа и 13 пассажиров, погибли восемь человек. Росавиация тогда ограничила сертификат эксплуатанта перевозчика, запретив пассажирские перевозки, но разрешила доставлять коммерческие грузы. Позднее сертификат восстановили. Сейчас также решается вопрос о приостановке или об аннулировании сертификата эксплуатанта. Росавиация должна принять решение в 20-х числах сентября, рассказал «Известиям» источник в Минтрансе.

— Система управления безопасностью полетов (СУБП) на государственном уровне деградировала в последние десятилетия, особенно в сегменте малой авиации, — рассказал «Известиям» основатель сервиса безопасности полетов RunAvia Андрей Патраков.

По его словам, проверки и надзор нужно проводить не после катастрофы, а системно и заранее,

что снизит риск авиaproисшествий. Ведь многие эксплуатанты скрывают любые нарушения по части безопасности полетов, не передают информацию об инцидентах, отчего надзорные органы не способны купировать риски аварий до проявления катастроф, добавил эксперт.

— Что касается отзыва и возвращения сертификата в 2021 году, то нужно устроить служебную проверку ответственным сотрудникам Росавиации на предмет добросовестного исполнения обязанностей, — полагает Андрей Патраков. — Нужно менять регулирование сегмента малой авиации.

В Ространснадзоре внедрен риск-ориентированный подход, подразумевающий, что проверки проводятся в случае причинения вреда жизни и тяжкого вреда здоровью людей. Также они проводятся при наличии угрозы причинения такого вреда здоровью людей либо при отклонении параметров работы компании от значений, установленных индикаторами риска, к примеру, при постоянных задержках рейсов, сказал «Известиям» исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

Если у ведомства нет сведений об инцидентах или авиакомпании скрывают их, то и оснований для проверки нет. При нынешнем подходе сложно выявить угрозу в авиакомпании, пытающейся скрыть свои недочеты и нарушения, отметил эксперт.

Однако говорить, что система контроля неработоспособна, нельзя, так как проверки всё же проводятся и зачастую нарушения вскрываются до того, как они приведут к трагедии, резюмировал он.

Empty legs: приманка и обман?

Empty legs – важная часть маркетинга частных самолетов, обещающая дешевые перелеты или, по крайней мере, более дешевый способ летать частным образом со скидками до 70%. Но не являются ли empty legs всего лишь маркетинговым ходом чартерных операторов и брокеров, призванным получить контакты потенциальных клиентов?

По словам основателя веб-сайта, предоставляющего информацию о empty legs, которые брокеры часто используют для написания своих писем, и бывшего генерального директора чартерного оператора, пустые рейсы редко продаются. Однако шумиха вокруг дешевых перелетов на частных самолетах – это маркетинговый ход. Выступая в подкасте VIP Seat, основатель FlyEasy Шаан Бханджи сказал, что операторы и брокеры упускают возможность, не прилагая дополнительных усилий для продвижения перегоночных рейсов.

Конечно, пустые рейсы создаются до и после коммерческих рейсов, за которые платит клиент. Поэтому они могут появиться в последнюю минуту и так же быстро исчезнуть. Однако провайдеры нередко нанимают PR-компанию и проводят пресс-тур. Они рекламируют свои приложения для бронирования перелетов со скидками (в основном, вариации оболочек приложений, разработанных FlyEasy и конкурирующей компанией Avinode, под своим брендом), как нечто, каким-то образом совершившее революцию на рынке чартеров на частных самолетах.

Но как это работает в реальной жизни? Бханджи рассказал слушателям, что перегонный рейс – это прежде всего маркетинговая стратегия. «Вы сказа-

ли волшебные слова – пустые рейсы. (Это) самое популярное ключевое слово в Google, и как только (оператор или брокер) это понимает, вы начинаете вводить его везде... и тогда вы начинаете привлекать типичный трафик, который вы бы получили в нашей сфере», - сказал Бханджи. «Я не люблю использовать этот термин, но это способ попасть в нужный поток трафика в цифровом сегменте».

Конечно, провайдерам необходимо найти эффективные способы привлечения новых клиентов в отрасли с высокими издержками и низкой маржой.

Ведущая подкаста Джесси Наор, бывший президент GrandView Aviation, отметила, что регулярные авиакомпании получают большую часть своей прибыли от продажи бонусных баллов и кобрендовых кредитных карт. Ведущие подкаста отметили, что компании бизнес-авиации пока не нашли дополнительных источников дохода.

Работают ли empty legs? Покупают ли люди эти скидки на перегоночные рейсы?

Бханджи продолжил: «Я собираюсь развеять большой миф. Если вы оператор или брокер и думаете, что empty legs будут чем-то, что вы сможете продать как горячие пирожки... Не хочу вас обманывать, но это не то, для чего они нужны». По его словам, перегоночные рейсы создают взаимодействие с потенциальными клиентами.

Джесси Наор отметила, что электронные письма, рекламирующие empty legs, открывались лучше, чем те, которые рекламировали мероприятия и партнерства в сфере образа жизни. Так что да, они

работают на провайдеров. Бханджи назвал пустые рейсы «резервом частной авиации». Это подсказка о том, как потребителям следует их воспринимать.

Бханджи сказал в подкасте: «Время от времени звезды могут совпасть, и у вас будет клиент, который скажет: «Я все равно туда поеду». У вас будет пустой рейс, и вы сможете его продать, но реальность такова, что это отличный маркетинговый крючок для привлечения таких клиентов... и потенциальная возможность. Empty legs – это печенье, потому что (потребители) будут возвращаться за стаканом молока».

Хотя пустые рейсы, возможно, и не продаются в больших объемах, операторы и брокеры сообщают, что у них появились постоянные клиенты, которые начали с того, что подписались на рассылку о empty legs.



Jet Aviation: Ближний Восток по-прежнему остается важным регионом для деловой авиации

VizavNews продолжает серию интервью в преддверии ближневосточной выставки МАВАА-2024. Сегодня у нас в гостях Харди Бютчи, вице-президент по региональным операциям на Ближнем Востоке и генеральный директор JET AVIATION в Дубае.

Г-н Бютчи, каковы основные прогнозы развития рынка деловой авиации в

регионе с точки зрения роста, проблем и возможностей?

Ближний Восток остается ключевым центром деловой авиации и играет важную роль в нашей глобальной сети, поскольку мы продолжаем изучать возможности для расширения наших возможностей и удовлетворения меняющихся потребностей клиентов.



Почему Ближний Восток считается важным растущим рынком для вашего бизнеса?

Данные показывают, что Ближний Восток по-прежнему остается важным регионом для бизнес-авиации, где активность по-прежнему растет относительно доковидного уровня. Jet Aviation присутствует в регионе уже более 40 лет, и у нас много постоянных клиентов во всех сферах бизнеса. Наше присутствие на местах и опыт позволяют нам развивать и расставлять приоритеты в этих личных и долгосрочных отношениях, часто на протяжении поколений, и мы стремимся продолжать развивать наши услуги в регионе для поддержки этого.

Существуют ли конкретные географические регионы, в которых вы видите значительные возможности для расширения или перспективы? Каков интерес относительно Саудовской Аравии и Индии?

Мы изучаем возможности роста в Саудовской Аравии и полностью поддерживаем концепцию развития страны до 2030 года. Для нас, как для глобального провайдера инфраструктуры и услуг бизнес-авиации, это прекрасная возможность, и, проработав в Саудовской Аравии 43 года, мы имеем все возможности для того, чтобы привнести наш глобальный опыт в региональный рост и развитие отрасли. Наши клиенты и партнеры доверяют нам предоставлять безупречные решения в области бизнес-авиации, опираясь на поддержку наших хабов в регионе и по всему миру, и мы привносим эту

репутацию и наработанные ноу-хау в каждое место, где мы работаем.

Мы также наблюдаем растущий интерес к техническому обслуживанию со стороны клиентов в Индии, а также в Африке. Данные свидетельствуют об увеличении количества рейсов бизнес-авиации и возможностей для технического обслуживания в

Индии, и мы видим все больше запросов на наши пакеты услуг по техническому обслуживанию на месте в обоих регионах. Являясь одним из крупнейших операторов на Ближнем Востоке, мы обладаем опытом оказания поддержки клиентам в любом месте и в любое время, в том числе на наших базах, по запросам AOG, а также с помощью команд на их собственных базах по всему региону.



Какие технологии, по вашему мнению, окажут наиболее существенное влияние на отрасль деловой авиации в ближайшие пять лет?

Одной из самых интересных технологий, которые мы видели в обслуживании бизнес-авиации, является использование беспилотных летательных аппаратов и искусственного интеллекта. В 2023 году на нашем предприятии в Базеле были запущены инспекции с использованием беспилотных летательных аппаратов для проверки внешней конструкции самолета, проверки качества лакокрасочного покрытия и при страховых или гарантийных случаях. В мае 2024 года мы объявили, что получили разрешение от Федерального управления гражданской авиации Швейцарии (FOCA) на использование автоматизированных беспилотных летательных аппаратов и технологий искусственного интеллекта для общего визуального контроля (GVI) по изображениям. Эти проверки могут предоставить заказчику и бригадам технического обслуживания подробный безбумажный отчет о воздушном судне, поступившем на техническое обслуживание, и сократить время простоя.

Эта технология особенно интересна, поскольку она является новой в деловой авиации и отражает стремление Jet Aviation к инновациям, переосмысливая возможности нашей отрасли для расширения наших возможностей и предоставления клиентам еще более простых и эффективных услуг. Мы также можем оказать поддержку клиентам в приобретении этой технологии для использования для обслуживания их собственных автопарков в любой точке мира.

Какие аспекты выставки MEBAА в этом году вас больше всего волнуют? Есть ли конкретные люди или компании, с которыми вы надеетесь наладить контакты?

Как всегда, я с нетерпением жду новых встреч с клиентами и партнерами в регионе и за его пределами. Выставка MEBAА – это прекрасная возможность поделиться новостями и узнать, что будет дальше в отрасли.

Какие инициативы уже внедрены или будут применяться в будущем, направленные на устойчивое развитие, и как это согласуется с растущим вниманием авиационной отрасли к экологической ответственности?

Мы видим растущий интерес клиентов к устойчивому развитию и стремимся поддерживать усилия нашей отрасли по обеспечению более устойчивого будущего с помощью выбора, который мы предлагаем клиентам, того, как мы развиваем нашу инфраструктуру и как вовлекаем наших сотрудников.

Мы обеспечиваем физические поставки экологически чистого авиационного топлива (SAF) в те места, где оно доступно в непосредственной близости. В настоящее время мы предлагаем услуги SAF в Ван-Найсе, Калифорния, Боузмене, Монтана, Скоттсдейле, Аризона, Амстердаме и Роттердаме, Нидерланды, а также в Сингапуре. В тех местах, где пока невозможно внедрить заправку SAF на месте, мы предлагаем услуги Book & Claim.

В 2023 году в Базеле наша команда разработчиков внедрила полимер на биологической основе для производства неструктурных композитных деталей для интерьеров салонов VVIP самолетов. Смола производится на 25% из биологических источников растительного происхождения и может быть получена непосредственно на заводе в Базеле, что снижает общее воздействие на окружающую среду по сравнению с традиционной эпоксидной смолой.

Кроме того, наши летные бригады по всему миру предлагают клиентам более экологичные решения во время их перелета, например, переработку отходов, местное питание или сокращение количества пластика в полете.

В рамках нашей сети также реализуется ряд инициатив, направленных на сокращение выбросов от нашей деятельности, например, строительство и реконструкция в соответствии с региональными и международными экологическими стандартами, использование электромобилей и солнечных панелей, как установка около 12000 квадратных метров солнечных панелей на нашем предприятии в Сингапуре в 2023 году и проведение кампании по энергосбережению в нашей штаб-квартире в Базеле.

Наши сотрудники также играют ключевую роль в наших усилиях. Наша добровольческая «Зеленая команда» регулярно собирается для рассмотрения инициатив в рамках бизнеса и их продвижения, где это необходимо, и мы поощряем такие мероприятия, проводимые сотрудниками, как поездки на работу на велосипеде, совместное использование аттракционов и переработка отходов.

Отличаются ли потребности и предпочтения клиентов на ближневосточном рынке, нужно ли вам адаптировать свои продукты и услуги к условиям региона?

Наше многолетнее присутствие в регионе означает, что мы хорошо понимаем клиентов на Ближнем Востоке и способны обеспечить бесперебойную работу, независимо от того, какие услуги им требуются. За последние несколько лет мы убедились, что наши клиенты уделяют больше внимания таким важным аспектам, как опыт и качество, и они ищут надежного партнера, который может предложить это при поддержке глобальной сети и местного опыта для оказания поддержки в зачастую сложной нормативно-правовой среде региона.

Обладая более чем 55-летним опытом работы в отрасли деловой авиации, примерно 50 филиалами по всему миру и пятью взаимодополняющими направлениями деятельности, мы можем использовать возможности всей нашей сети для обслуживания клиентов и предоставлять им как местные, так и глобальные экспертные знания в широком спектре услуг.

Хотите поделиться более подробной информацией о планах и стратегиях вашей компании на будущее в регионе?

Ближний Восток по-прежнему остается для нас очень важным рынком, и мы стремимся развивать наше присутствие и услуги, чтобы обеспечить бесперебойную поддержку клиентов в регионе.

Самолет недели

Оператор/владелец: **RoyalJet**

Тип: **Bombardier Global 5000**

Год выпуска: **2016 г.**

Место съемки: **октябрь 2024 года, Bishkek-Manas FRU / UCFM, Kyrgyzstan**



Фото: Дмитрий Петроченко