



Вся минувшая неделя прошла в обсуждениях «трамповских пошлин» и особенно их влияния на рынок. Ситуация менялась, практически, каждый день и мнения участников отрасли разнились от крайне негативной оценки перспектив, до достаточно сдержанной реакции. В текущем выпуске еженедельника мы постарались собрать наиболее интересные взгляды, на то, как рынок будет двигаться раньше.

На своем заводе в Бордо-Мериньяк во Франции компания Dassault Aviation завершает сборку первого Falcon 10X, который имеет самое большое поперечное сечение салона среди всех специально построенных бизнес-джетов. Ввод в эксплуатацию Falcon 10X запланирован на конец 2027 года. А Bombardier объявила о том, что ее программа создания бизнес-джета Global 8000 идет по плану, а первый серийный самолет находится на этапе сборки в Большом Торонто, Канада. Основные компоненты с предприятий Bombardier были доставлены в соответствии с графиком, и процесс производства самолета продвигается к запланированному вводу в эксплуатацию в 2025 году.

Несмотря на прогнозы Argus International о том, что активность деловой авиации в Европе покажет в 2025 году лишь незначительный рост в 0,3%, стабилизация после постковидного всплеска, по-видимому, вызывает некоторый оптимизм в регионе. Примечательно, что с прогнозом для Европы, немного превышающим 0,2%-ный рост трафика на североамериканском рынке в этом году, лидеры отрасли указали, что ожидают увеличения спроса на деловую авиацию, несмотря на проблемы, с которыми сталкивается отрасль. Подробнее читаем в этом выпуске BizavWeek.



Трамповский «День освобождения» снизил спрос на бизнес-джеты

WINGX: День освобождения и связанное с ним введение глобальных пошлин спровоцировали потрясения на рынке и ожидания рецессии, но пока это лишь отразилось на снижении активности. Рост трансатлантических корпоративных рейсов, возможно, связан с изменениями тарифной политики

стр. 23

Bombardier в шоколаде, Pilatus – в нокауте

Сообщество бизнес-авиации продолжает пытаться осознать последствия введения Белым домом глобальных тарифов, но лидеры предупреждают владельцев воздушных судов и эксплуатантов о необходимости получения экспертной консультации о применимости этих пошлин, прежде чем они совершат сделку или модернизируют свои самолеты

стр. 25

«КрасАвиа» – повелитель тайги

Далекий таежный поселок Тура. На улице минус 33, но мы в теплом крошечном терминале местного аэропорта, из которого вскоре начнется наше замечательное путешествие с «КрасАвиа» по загадочной Эвенкии – региону с суровым климатом, бесконечно простирающейся тайгой, уникальными народами и традициями

стр. 28

Авиаперевозка животных: тонкости, технологии и уникальные истории

Авиаперевозка живых животных – один из самых сложных и ответственных сегментов грузовых перевозок. Charter Green Light уже более 10 лет успешно организует такие перевозки. Генеральный директор Charter Green Light Алексей Маляревич рассказал BizavNews о подробных аспектах этой работы

стр. 31

Embraer увеличила поставки бизнес-джетов в первом квартале с 2024 года

Embraer Executive Jets начала 2025 год на высокой ноте, в первом квартале поставив на 28% больше бизнес-джетов, чем за тот же период годом ранее. За первые три месяца производитель передал заказчикам 23 самолета по сравнению с 18-ю в первом квартале 2024 года.

Клиенты получили 2 Phenom 100 и 12 Phenom 300, который стал одним из самых продаваемых типов с момента сертификации в 2009 году. Также Embraer поставила три Praetor 500 и шесть Praetor 600 – на два самолета больше, чем годом ранее.

Embraer Executive Jets работает над выравниванием своего производственного графика, который обычно предполагает всплеск в последнем квар-

тале года. В некоторых случаях половина годового производства приходилась на последний квартал.

Производитель прогнозирует в 2025 году поставку от 145 до 155 бизнес-джетов. В прошлом году компания передала 130 Phenom и Praetor, что соответствует прогнозам на 2024 год.

«Наша инициатива по выравниванию производства, подкрепленная расширением наших промышленных мощностей, хорошо согласуется с рыночными планами на этот год», - сказал Майкл Амальфитано, президент и генеральный директор Embraer Executive Jets. «Мы очень рады видеть этот рост на 28% в поставках клиентам в первом квартале».



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Джет Порт

На модернизацию вертолетов «Ансат» и Ми-38 выделяют 5,7 млрд рублей

Минпромторг РФ объявил конкурсы на расширение эксплуатационных характеристик вертолетов «Ансат-М» и Ми-38-2. Об этом сообщает «Интерфакс» со ссылкой на данные на сайте госзакупок.

Модернизация «Ансата» предполагает импортозамещение компонентов, сертификационные работы по увеличению максимальной взлетной массы до 3800 кг, завершение стендовых испытаний элементов конструкции вертолета для установки противообледенительной системы, увеличение ресурсных показателей. Максимальная стоимость работ оценена в 3,95 млрд руб., средства будут выделены из федерального бюджета.

Опытно-конструкторские работы по Ми-38-2 включают дооборудование модернизированными агрегатами и бортовым оборудованием, увеличение ресурсных показателей агрегатов трансмиссии, несущей системы вертолета, получение одобрений изменений типовой конструкции вертолета в части применения отечественных комплектующих. На эти работы выделяется до 1,76 млрд руб. Оба госконтракта требуется выполнить до декабря 2027 года.

Согласно комплексной программе развития авиации, поставки вертолетов российского производства в 2022-2030 годах ожидаются в объеме 765 единиц, включая 187 «Ансатов» и 39 Ми-38.



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

Rotortrade получил одобрение EASA на техобслуживание AW139

Европейский брокер/дилер вертолетов Rotortrade получил разрешение EASA на выполнение технического обслуживания вертолетов Leonardo AW139.

В прошлом году Rotortrade открыл свой европейский центр технического обслуживания площадью 1800 кв.м, который может одновременно обслуживать до восьми вертолетов. Расположенный в Талларе — в южной части Французских Альп — этот центр является ключевой частью стратегии компании по предоставлению услуг по техническому обслуживанию, доработке вертолетов на месте. В штате компании 20 техников, и планируется расширение для удовлетворения растущего спроса на поддержку вертолетов в регионе.

После открытия Rotortrade получил одобрение EASA Part 145 на работу с вертолетами Airbus Helicopters EC120 и H125 в августе, а также с H145 в ноябре. В настоящее время компания имеет одобрение организации по управлению летной годностью (CAMO) для Leonardo AW109 и AW139, а также для Airbus EC135, H160, H225, H145, H125 и H130.

«Расширение сферы нашей деятельности для включения AW139 является значительным шагом в развитии наших возможностей ТОиР», - сказал генеральный директор компании Филипп Лубрано. «Это позволяет нам предлагать более комплексную поддержку нашим клиентам и лучше реагировать на эксплуатационные потребности операторов AW139 в Европе и за ее пределами».



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

Электрические мечты: эксперимент с реальными ограничениями

В британском аэропорту Норвич компания Saxon Air эксплуатирует два электрических самолета Pipistrel Velis Electro с зарядной станцией на солнечных батареях. Это является частью небольшого, но символического вклада компании в усилия по декарбонизации отрасли.

Saxon Air, компания по управлению самолетами и вертолетами, а также FBO в региональном аэропорту Норвич, установила зарядную станцию в октябре прошлого года вскоре после аренды первого электросамолета для предложения «устойчивого летного обучения», а также «опытных полетов» молодым людям, рассматривающим карьеру в авиации.

Зарядная станция в Норвиче генерирует около 18 тыс. кВт энергии в год. Вторая станция находится на аэродроме Олд-Букенхэм в 30 км, что позволяет студентам летать между локациями и заряжать самолет, что обычно занимает час. По мнению компа-

нии, это не совсем та общенациональная сеть станций, которая понадобится сектору гражданской авиации Великобритании для стремительного перехода на электрические полеты, но это начало.

Инициатива касается не только создания нового источника дохода – фактически Saxon Air признает, что летная школа, в которой сейчас обучается 10 студентов, работает в убыток. Скорее, речь идет о «продвижении электрической авиации для более широкой аудитории».

Velis Electro, сертифицированный EASA в 2020 году, имеет серьезные эксплуатационные ограничения — продолжительность полета менее часа и только в простых метеоусловиях.

Британские авиационные власти не разрешают начальное обучение пилотов на электросамолетах, поэтому студенты должны проходить основную часть программы на обычных машинах.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

В Испанию поставлен первый G700

ЕС-OJM – это первый G700, зарегистрированный в Испании. Бизнес-джет был поставлен 3 апреля 2025 года в Сантьяго-де-Компостела непосредственно с производственных мощностей Gulfstream Aerospace в Саванне.

G700 присоединился к шести самолетам Gulfstream в парке Gestair, включая два G550, два G650 и два G650ER. Мальтийское подразделение группы, Gestair Aviation Malta, эксплуатирует три самолета Gulfstream, а именно G450, GVII-G500 (добавлен в третьем квартале 2024 года) и G650. В настоящее время общий парк Gestair составляет 37 самолетов, включая бизнес-джеты Bombardier, Dassault, Embraer и Pilatus.

Между тем, по сообщениям местных СМИ, частная

инвестиционная компания Hyperion Fund, которая недавно начала переговоры о приобретении контрольного пакета акций Gestair, сейчас находится на продвинутой стадии завершения сделки.

Gestair – крупнейший в Испании провайдер услуг деловой авиации. В дополнение к бизнесу по аренде частных самолетов и управлению воздушными судами, который включает в себя 24 самолета в Испании и семь самолетов под управлением мальтийского подразделения Gestair Aviation, компания также управляет подразделением ТОиР в мадридском аэропорту Барахас. Gestair является подрядчиком Министерства обороны Испании по техническому обслуживанию самолетов A310-300, Falcon 900(M) и Citation V, эксплуатируемых Военно-воздушными силами Испании.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

Global Jet Luxembourg представила совершенно новый Praetor 500

Компания Global Jet Luxembourg представила совершенно новый самолет Praetor 500, сообщает aviation research. Самолет LX-AAA был доставлен в Люксембург 28 марта 2025 года с производственных мощностей Embraer Executive Jets.

В период с 2017 по 2022 год Global Jet Luxembourg эксплуатировала Legacy 450, предшественника Praetor 500. Это новое дополнение к двум другим самолетам Embraer в парке компании, включая Praetor 600 и Phenom 300, зарегистрированным во Франции. Сейчас парк компании включает 38 джетов, произведенных Airbus Corporate Jets, Boeing Business Jet, Bombardier Business Aircraft, Dassault Aviation и Pilatus Aircraft. Никакие другие подраз-

деления Global Jet Group не эксплуатируют самолеты Embraer.

Как комментируют в компании, Praetor 500 первым в отрасли оборудован системой Embraer Enhanced Vision System (E2VS) и проекционным дисплеем (head-up display – HUD). Данная комбинированная система повышает ситуационную осведомленность экипажа на всех этапах полета и повышает безопасность в сложных погодных условиях и при низкой видимости. Недавние обновления Praetor включают усовершенствования для обеспечения безопасности салона – стандартный воздушный фильтр HEPA, раствор для очистки MicroShield 360 и систему синтетического зрения (SVGS).



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

Comlux, Грожан, спорткары...

Компания Comlux подписала трехлетнее соглашение с Романом Грожаном, швейцарским автогонщиком, который выступает за команду Lamborghini в чемпионате IMSA и в качестве резервного пилота в серии IndyCar за команду Prema.

Партнерство между Comlux и Романом Грожаном является логичным продолжением, учитывая тот факт, что главный центр по комплектации и техническому обслуживанию Comlux находится в Индианаполисе, США, а богатая история автоспорта в Индианаполисе берет свое начало в 1909 году,



когда была построена гоночная трасса Indianapolis Motor Speedway.

В 2021 году Грожан перешел в серию IndyCar, которая является ведущей североамериканской серией автогонок. Более того, он является энтузиастом авиации, лицензированным пилотом и владельцем частного самолета Beechcraft Premier 1. Все это вместе делает сотрудничество Comlux и Романа Грожана идеальным.

В рамках спонсорского соглашения Грожан будет участвовать в различных мероприятиях, организуемых Comlux, а также будет поддерживать и продвигать услуги компании среди автоспортивного сообщества как офлайн, так и онлайн.

Адам Уайт, генеральный директор Comlux Completion, сказал: «Comlux America очень рада расширению нашего участия и спонсорства в сильной гоночной культуре и истории Индианаполиса. Как швейцарской компании с богатой историей в области оснащения VIP-самолетов, Грожан идеально подходит для нашего партнерства благодаря своему швейцарскому происхождению, лицензии пилота и мастерству в автогонках Формулы-1 и IndyCar».

Роман Грожан добавил: «Я очень рад представлять Comlux в этом многолетнем партнерстве и быть выбранным в качестве одного из их немногих послов. Они являются лидерами в авиационной отрасли, и мне всегда нравится работать с лучшими в любом бизнесе. Я с нетерпением жду возможности работать с ними над проектами в течение многих лет и принимать все большее участие в мире Comlux».



DC Aviation присоединяется к Air Elite

Компания DC Aviation G-OPS объявила, что стала единственным оператором FBO в Nice Côte d'Azur Airport (LFMN), который является членом Air Elite Network. Как комментируют в компании, эта важная веха подтверждает приверженность DC Aviation G-OPS обеспечению высочайших стандартов обслуживания VIP-персон и клиентов.

Сеть Air Elite Network, известная своим сервисом мирового класса, объединяет известные FBO, которые отличаются высоким качеством обслуживания, клиентоориентированностью и надежной связью. Каждый участник стремится обеспечить постоянное, безопасное и высококачественное обслуживание, соответствующее индивидуальным потребностям и ожиданиям.

Миссия сети гласит: «Наши знаковые, уникальные объекты соответствуют принципам Air Elite, заключающимся в предоставлении исключительных впечатлений каждому клиенту».

В мае прошлого года DC Aviation G-OPS, совместное предприятие немецкой компании DC Aviation Group и французского провайдера по поддержке полетов G-OPS, представила обновленный FBO в терминале авиации общего назначения (GAT) в аэропорту Nice Côte d'Azur. Комплекс DC Aviation G-OPS с большими окнами и обильным естественным освещением предлагает высококласные удобства, включая звукоизолированный салон для пассажиров и комфортабельный зал для экипажей, а также собственные санитарные помещения.

ЕхесуJet Haite получает одобрение EASA для обслуживания Falcon 6X

Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) сертифицировало все три станции ЕхесуJet Haite в Китае для предоставления линейного обслуживания Dassault Falcon 6X, новейшего бизнес-джета французского авиапроизводителя.

Станции ЕхесуJet Haite в Tianjin Airport и Beijing Daxing Airport являются авторизованными сервисными центрами Dassault (ASC).

EASA провело обширный аудит ЕхесуJet Haite и одобрило ее для предоставления поддержки AOG для Falcon 6X по всему региону Большого Китая, а также для линейного обслуживания в Beijing Capital International Airport, Tianjin Binhai

International Airport и Beijing Daxing International Airport.

Поль Дегроссейе, генеральный директор ЕхесуJet Haite, говорит: «Благодаря нашим значительным инвестициям в наземное вспомогательное оборудование и обучению наших инженеров в Dassault Aviation в Бордо, Франция, ЕхесуJet Haite теперь предлагает превосходную поддержку по техническому обслуживанию Falcon 6X в Пекине, Тяньцзине и по всему Большому Китаю».

Falcon 6X был введен в эксплуатацию в конце 2023 года и является флагманским продуктом Dassault Aviation.



Ultimate Jet прекратил работу

Чартерный оператор Ultimate Jet, который, как предполагалось, в прошлом году вел переговоры о покупке парка Citation X от Vista Global, по всей видимости, приостановил свою деятельность. Брокеры сообщают, что базирующийся в Кантоне, штат Огайо, оператор частных самолетов перестал отвечать на запросы о ценах в течение последних 30-60 дней.

По последним данным FAA, компания Ultimate Jet Charters имела в чартерном сертификате семь самолетов – пять Citation X и два Embraer 135.

В прошлом году компания Ultimate Jets начала набор пилотов в преддверии сделки по приобретению почти двух десятков бывших в употреблении суперсредних самолетов XOJet. Однако эта сделка так и не была осуществлена. Шесть самолетов, указанных в сертификате Ultimate Jet, представлены на веб-сайте брокера Kiko Auctions. Все перечисленные модели Citation X имеют налет более 15000 часов.

Kiko Auctions описывает самолеты следующим образом: «Этот парк из шести высокопроизводительных бизнес-джетов предоставляет операторам, инвесторам и частным покупателям редкий шанс расширить свой авиационный портфель. Парк включает в себя четыре самолета Cessna Citation X, известные своей скоростью и роскошью, и два реактивных самолета Embraer EMB 135, каждый из которых вмещает 30 пассажиров. Все шесть воздушных судов находятся в аэропорту Акрон-Кантон, штат Калифорния, и тщательно обслуживаются в соответствии со стандартами FAA Part 135 для коммерческих полетов».

Planet 9 сокращает время выставления счетов на 50% с помощью MySky Spend

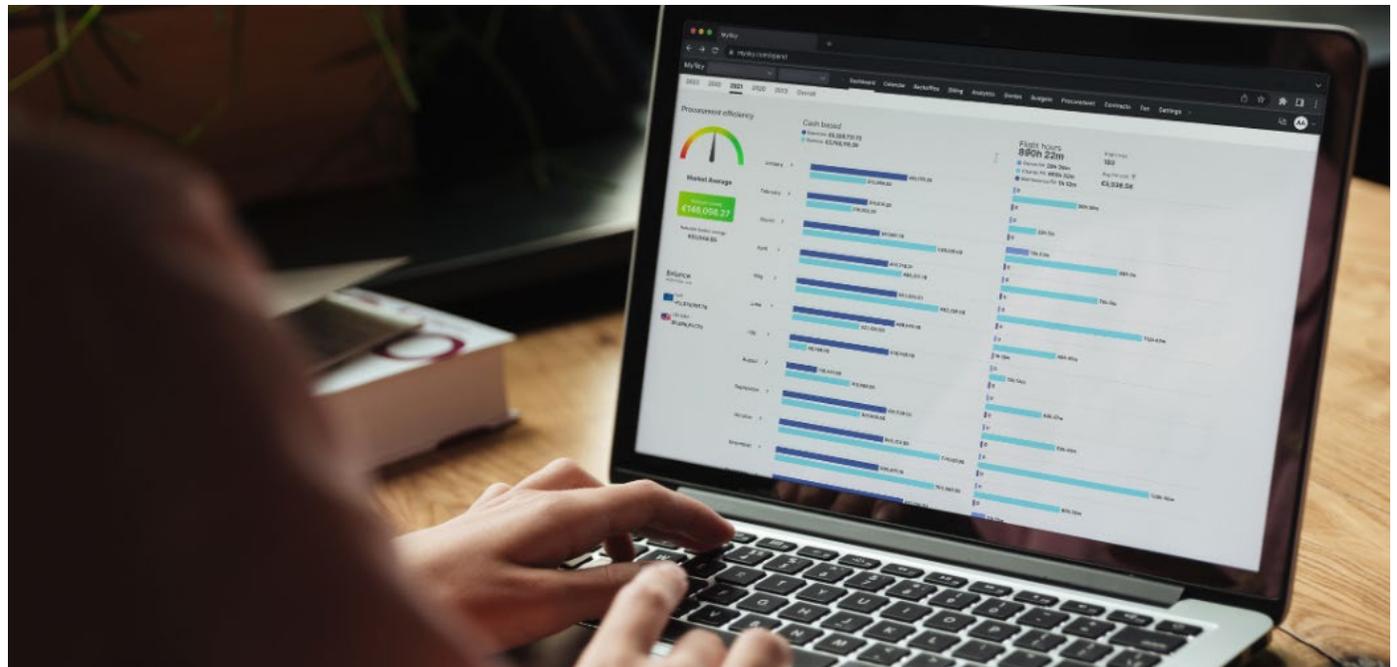
Planet 9, ведущая компания по управлению частными бизнес-джетами, сообщает о сокращении времени выставления счетов владельцам на 50% по сравнению с использованием предыдущего программного обеспечения благодаря давнему партнерству с MySky.

С момента внедрения технологии MySky в 2021 году Planet 9 упростила свои финансовые процессы, избавилась от трудоемкой ручной сверки и повысила общую финансовую эффективность. Платформа позволяет команде Planet 9 анализировать структуру расходов, заключать улучшенные контракты с поставщиками и выявлять возможности для экономии средств. Благодаря автоматизированной отчетности Planet 9 генерирует пакеты счетов для

владельцев значительно быстрее, сокращая трудозатраты вручную и сокращая время обращения денежных средств на две недели.

Благодаря оцифровке более 400000 финансовых документов и 6292 отчетам, предоставленным владельцам в 2024 году, MySky Spend сыграл решающую роль в оказании помощи частным авиационным операторам в повышении прозрачности и оптимизации расходов.

Жан Де Луз, глава американского подразделения MySky, отметил, что партнерство с Planet 9 является прекрасным примером того, как прозрачность и эффективность могут идти рука об руку.



Bell 412EPX появится в Европе

Bell Textron объявила на выставке Aero во Фридрихсхафене о подписании первого соглашения о покупке SUBARU Bell 412EPX для коммерческих операций в Европе. Австрийский авиаперевозчик Kitz-Air GmbH будет использовать новейший Bell 412 для авиационных работ, транспортных полетов и лесозаготовительных работ.



Ранее компания Bell получила заказы на SUBARU Bell 412EPX для европейского рынка от Министерства внутренних дел кантона Сараево и Министерства внутренних дел Хорватии.

В Европе эксплуатируется более 130 вертолетов Bell 412, которые выполняют коммерческие и правительственные миссии по всему континенту. Вертолет создан на основе недавних успешных заказов береговой охраны Японии, пожарно-спасательных служб Сан-Диего, Министерства внутренних дел Хорватии, Министерства внутренних дел кантона Сараево и других. SUBARU Bell 412EPX вмещает до тринадцати пассажиров, обладает лучшими в своем классе характеристиками, максимальной полной массой до 5897 кг, надежным редуктором несущего винта и возможностью перевозки 2268 кг на внешней подвеске.

Recaro и Eve представили специальные кресла для eVTOL

На этой неделе компания Recaro Aircraft Seating и ее партнер Eve Air Mobility представили специальные кресла для eVTOL. По словам Recaro, авиационные сиденья для eVTOL эргономичны и изготовлены из легких материалов, таких как алюминий, титан и композиты, что позволяет свести к минимуму дополнительный вес небольших электрических воздушных судов.

Eve Air Mobility, дочернее предприятие Embraer, в начале 2024 года объявила, что выбрала компанию Recaro для проектирования, сертификации и производства сидений для аэротакси eVTOL, которое компания планирует вывести на рынок к концу 2026 года. eVTOL Eve вмещает четырех пассажиров и одного пилота, а планируемая дальность полета без подзарядки составляет 100 км.

«Отрасль городского воздушного транспорта ставит перед нами новые инженерные задачи, в том числе в области размещения пассажиров», - сказал генеральный директор Eve Йоханн Бордайс. «Это означает сотрудничество с партнерами, которые занимаются реинжинирингом самолетов с нуля. Благодаря нашему сотрудничеству с Recaro мы нашли новые и изобретательные способы сделать кресла достаточно легкими для городских полетов на электротяге, не жертвуя при этом комфортом в салоне».

Recaro поставит четыре пассажирских кресла и одно кресло пилота для каждого eVTOL, выпускаемого компанией Eve, и согласилась поставить в общей сложности 75000 кресел для производителя.



NetJets допустила утечку данных

Агентство Bloomberg сообщает, что утечка данных в NetJets в прошлом месяце позволила хакеру получить персональные данные клиентов. По словам представителей NetJets, удалось получить «ограниченный объем данных о небольшом количестве владельцев».

По данным Bloomberg, злоумышленник обманул сотрудника, чтобы украсть данные рабочей учетной записи, и использовал этот доступ для кражи дополнительной информации из систем NetJets.

Представитель NetJets также рассказал, что в данный момент проблема уже решена. «После обнаружения инцидента наша команда по кибербезопасности немедленно инициировала протоколы реагирования и приняла оперативные меры, а пострадавшие клиенты были оповещены о взломе». Представитель компании добавляет: «Эти действия не повлияли на нашу деятельность или на нашу способность обслуживать наших клиентов».

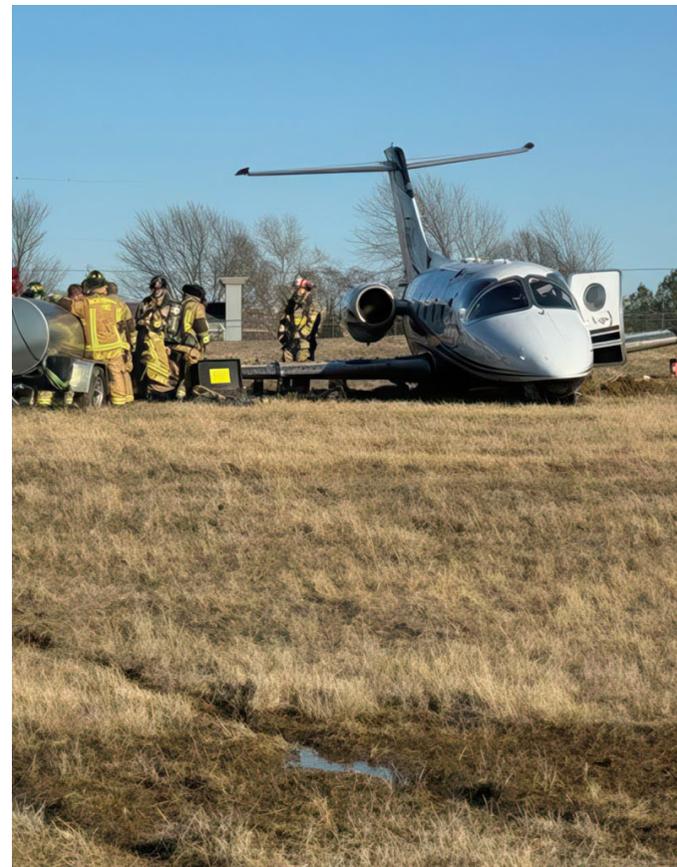
Согласно отчету Bloomberg, сотрудники NetJets и дочерней компании Executive Jet Management подвергались многочисленным попыткам фишинга. В отчете не указано, к какой информации смогли получить доступ хакеры. В профилях клиентов может содержаться различная информация, от паспортных данных до кредитных карт, предпочтений в еде и о домашних животных.

В 2024 году агентство Bloomberg также сообщило, что хакеры, поддерживаемые Китаем, взломали базу данных United Airlines. В 2023 году American Airlines и Southwest Airlines заявили, что их системы были взломаны.

В первом квартале в мире выросло число авиакатастроф бизнес-джетов

По предварительным данным, собранным AIN, за первые три месяца 2025 года в пяти катастрофах бизнес-джетов погибло 12 человек по сравнению с четырьмя авариями и 11 смертями в первом квартале 2024 года.

Бизнес-джеты, зарегистрированные в США, показали лучшие результаты: в двух катастрофах погибло два человека по сравнению с тремя происшествиями и девятью смертями за тот же период



прошлого года. Но бизнес-джеты, зарегистрированные за пределами США, показали значительный рост числа смертельных случаев: 10 смертей в трех авариях в первом квартале по сравнению с двумя смертями в одной аварии за тот же период прошлого года.

Между тем, количество смертельных случаев в результате аварий нерегулярных рейсов деловых турбовинтовых самолетов, зарегистрированных в США, в первом квартале по сравнению с прошлым годом увеличилось более чем в три раза. Три катастрофы унесли жизни 10 человек против двух аварий и трех смертей за первые три месяца 2024 года.

Безусловно, крушение зарегистрированного в Уганде самолета Beechcraft 1900D 29 января 2025 года в Южном Судане стало самой крупной аварией с деловым турбовинтовым самолетом в первом квартале: все 20 пассажиров погибли, когда самолет разбился на взлете. За первые три месяца этого года еще восемь человек погибли в трех авариях турбовинтовых самолетов, зарегистрированных за пределами США. Семь аварий и 26 смертельных случаев произошли за тот же период в прошлом году.

Хотя в первых кварталах за последние три года количество выкатываний за пределы взлетно-посадочной полосы (самый распространенный тип аварий самолетов) последовательно сокращалось — 23 в 2023 году, 20 в 2024 году и 17 в этом году — они могут быть смертельно опасными, о чем свидетельствуют две из пяти катастроф с участием бизнес-джетов в первом квартале этого года.

Daher намерена выпустить «более электрический» самолет в 2027 году

Используя опыт демонстратора EcoPulse, Daher Aircraft придерживается прагматичного подхода к «более электрическому» самолету, который она планирует запустить в 2027 году, заявил на выставке Sun 'n Fun Aerospace Expo генеральный директор компании Никола Шаббер.

EcoPulse, сделанный на базе ТВМ 960 и оснащенный шестью электродвигателями на передних кромках крыла, «не был коммерческим продуктом – это действительно был демонстратор двигателей и аккумуляторов», - сказал он изданию AIN. «То, что мы сейчас рассматриваем [в качестве коммерческого продукта], – более электрический самолет, вероятно, гибридно-электрический и производный от одной из наших существующих моделей», имея в виду ТВМ 960 или Kodiak 100/900.

По словам Шаббера, компания многому научилась в ходе 20-ти испытательных полетов EcoPulse. «Мы узнали, что нам придется пересмотреть аэродинамику электрических самолетов, а также внести изменения в пользовательский интерфейс», - сказал он, особо упомянув штурвал управления и рычаги двигателей. «Нам также нужно четко обозначить желаемые преимущества, а также хранение, распределение и использование электроэнергии. Затем следует сертификация».

Он также разочарован прогрессом в области аккумуляторных технологий. «Мы даже близко не приблизились к тому, что прогнозировалось 10 лет назад», - сказал он, объяснив, что ожидалось удвоение плотности энергии аккумуляторов, но увеличение составило всего 10%. «Мы протестировали

360-килограммовую батарею на EcoPulse и не получили той производительности, на которую надеялись, хотя мы нашли способы более эффективно использовать имеющуюся мощность. Для сравнения, энергия в 360-килограммовой батарее равна примерно 10 кг [22 фунта; около 3,5 галлонов] топлива Jet-A».

Шаббер сообщил, что Daher провела опрос клиентов по поводу более электрифицированного самолета, и ответ был положительным, без «никаких возражений». «Все, что мы делаем в этой области, должно быть таким же безопасным или более без-

опаснее, чем те продукты, которые у нас есть сегодня», - отметил он. «Нам также придется вернуться к основам аэродинамики. Самолеты – это компромисс между весом, мощностью и летными качествами».

«Мы думаем о большем количестве электрической тяги как о помощи», - добавил Шаббер. «Нам нужно продвигать технологии, и наша общая цель – углеродная нейтральность в сравнении с полностью электрическим самолетом. Конечный продукт должен быть полностью принят нашими клиентами».



Bombardier начала строительство нового сервисного центра в Абу-Даби

Компания Bombardier объявила о начале строительства нового сервисного центра в аэропорту Al Bateen Executive в Абу-Даби, ОАЭ, что еще больше расширит ее возможности ТОиР во всем мире. Этот новый центр представляет собой прочное партнерство с Abu Dhabi Airports, использующее их опыт и приверженность к совершенству в авиации.

Новый центр, который переедет из своего первоначально объявленного в 2022 году местоположения в международном аэропорту Абу-Даби, еще больше укрепляет приверженность Bombardier обслуживанию своих клиентов на этом ключевом рынке. Новое местоположение в динамичном Al Bateen Executive Airport более эффективно соответствует потребностям клиентов Bombardier. При полной загрузке новый центр создаст около 100 рабочих мест. Строительство нового объекта должно начаться в первой половине 2025 года, а его завершение и эксплуатационная готовность ожидается во второй половине 2026 года.

«Мы рады объявить о новом местоположении нашего сервисного центра в динамичном аэропорту Al Bateen Executive в Абу-Даби», - сказал Пол Сислиан, исполнительный вице-президент по послепродажному обслуживанию и стратегии. «Это место стратегически соответствует всем нашим приоритетам послепродажного обслуживания и идеально соответствует потребностям наших взыскательных клиентов. Наши клиенты привыкли получать исключительный опыт обслуживания, где бы они ни находились в мире, и этот новый центр в динамичном финансовом центре обеспечит им дальнейшее получение наилучшего опыта обслуживания».

Новый сервисный центр Bombardier в Абу-Даби площадью около 120000 кв. футов будет включать ангар площадью 55000 кв. футов, склад запчастей и полный комплекс услуг по техническому обслуживанию, включая плановое и внеплановое капитальное техническое обслуживание, модификацию воздушных судов и услуги AOG.

Новый сервисный центр в Абу-Даби еще больше расширяет существующую зону обслуживания Bombardier в ОАЭ. Станция линейного обслуживания Bombardier в Дубае предоставляет владельцам Learjet, Challenger и Global быстрые и эффективные возможности обслуживания AOG, а также общие возможности линейного обслуживания.



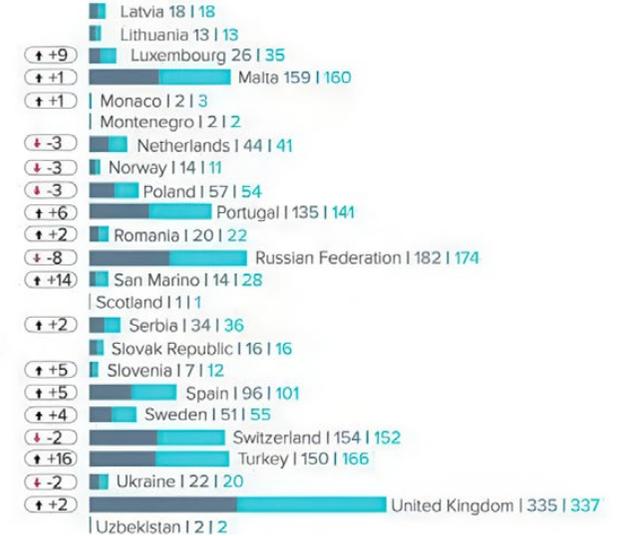
Европейская деловая авиация в цифрах

В 2024 году активность в Европе снизилась на 5,1% по сравнению с 2023 годом. Самым загруженным месяцем за последние два года стал июль 2023 года, а самым низким — январь 2024 года. Рынок снижался большую часть года, но за последние два месяца наметились признаки стабилизации, что стало позитивным знаком перед 2025 годом.

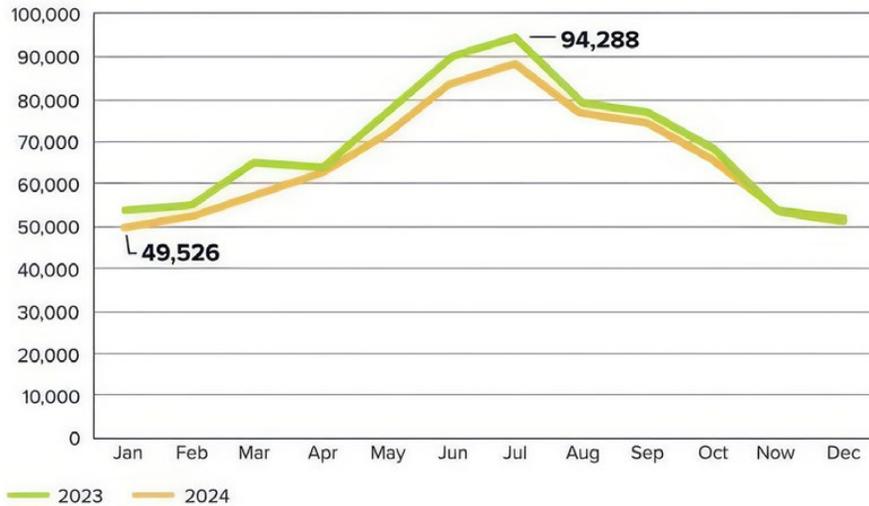
● 12/2023
● 12/2024



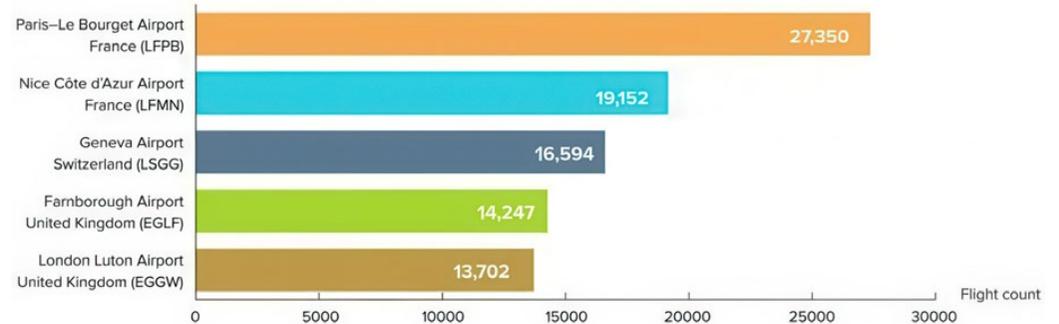
Доля налета по категориям самолетов в Европе



Базирование бизнес-джетов в Европе, 2023 vs 2024



Активность европейской деловой авиация 2023 vs 2024



ТОП европейских аэропортов вылета в 2024

Несмотря на проблемы в Европе, отрасль бизнес-авиации видит и возможности

Несмотря на прогнозы Argus International о том, что активность деловой авиации в Европе покажет в 2025 году лишь незначительный рост в 0,3%, стабилизация после постковидного всплеска, по-видимому, вызывает некоторый оптимизм в регионе. Примечательно, что с прогнозом для Европы, немного превышающим 0,2%-ный рост трафика на североамериканском рынке в этом году, лидеры отрасли указали, что ожидают увеличения спроса на деловую авиацию, несмотря на проблемы, с которыми сталкивается отрасль.

«Эта устойчивость сектора деловых поездок демонстрирует его способность адаптироваться даже в сложных экономических условиях и подчеркива-

ет неизменную важность и ценность для деловых путешественников», - сказала изданию AIN Свеня Вортманн, управляющий директор DC Aviation по управлению воздушными судами и чартерным перевозкам.

По данным Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА), на бизнес-авиацию приходится около 8% европейского трафика. Физически соединяя 1400 европейских аэропортов, из которых около 900 недоступны для регулярных рейсов, ассоциация утверждает, что отрасль также служит жизненно важным связующим звеном для людей и выступает в качестве инструмента экономии времени для облегчения личного присутствия. ЕВАА счита-

ет, что европейская деловая авиация дает пассажирам как минимум в три раза больше направлений для путешествий, чем регулярные авиакомпании.

Открытие специально построенного на авиасалоне Aero Friedrichshafen павильона «Business Aviation Dome» площадью 2000 кв.м, по-видимому, свидетельствует о восстановлении доверия к европейской деловой авиации, поскольку в выставке примут участие самый широкий спектр воздушных судов, производители и операторы, что свидетельствует о разнообразии профилей миссий в регионе.

Недавно опубликованные данные по поставкам Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA) свидетельствуют о том, что поставки самолетов деловой авиации в 2024 году выросли на 4,7 % по всему миру, а объем поставок в Европу (13% против 12,1% в 2023 году) обогнал Северную Америку по годовому приросту (69,4% в 2024 году против 74,9% в 2023 году).

«Мы наблюдаем явный рост спроса на гибкие услуги по требованию, поскольку клиенты ищут больше удобства и персонализированного опыта», - пояснил представитель чартерного оператора Luxaviation. «Клиентская база также меняется, все больше молодых людей выбирают чартерные услуги и, как следствие, предпочтения в общении также меняются, поскольку клиенты хотят быстрого взаимодействия через приложения».

Однако Европа привносит свои собственные эксплуатационные нюансы. «Самая большая проблема, которую мы видим в Европе, — это нормативная среда», - пояснил Энди Сомерс, вице-президент



по продажам и маркетингу Honda Aircraft, отметив, что специфика процессов сертификации EASA иногда может увеличить время, необходимое для вывода продукции на европейский рынок. Производитель также утверждает, что различные эксплуатационные требования в Европе влияют на то, как операторы могут пользоваться своими самолетами.

Сертифицировав прошлой осенью функцию автомата тяги для HondaJet, Garmin также работает над разработкой функции аварийной автоматической посадки, причем оба продукта будут доступны на новых и подержанных самолетах. «Учитывая сильные прогнозы рынка подержанных бизнес-джетов на 2025 год, мы рассматриваем дополнительные пакеты и услуги, которые мы можем предложить», - сказал Сомерс. Тем временем Honda Aircraft планирует начать летные испытания своей новой модели HondaJet Echelon в 2026 году.

Gulfstream также следит за предстоящим вводом в эксплуатацию G400 и G800. Оба «изменяют правила игры для европейского ландшафта деловой авиации», утверждает Майкл Свифт, вице-президент группы американских производителей по международным продажам в Европе, на Ближнем Востоке, в Африке и Азиатско-Тихоокеанском регионе. G800 предложит комфорт большого салона для полетов на расстояние до 8000 морских миль со скоростью 0,85 Маха. Gulfstream утверждает, что дальность полета G400 в 4200 морских миль делает его «идеальным для маршрутов из Европы с технологиями, размером салона и скоростными возможностями, которые ранее не встречались в этом классе».

В сегменте самолетов меньшего размера Cirrus по-прежнему сосредоточен на повышении качества обслуживания пилотов-владельцев. Компания нацелена на сегмент рынка с ценой приобретения менее \$7 млн. «Когда мы смотрим на Европу, мы видим долгосрочную жизнеспособность», - предположил генеральный директор Зин Нильсен, имея в виду «значимый» флот из примерно тысячи самолетов, находящихся в эксплуатации, включая SR20, SR22, SR22T и SF50 Vision Jet. С новой сертифицированной серией G7, разработанной для повышения унификации поршневых и реактивных самолетов, он подчеркнул важность превращения того, что он охарактеризовал как «машину времени», управляемую владельцем, в «премиум-опыт, а не роскошь».

Зин Нильсен признал, что Европа действительно представляет дополнительные проблемы. Потенциально более обременительный опыт эксплуатации, чем в США, проблемы с наличием топлива и соответствующей инфраструктурой аэропортов, а также повышенные сборы за топливо и посадку часто могут сделать сектор раздробленным. Однако, по его словам, поскольку европейские операторы в большинстве своем «никогда не знали другого пути», Cirrus продолжает оказывать поддержку своим владельцам посредством надежной экосистемы центров продаж, обучения, обслуживания и поддержки.

Luxaviation считает, что фрагментация управления воздушным движением по всей Европе усложняет усилия по оптимизации операций, при этом инициатива «Единое европейское небо» (запущенная в 2004 году и назначившая Eurocontrol в качестве се-

тевого менеджера до 2029 года) является критическим фактором в преодолении этих препятствий. Кроме того, по словам оператора, многогранные проблемы аэропортов, такие как управление шумом и проблемы здравоохранения, также должны быть приоритетными наряду с более широкой целью декарбонизации.

Несмотря на то, что в основных СМИ все чаще звучат негативные обвинения в адрес деловой авиации в отношении выбросов углерода, отрасль указывает на множество активных инвестиций и практик, направленных на сокращение этого воздействия. Более широкое внедрение экологически чистого авиационного топлива (SAF) остается важнейшей краткосрочной стратегией для многих операторов и производителей. Поэтому многие производители постоянно инвестируют в исследования и содействие его использованию.

Так, благодаря тому что компания DC Aviation приняла участие в нескольких схемах торговли квотами на выбросы, она ежегодно компенсирует более 65% выбросов углекислого газа. К этому добавляется полностью электрический парк наземного транспорта и наземного обслуживания в различных местах. «Мы осознаем, что наша бизнес-модель приводит к более высокому воздействию на выбросы парниковых газов», - заявила Свенья Вортманн. «Однако мы не унываем и прилагаем большие усилия, чтобы внести значительный позитивный вклад в защиту окружающей среды».

Аналогичным образом компания Luxaviation признала свою роль в воздействии частной авиации на окружающую среду и полностью осознает всю

ответственность, которая с этим связана, способствуя прозрачности в отношении своих выбросов и мер по их снижению. Кроме того, имеет решающее значение сокращение пустых перелетов за счет эффективного планирования, уменьшения образования инверсионных следов и оптимизации полетных операций.

В конечном счете, глобальная авиационная отрасль отвечает всего за 2% выбросов углерода, производимых людьми, и, по данным ЕВАА, всего 2% от этой цифры приходится на деловую авиацию. Учитывая это, исследование, проведенное в январе 2025 года (по заказу GAMA и ЕВАА), показало,

что «ограниченные экологические преимущества, связанные с ограничением использования деловой авиации, будут иметь экономические издержки, которые нельзя игнорировать», оценивая, что Европа станет менее привлекательной для прямых иностранных инвестиций, если это произойдет. Фактически, потеря всего лишь 0,03% от общего объема выбросов CO₂ в ЕС в 2030 году (из-за гипотетического запрета деловой авиации) приведет к потере до 120 млрд евро к 2030 году.

Эффект, возможно, разрушительной политики, такой как намерение нового премьер-министра Франции Франсуа Байру повысить пассажирские

налоги на чартерные рейсы из французских аэропортов, еще предстоит увидеть. Анонсированное в феврале повышение до 300%, вступающее в силу с 1 марта, даже выше, чем предложенный Великобританией 50%-ный рост пошлины на авиапассажиры, который планируется ввести в апреле 2026 года. И пострадают не только деловые путешественники или туристы. «Как отрасль, нам важно подчеркнуть преимущества деловой авиации, от медицинской эвакуации до грузовых операций и наблюдения», - предположил О'Баннион из Textron.

«По отдельности и в совокупности это проблемы, которые сектор частной авиации должен решать», - заключила Свенья Вортманн из DC Aviation. «Но они также представляют возможности, если у нас хватит смелости и опыта ими воспользоваться».

Майкл Свифт из Gulfstream согласился, озвучив ноту оптимизма, распространенную во всей отрасли. «Я вижу больше возможностей, чем проблем в секторе деловой авиации в Европе», - заявил он. «По мере роста использования самолетов и общего парка мы увидим еще одно доказательство преимуществ деловой авиации и ее положительного влияния на экономический рост как на местном уровне, так и за его пределами».

Компании деловой авиации, которые собираются на выставку Aero Friedrichshafen в этом месяце, как будто без какой-либо подсказки, разделяют мнение, недавно высказанное генеральным секретарем ЕВАА Хольгером Крамером. «Мы – небольшая, но инновационная отрасль, и мы здесь, чтобы помочь Европе процветать», - предположил он.



Торговым юристам потребуются недели, чтобы разобраться во всех вопросах американских тарифов

«Надеюсь настанет день, когда через много лет вы скажете: «Знаете, он был прав», - сказал президент Дональд Трамп, выступая в Розовом саду. «Это оказался один из самых важных дней в истории нашей страны».

Указ из 4711 слов, который вводит тарифы, не такой увлекательный, как речь президента в «День освобождения» в Розовом саду. В указе больше латинских фраз, несколько приложений и много ссылок на другие правила.

Торговым юристам потребуются недели, чтобы разобраться во всех вопросах. У них не так много времени. В начале недели вступила в силу 10% пошлина на товары из всех стран. Более высокие дополнительные тарифы для таких стран, как ЕС (20%), Израиль (17%) и Бразилия (10%), вступают в силу 9 апреля (в этот день Дональд Трамп на 90 дней приостановил действие повышенных импортных тарифов для всех стран, кроме Китая).

Трудно угнаться за тарифами. Месяц назад было много беспокойства о влиянии тарифов на самолеты Bombardier. Но поскольку эти самолеты подпадают под торговое соглашение США, Мексики и Канады (USMCA), они освобождены от него. В четверг акции Bombardier выросли на 3,6%, когда многие другие упали.

Юристы в сфере торговле говорят, что с 9 апреля самолеты, произведенные в Европейском Союзе и импортированные в США, будут облагаться пошлиной в размере 20%. За швейцарские самолеты нужно заплатить 32%. Они будут применяться как к новым, так и к подержанным самолетам,

ввозимым в страну. Самолеты, которые уже были импортированы, не должны быть затронуты. Один юрист говорит, что после выступления в силу новых пошлин у них уже были клиенты из США, отказавшиеся от подписания новых соглашений по самолетам от иностранных производителей.

Американские производители самолетов, в том числе Embraer Executive Jets, которые производятся и поставляются во Флориде, и Honda Aircraft, производимые в Северной Каролине, пострадают от тарифов при импорте двигателей, деталей или других компонентов из-за пределов США, Мексики и Канады. «Мы столкнулись с большими повышениями из-за проблем с цепочкой поставок после Covid», - сказал руководитель одного из производителей. «Сейчас они в значительной степени решены, так что мы можем справиться с тарифами».

Американские производители могут пострадать от ответных тарифов. Китай уже объявил о тарифах в размере 34% (на 10 апреля взаимные пошлины 145% у США, 84% у Китая). ЕС угрожает ответными мерами. Многие правительства сейчас пытаются договориться об освобождении от них. Несколько американских компаний утверждают, что тарифы неконституционны. Фондовые рынки по всему миру упали после речи президента Трампа, а банки повысили риск рецессии в США и мире. Но президент считает, что риск того стоит.

В прошлые выходные Трамп опубликовал в соцсети Truth Social следующее: «многочисленным инвесторам, приходящим в Соединенные Штаты и вкладывающим огромные суммы денег, моя политика никогда не изменится. Это отличное время разбогатеть, сильнее, чем когда-либо раньше!!!»



Country	Births Charged to the U.S. (Current Tariff)	U.S.A. Reciprocal Tariff
China	67%	25%
European Union	39%	20%
Vietnam	90%	46%
Taiwan	64%	32%
Japan	46%	24%
India	52%	26%
South Korea	50%	25%
Hawaii	72%	36%
Switzerland	61%	31%
Indonesia	64%	32%
Malaysia	47%	24%
Cambodia	97%	49%
United Kingdom	10%	10%
South Africa	60%	30%
Brazil	10%	10%
Bangladesh	74%	37%
Singapore	10%	10%
	33%	17%
	34%	17%
	10%	10%
	10%	10%

Первый Dassault Falcon 10X обретает форму

На своем заводе в Бордо-Мериньяк во Франции компания Dassault Aviation завершает сборку первого Falcon 10X, который имеет самое большое поперечное сечение салона среди всех специально построенных бизнес-джетов. Ввод в эксплуатацию 10X запланирован на конец 2027 года.

В то время как идет окончательная сборка первого образца, инженеры проводят испытания на предельную нагрузку и усталость планера на испытательном стенде, чтобы подтвердить пределы срока службы планера. Как и его военный собрат Rafale, Falcon 10X оснащен крылом из композитного углеродного волокна.

Системы Falcon 10X испытываются на двух мульти-системных стендах в летно-испытательном центре Dassault в Истре. По словам Dassault, каждый стенд включает в себя компьютерные комплексы подсистем, которые представляют реальное оборудование самолета. «Эти испытательные стенды проверяют правильность работы авионики, управления двигателем, управления полетом, гидравлики, распределения электроэнергии, торможения, противопожарной защиты и других систем самолета». Испытания кабины экипажа и цифровой системы управления полетом проводятся в штаб-квартире Dassault в Сен-Клу недалеко от Парижа.

В конце прошлого года Rolls-Royce завершила кампанию по летным испытаниям двигателя Pearl 10X с тягой 18000 фунтов, предназначенного для 10X. В течение шести месяцев было выполнено более 25 полетов на летающей лаборатории Boeing 747 компании Rolls-Royce, включая полеты на высоте 45000 футов и на скорости до 0,90 Маха.

После сертификации 19-местный Falcon 10X станет самым большим бизнес-джетом, разработанным с чистого листа, с высотой салона 2,03 м. Салон спроектирован с использованием модульного подхода, который позволит клиентам выбирать длину

зон для размещения столовой/конференц-центра, развлекательной зоны с большим экраном и/или главной спальни с отдельным душем. Дальность Falcon 10X позволит осуществлять рейсы между такими городами, как Лондон и Буэнос-Айрес, Лос-Анджелес и Джидда или Женева и Сингапур.



Bombardier Global 8000 находится на стадии окончательной сборки

Bombardier объявила о том, что ее программа создания бизнес-джет Global 8000 идет по плану, а первый серийный самолет находится на этапе сборки в Большом Торонто, Канада. Основные компоненты с предприятий Bombardier были доставлены в соответствии с графиком, и процесс производства самолета продвигается к запланированному вводу в эксплуатацию в 2025 году.

«Bombardier Global 8000 обладает выдающимися взлетно-посадочными характеристиками, а также возможностью летать из небольших аэропортов, недоступных для других самолетов этой категории. Это помогает сделать его очевидным выбором взыскательных владельцев и операторов, которые отдают приоритет удобству и гибкости», - сказал Стивен Маккалоу, старший вице-пре-

зидент Bombardier по инжинирингу и разработке продуктов. «Этот впечатляющий самолет станет самым быстрым и самым дальним из когда-либо построенных специализированных деловых самолетов, а его редкое сочетание инноваций, производительности и комфорта позволит нашим клиентам достичь новых высот в своем опыте деловой авиации».



По мере наращивания производственного процесса летно-испытательный центр Bombardier в Уичито недавно провел испытания Global 8000, совершив тестовые полеты в Европу, продемонстрировав его выдающиеся эксплуатационные характеристики в реальных условиях и получив восторженные отзывы летчиков-испытателей.

Новый бизнес-джет Global 8000 также установит новые стандарты производительности и качества полета, обладая самой высокой скоростью, самой большой дальностью полета и самым плавным полетом. Обладая лучшей в отрасли дальностью полета в 8000 морских миль и непревзойденной максимальной скоростью в 0,94 Маха, Global 8000 является идеальной машиной времени, открывающей больше пар городов, чем когда-либо прежде, включая Дубай-Хьюстон, Сингапур-Лос-Анджелес, Лондон-Перт и многие другие.

Производительность – не единственная область, где Global 8000 блистает. Этот бизнес-джет предложит непревзойденный комфорт, имея четыре настоящих жилых зоны и отдельное помещение для отдыха экипажа.

В Daher оценили ввод «трамповских» пошлин

«Аэрокосмическая отрасль — это международный бизнес, так было и всегда будет», - сказал генеральный директор Daher Aircraft Николя Шаббер на выставке Sun 'n Fun, когда его спросили о начале широкомасштабных пошлин в США. «Глобальная аэрокосмическая промышленность создала огромное богатство в США».

Он считает, что тарифы негативно «сформируют» экономику США и мира, а также, по умолчанию, рынок деловой авиации. По словам Шаббера, из-за неопределенности, вызванной быстро меняю-

щейся политикой США, потенциальные покупатели самолетов сейчас в основном «ушли в сторону». «Ни один потенциальный покупатель не согласится на повышение цены. И ни один инвестор сегодня не захочет заниматься авиационной отраслью, учитывая обстановку», - добавил он.

Шаббер признал, что тарифы сильнее ударят по его линейке ТВМ, которая сейчас представлена только моделью 960 (производитель исключил ТВМ 910 из своей линейки), так как эти самолеты производятся в Тарбе, Франция. Однако он от-

метил, что его турбовинтовые однодвигательные Kodiak 100 Series III и 900, произведенные в Сэндпойнте, штат Айдахо, также могут быть подвержены влиянию из-за их канадских двигателей Pratt & Whitney Canada PT6. «Мы просто не знаем, как будут применяться тарифы», - посетовал Шаббер.

Тем временем компания продвигается к планам, объявленным в 2023 году, по созданию к концу 2026 года завода по окончательной сборке совместного производства ТВМ и Kodiak в Стюарте, штат Флорида. «Мы делаем это не из-за пошлин. Мы делаем это, потому что это имеет основополагающее значение для нашего бизнеса — мы хотим, чтобы рост был ближе к нашим клиентам», - сказал Шаббер, отметив, что около 70% продаж Daher Aircraft приходится на США. «Но мы не можем ускорить это. Это долгосрочные инвестиции для Daher, и мы привержены проекту, который создаст больше рабочих мест в США».

На вопрос о его перспективах на 2025 год Шаббер сказал: «Я не уверен в том, что произойдет в 2025 году. Я оптимистичный парень. Мне нравится искать возможности, и я буду использовать любые, которые имеют смысл». Он оптимистично настроен относительно роста Daher Aircraft в Бразилии, говоря: «Это определенно рынок, который мы хотим изучить глубже».

Шаббер добавил, что Daher уже три года демонстрирует «фантастические» продажи самолетов и имеет солидный портфель заказов, что обеспечивает компании устойчивость в краткосрочной перспективе.

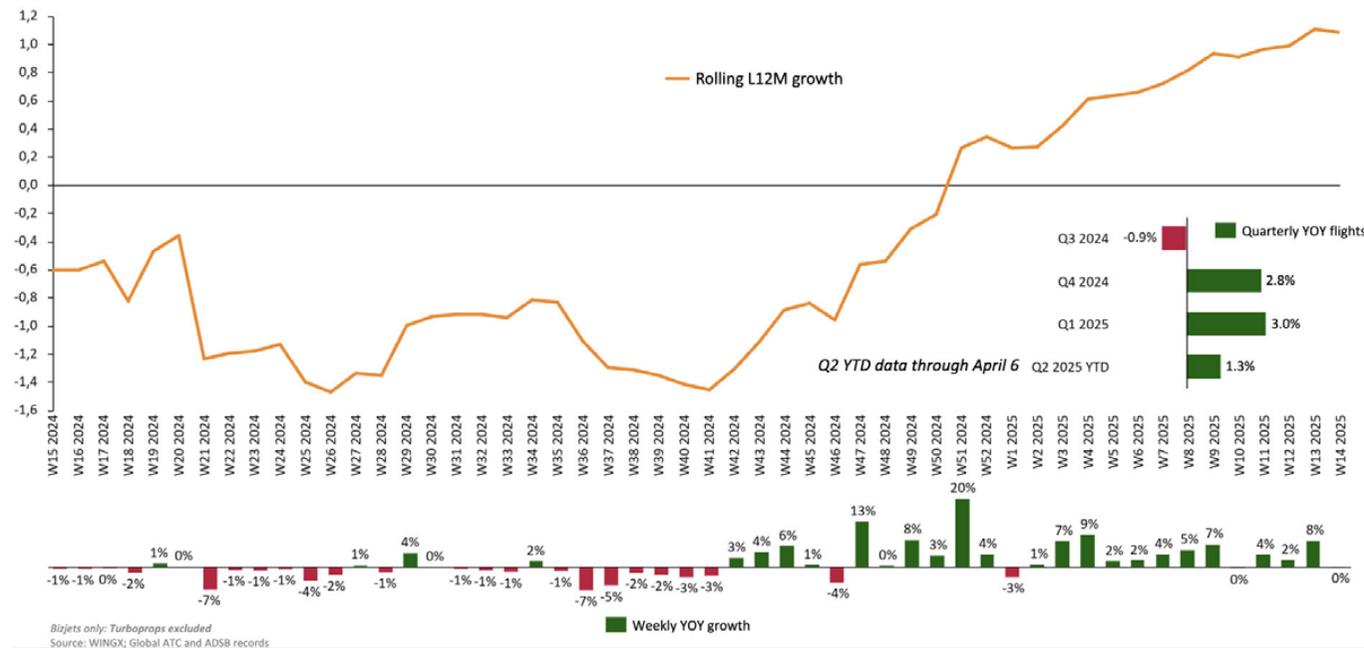


Трамповский «День освобождения» снизил спрос на бизнес-джеты

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в период между датой президентских выборов в США в ноябре 2024 года и сегодняшним днем количество рейсов бизнес-джетов в США выросло на 4% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Однако на 14-й неделе (31 марта – 6 апреля), неделе «Дня освобождения», наблюдалось падение трафика на 3% по сравнению с той же неделей 2024 года.

Глобальная тенденция в целом оставалась стабильной. Активность бизнес-джетов в Европе на 14-й неделе выросла на 12%, что объясняется сравнением с низким трафиком во время пасхальных праздников на 14-й неделе 2024 года.

За последние четыре недели (с 10 марта по 6 апреля) количество рейсов бизнес-джетов из 10 городов с наибольшей концентрацией миллиардеров выросло на 2%, что объясняется сильным ростом в Москве и Лондоне, в то время как спрос в Сингапуре упал почти на 20%.



Глобальный трафик бизнес-джетов и тенденции за последние 12 месяцев

Departure City	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
New York	11,116	40.1%	2.1%
Los Angeles (US-CA)	7,463	26.9%	1.5%
San Francisco (US-CA)	3,993	14.4%	5.2%
London (GB)	3,402	12.3%	7.2%
Mumbai	410	1.5%	1.2%
Singapore	325	1.2%	-17.1%
Hong Kong	280	1.0%	-8.5%
Beijing	277	1.0%	-8.0%
Moscow (RU)	244	0.9%	8.9%
Shanghai	196	0.7%	-5.8%
Grand Total	27,706	100.0%	2.4%

Вылеты бизнес-джетов из городов с наибольшей концентрацией миллиардеров за последние четыре недели

Северная Америка

Флорида, очаг активности бизнес-джетов после пандемии, столкнулась со значительным падением трафика на неделе «Дня освобождения»: на 14-й неделе из аэропортов Флориды было выполнено на 5% меньше рейсов, в отличие от роста на 4% с начала этого года. На 14-й неделе спад был наиболее заметен в Уэст-Палм-Бич, активность сократилась на 32% в годовом исчислении. Из всех типов операторов в Уэст-Палм-Бич наибольшее сокращение трафика показал флот под управлением, на 43% по сравнению с 14-й неделей прошлого года.

Что касается США, то по-прежнему наблюдается рост полетов суперсредних и ультрадальних бизнес-джетов: за последние 7 дней они увеличили трафик. Наибольшее падение наблюдается в верхней и нижней части сегмента, трафик бизнес-лайнеров снизился на

10%, а активность джетов начального уровня – на 6%. В целом, сегменты небольших самолетов явно теряют спрос в этом году.

Из США в Мексику было выполнено 780 рейсов бизнес-джетов, что на 19% меньше, чем на 14-й неделе прошлого года. Сокращение рейсов в Мексику в основном заметно в сегментах управляемых и чартерных флотов, трафик из США в Канаду вырос на 8% по сравнению с прошлым годом, а трансатлантические рейсы в Великобританию увеличились на 12% по сравнению с прошлым годом. Заметно возросла активность корпоративных рейсов на трансатлантических направлениях между Лондоном и Нью-Йорком.

Европейский регион

На 14-й неделе активность бизнес-джетов в Европе выросла на 12% по сравнению с той же неделей

Aircraft Segment	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
Light Jet	10,812	26.1%	-3.4%
Super Midsize Jet	10,311	24.9%	-0.5%
Heavy Jet	5,316	12.8%	-0.8%
Super Light Jet	4,085	9.9%	0.4%
Midsize Jet	3,887	9.4%	-2.2%
Ultra Long Range Jet	3,777	9.1%	5.6%
Very Light Jet	2,138	5.2%	-5.9%
Entry Level Jet	1,013	2.4%	-18.6%
Airliner/Bizliner(Jet)	123	0.3%	-14.0%
Airliner/Bizliner(Prop)	2	0.0%	
Grand Total	41,464	100.0%	-1.7%

Трафик бизнес-джетов в США по сегментам с 1 по 7 апреля 2025 г. по сравнению с прошлым годом

прошлого года, опередив тенденцию за последние четыре недели, которая составляет всего +2%. Тенденция улучшилась из-за Пасхи на 14-й неделе в 2024 году. Это может объяснить, почему наибольший рост в годовом исчислении был очевиден на сильных корпоративных рынках, таких как Германия (+31%), Швейцария (+20%) и Великобритания (+18%). В Германии самый сильный рост в годовом исчислении был на внутренних рейсах из Берлина, Ганновера, Штутгарта и Франкфурта, причем категория суперсредних джетов была особенно популярна.

В Германии основной рост обеспечили внутренний трафик, хотя направления с большинством соседних европейских стран также показали увеличение полетов. Заметный рост активности суперсредних самолетов: сегмент выполнил на 13% больше рейсов по сравнению с предыдущей 13-й неделей.

Departure Country	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
France	1,249	15.6%	7.2%
United Kingdom	1,166	14.6%	26.6%
Germany	1,016	12.7%	35.8%
Italy	821	10.3%	11.7%
Spain	752	9.4%	-8.6%
Switzerland	598	7.5%	21.5%
Sweden	221	2.8%	0.9%
Austria	212	2.6%	0.0%
Netherlands	192	2.4%	17.8%
Belgium	179	2.2%	20.9%
Grand Total	8,005	100.0%	14.0%

Вылеты бизнес-джетов в странах Европы, апрель 2025 г.

На 14-й неделе количество вылетов из Ганновера (EDDV) увеличилось более чем вдвое по сравнению с 14-й неделей прошлого года, особенно в сегменте суперсреднего размера.

Остальной мир

На 14-й неделе активность бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы выросла на 8% в годовом исчислении. Большую часть роста обеспечил Ближний Восток, где наблюдается значительный рост числа рейсов в странах Персидского залива, что также может быть следствием разных дат празднования Ида в 2025 и 2024 годах. Бразилия продолжает оставаться сильным рынком деловой авиации, трафик бизнес-джетов вырос на 14% в этом году. Импульс обеспечивают легкие и средние самолеты. Активность бизнес-джетов в Китае на 14-й неделе также выросла на 11% в годовом исчислении.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «День освобождения и связанное с ним введение глобальных пошлин на импорт в США спровоцировали потрясения на рынке и ожидания рецессии, но пока это лишь отразилось на снижении активности, наиболее заметном во Флориде. Рост трансатлантических корпоративных рейсов, возможно, связан с изменениями тарифной политики. Нам придется подождать, чтобы увидеть влияние в Европе, поскольку на эту неделю повлияло сравнение с пасхальными праздниками в прошлом году».

Bombardier в шоколаде, Pilatus – в нокауте

Сообщество бизнес-авиации продолжает пытаться осознать последствия введения Белым домом глобальных тарифов, но лидеры предупреждают владельцев воздушных судов и эксплуатантов о необходимости получения экспертной консультации о применимости этих пошлин, прежде чем они совершат сделку или модернизируют свои самолеты. Они также предупреждают, что тарифы, вероятно, окажут более широкое экономическое воздействие, что, в свою очередь, может повлиять на стоимость воздушных судов.

Используя Закон о международных чрезвычайных экономических полномочиях 1977 года, президент Трамп на прошлой неделе ввел глобальные тарифы, объявив базовый уровень в 10% по всему миру, а для импорта из многих стран – «ответные» тарифы, которые могут быть повышены до 50%. Тарифы в размере 10% вступают в силу 5 апреля, в то время как более высокие ставки вступают в силу 9 апреля. Большинство членов ЕС, являющихся ключевыми рынками аэрокосмической торговли, сталкиваются с дополнительными тарифами в размере

20%, Китай – 34%, а Швейцария – 31%. Бразилия остается на уровне 10% (9 апреля Дональд Трамп на 90 дней приостановил действие повышенных импортных тарифов для всех стран, кроме Китая).

Это объявление не изменило пошлины, уже установленные для импорта из Канады и Мексики, и льготы, предусмотренные Соглашением между США, Мексикой и Канадой (USMCA), включая воздушные суда и некоторые компоненты.

Выступая на вебинаре NBAА, Джонатан Эпштейн, партнер Holland & Knight и член консультативной группы по вопросам регулирования NBAА, отметил, что с 1979 года авиация в основном была беспошлинной в соответствии с соглашением ВТО о торговле и гражданской авиации, но сейчас тарифы на воздушные суда и запчасти из других стран за пределами Канады и Мексики менее понятны, а также для деталей, которые не подпадают под действие USMCA. «Мы переходим от многолетней стабильности к переменам, и потенциально их будет еще больше».

Усложняя ситуацию и то, что существует множество неясных моментов, связанных с тарифами, таких как учет процентной доли американского сырья в импорте. Например, пошлина будет распространяться только на ту часть воздушного судна, которая была произведена во Франции или Швейцарии, а не на компоненты, которые могут поставляться из США.

Кроме того, существует «трансформированный» компонент, поэтому, если из США отправляется «зеленый» самолет для доработки или находя-



щийся в эксплуатации самолет для модернизации, то эти работы могут облагаться тарифами. Еще более усложняет ситуацию то, как оценить тариф на самолеты, которые производятся за рубежом и затем отправляются в США либо для сборки, либо для доработки. Эпштейн сказал, что эти самолеты «существенно преобразованы», поэтому тарифы могут не применяться или применяться не в полной мере.

Но тарифы также будут иметь значение для импорта самолетов со вторичного рынка, хотя они не будут распространяться на продажу топлива.

НБАА провела вебинар, чтобы ответить на некоторые из многочисленных вопросов о том, что означают пошлины для бизнес-авиации. Старший вице-президент НБАА по связям с правительством Кристи Греко Джонсон, которая была модератором, начала с предупреждения о том, что вебинар – всего лишь предварительная оценка, и отрасль ожидает более конкретных указаний. «По-прежнему существует довольно много неопределенностей», – сказала она, призвав операторов отдельно обращаться к юристам по конкретным вопросам.

Грета Пейш, партнер Wiley Law и бывший глав-

ный юрисконсульт Офиса торгового представителя США, отметила, что введение тарифов было «делом времени», поскольку Трамп обсуждал их десятилетиями и, конечно же, во время своей предвыборной кампании. Она отметила различные идеи, связанные с ними, включая повышение доходов, решение проблемы торгового дефицита и создание рычагов влияния на переговорах. «Здесь происходит много всего и существует множество конкурирующих интересов, которых администрация пытается достичь, что привело к некоторой сложности тарифных действий», – отметила Пейш.

Что касается рычагов воздействия, то Белый дом предусмотрел гибкость для корректировки тарифов на основе переговоров с другими странами, и это уже начало осуществляться, добавила она. «Похоже, что это действительно отправная точка для проведения таких переговоров. Насколько быстро это произойдет – большой вопрос», – сказала Пейш.

Питер Гринберг, директор по международным связям Международной ассоциации машинистов и работников аэрокосмической отрасли, рассказал о «высоком уровне беспокойства», который возник перед объявлением, и который с тех пор только усилился. Он отметил, что уже произошла временная остановка автомобильного завода в Виндзоре, провинция Онтарио, которая затронет более 3000 работников. «Таким образом, это имеет волновой эффект, хотя очевидно, что в разных отраслях действуют разные тарифные режимы», – сказал Гринберг. Он также предупредил, что в аэрокосмической отрасли тарифы могут повлиять на американские компании и их клиентскую базу по всему



миру, что приведет к увольнениям. «Канадское рабочее движение в целом было ошеломлено. Многие работники работают в транснациональных компаниях и действительно обратились к нам за поддержкой», - добавил он.

Между тем, Эхсан Монфаред, партнер YZZlaw и член консультативной группы NBAA по вопросам регулирования и налогового комитета, согласился с тем, что макроэкономические последствия будут иметь значение. «За последние пару месяцев мы наблюдаем все больше опасений на макроэкономическом уровне со стороны наших клиентов, которые покупают или продают самолеты», - сказал Монфаред. «Многие покупатели и продавцы

ускоряют процесс, чтобы завершить ввоз в США, и, насколько это возможно, мы согласовываем условия соглашений о покупке, чтобы устранить всю неопределенность, связанную с этими постоянными объявлениями и исключениями, которые были сделаны».

Указывая на волнения на фондовом рынке и падение потребительских расходов, которые сопровождаются неопределенностью, он сказал: «Растет вероятность того, что стоимость товаров первой необходимости для потребителей увеличится. Это в большей степени снизит потребительские расходы, а это всегда было ключевым фактором, который оказывал влияние на принятие клиентами

решений об инвестировании в деловые самолеты. Я думаю, что это вызывает у нас наибольшую озабоченность». Он также отметил, что аэрокосмическая промышленность США является чистым экспортером. «Такие компании, как Boeing, добились огромного успеха, и это ставит все под угрозу как с точки зрения этих конкретных отраслей, так и с точки зрения настроений потребителей, которые ими движут».

Генеральный директор JetAviva Эмили Дитон отметила, что тарифы были «очень горячей темой для разговоров» для тех, кто участвует в текущих сделках. В то время как некоторые, возможно, пытались ускорить заключение сделок, другие сомневались, стоит ли им «нажимать на паузу», - говорит Дитон. «Это то, о чем никто из тех, кто работает в сфере продаж самолетов, на самом деле не хочет слышать. Ситуацию трудно переварить. Это сложная тема, ее трудно понять, и она очень специфична для каждого конкретного случая».

Кроме того, Дитон согласилась с тем, что неопределенность может повлиять на фондовый рынок, который, в свою очередь, влияет на благосостояние и, в свою очередь, на движение на рынке. Еще больше усложняют ситуацию такие потенциальные факторы, как возврат амортизационных отчислений или снижение процентных ставок.

«Просто людям приходится много работать, и, как правило, в таких условиях требуется некоторое время, чтобы разобраться, прежде чем мы сможем по-настоящему оценить ситуацию на рынке и понять, что это будет означать для продвижения вперед».



«КрасАвиа» – повелитель тайги

Далекий таежный поселок Тура. Язычки восходящего солнца мягко наполняют небо безумными по красоте оттенками, а еще не проснувшиеся от морозной ночи сопки, словно зевая, показывают нам свои «мускулы». На улице минус 33, но мы в теплом крошечном терминале местного аэропорта, из которого вскоре начнется наше замечательное путешествие с «КрасАвиа» по загадочной Эвенкии – региону с суровым климатом, бесконечно простираться тайгой, уникальными народами и традициями.

Крепкий чай с местными вкусняшками и удивительный рассказ про историю авиации этих мест заставляют нас окончательно проснуться. Но перед вылетом мы обязательно пройдемся по перрону «Тура МВЛ». Впервые мы увидели столько много снега, а окончательно ожившее солнце настраивало на великолепный день.

Здесь царит настоящее царство легендарных Ми-8. Весьма приятно, что на фоне ветеранов Ми-8Т, мы видим и абсолютно новые машины –

МТВ-1. Обходим их, любуемся, ведь на одной из них через несколько минут отправимся в сказочный полет. Перрон в утренние часы живет своей особой жизнью. Идет активная подготовка к предстоящим вылетам: вертолеты заправляются, проходит предполетный осмотр, загружается почта, пилоты проходят традиционный брифинг, а в терминале пассажиры заканчивают прохождение предполетных формальностей.

Несмотря на скромные размеры аэропорта, здесь все подчинено своим внутренним правилам – ведь безопасность полетов главный приоритет «КрасАвиа». У «КрасАвиа» в «Тура МВЛ» своя инфраструктура, включая современный ангар для планового обслуживания вертолетов. Перед каждым рейсом технические специалисты тщательно готовят винтокрылую технику к многочасовому броску в глубь тайги.

И вот мы уже располагаемся в теплом салоне нашего винтокрылого друга, знакомясь с попутчиками и пилотами. Вертолет действительно новый – заводской запах для людей летающим очень много, сложно перепутать с чем-либо еще. Через несколько минут наш Ми-8 выходит на взлетный режим, и после короткого руления на ВПП, мы плавно набираем высоту. Наш курс – небольшое поселение Кислокан, где после небольшой остановки мы продолжим полет в направлении Юкты.

У вертолетного подразделения «КрасАвиа» несколько баз, включая Туру, Хатангу, Байкит и Ванавару. Последняя известна тем, что является крайней точкой на пути к эпицентру падения Тунгусского метеорита.



«В настоящее время наш авиапарк насчитывает 25 вертолетов, обеспечивающих транспортное сообщение более чем с 25 удаленными населенными пунктами на территории северных районов Красноярского края, включая Эвенкию и Таймыр. Эти воздушные суда осуществляют доставку необходимых товаров, медикаментов, почтовых отправок и других важных грузов населению. Новый вертолет значительно повысит надежность нашей работы и обеспечит дополнительную поддержку связи жителей региона с внешним миром», - рассказал нам накануне Генеральный директор «КрасАвиа» Андрей Егоров. Сейчас компания уже ввела в эксплуатацию 7 из 10 новеньких Ми-8 МТВ-1, которые «КрасАвиа» последователь-

но получает через ГТЛК. Проект реализуется при поддержке Правительства Красноярского края. В 2027 году все 10 вертолетов будут доставлены компании на условиях десятилетнего финансового лизинга. Параллельно «на крыле» компания поддерживает 15-16 Ми-8Т.

«Все наши вертолеты ориентированы на перевозку пассажиров, грузов, задействованы в качестве санитарных бортов и для лесопожарных операций. Я бы сказал – все, что имеет социальную значимость. У нас территория большая, интенсивность использования вертолетов невысокая, но территория, которую мы обслуживаем вертолетами, где-то порядка миллион сто км². И главное – простран-

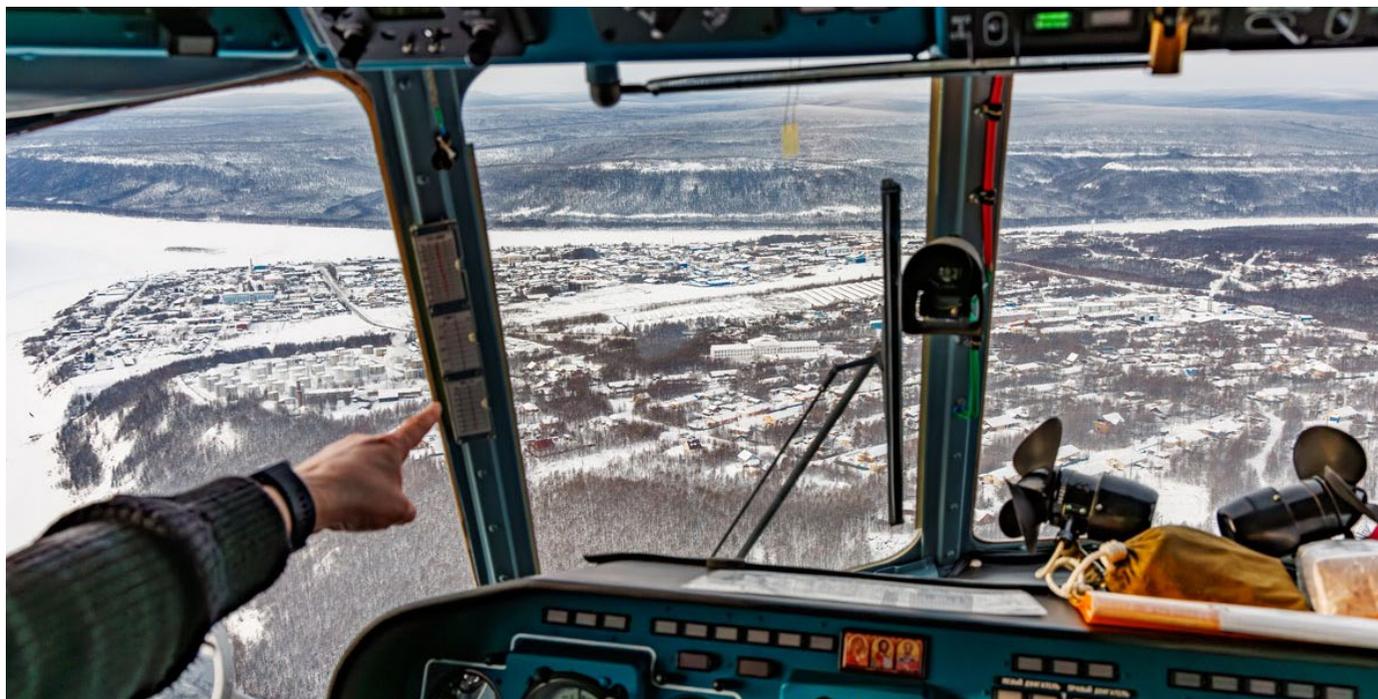
ство большое, малонаселенное, полетные плечи очень длинные», - говорит Андрей Егоров.

Впрочем, сейчас в «КрасАвиа» озадачены тем, чтобы усилить свое вертолетное участие в коммерческих проектах, в работе на сырьевиков, например, Роснефть. Раньше авиаперевозчик даже не пытался выходить на конкурс, поскольку было не с чем и требования к воздушным судам «были крутые», особенно к возрасту.

«Сегодня мы к этому подошли и созрели, и хорошо видим этот рынок в нашем Красноярском крае, в котором в настоящее время работает очень много операторов. Но со всеми у нас крепкие партнерские отношения. Примером может служить ЮТэйр, с которым выстроились по-настоящему дружеские взаимоотношения. Мы поддерживаем, друг друга выручаем, помогаем, по крайней мере, не ссоримся, потому что от деструктивной конкуренции мы устали, все наелись. Рынок очень большой и места хватим всем», - продолжает Андрей Егоров.

В последнее время в «КрасАвиа» все чаще обращают внимание и «бизнес-пассажира». Закрытие границ, недружественные действия многих стран, сыграли на руку оператору. Спрос на внутренний туризм за последние несколько лет бьет рекорды, а принимая во внимание, что Красноярский край богатейших и красивейший регион нашей страны, путешественники все чаще обращают на него внимание. Таким образом «КрасАвиа» участвует в развитии туристического сегмента.

«Но тут не все зависит от нас, потому что мы только транспортники, нужна инфраструктура, нужна



организация, чтобы эти потоки поставить, как бы на конвейер туристического направления. И тогда мы будем работать, относительно доступно и относительно рентабельно. И к этому мы тоже двигаемся», - резюмирует г-н Егоров. К этой теме мы вернемся в одном из следующих материалов.

А пока мы достигаем нашей первой точки – небольшой поселок Кислокан, который расположился на изгибе Тунгуски. Прилет вертолета – настоящий праздник для местных жителей. Винтокрылую машину встречают все – и млад, и стар. Еще на подлете мы оценили всю силу тайги – кажется она простирается на миллионы километров, а замершее русло великой реки, которое словно горная доро-

га делает замысловатые узоры, заставляет щуриться от красоты.

В поселке, где живут всего около 200 человек, вертолет главный помощник в суровых буднях. Именно с большой земли сюда доставляются продукты, почта, а при необходимости Ми-8 может забрать и тяжелобольных, чтобы доставить в медучреждения Туры. Другой альтернативы, особенно летом просто нет. Дорога может занять несколько суток.

В Кислокане для Ми-8 построили специальную площадку, поэтому проблем с посадкой (подбором площадки) нет. За 15 минут нашей стоянки мы уз-

нали все последние новости поселка, пообщались с местными жителями, которые оказались весьма радушными и с отличным чувством юмора, помогли разгрузить почту и небольшой груз и даже сфотографироваться с местными четвероногими. И вот наш «мишка» вновь выходит на взлетный режим и берет курс на Юкту. На взлете мы получаем дополнительный позитив – весь поселок провожает нас, а мы как бы мысленно обещаем им обязательно вернуться. Через полчаса лета мы мягко касаемся белоснежного покрова почти девственной тайги – в нескольких километрах от места нашей посадки расположился поселок Юкта.

Дмитрий Петроченко, BizavNews



Авиаперевозка животных: тонкости, технологии и уникальные истории от основателя компании Charter Green Light

Авиаперевозка живых животных — один из самых сложных и ответственных сегментов грузовых перевозок. Компания Charter Green Light уже более 10 лет успешно организует такие перевозки, работая с различными видами живых грузов: от лошадей и носорогов до мелких птиц и инкубаторских яиц. Генеральный директор Charter Green Light Алексей Маляревич рассказал BizavNews о подробных аспектах работы, структурированные по ключевым вопросам, с которыми сталкивается специалист при организации перевозки животных.

Оценка возможностей по перевозке конкретного груза

После получения заявки на перевозку животных менеджер компании сразу приступает к детальному анализу. В первую очередь, собирается вся необходимая информация от отправителя. Необходимо знать:

- аэропорт вылета и аэропорт прилета;
- точную дату перевозки;
- вид перевозимых животных, их количество, пол, вес и возраст;

- наличие экспортных и импортных разрешений;
- актуальный ветеринарный сертификат, подтверждающий состояние здоровья;
- при необходимости — наличие сертификата CITES (международной конвенции для видов, находящихся под угрозой исчезновения);
- информацию о наличии контейнеров или стойл, пригодных для перевозки;
- данные о сопровождающем персонале (будут ли присутствовать сопровождающие лица, например, ветеринар или грум);
- детали, связанные с дополнительными средствами для стабилизации температуры (например, адсорбирующий материал, условия кормления и водоснабжения во время полета).

Этот комплексный сбор данных позволяет оценить, какие технические и логистические ресурсы потребуются для безопасной перевозки животного, и является основой для принятия решения о целесообразности дальнейшей работы по конкретному заказу.

Техническая экспертиза при одобрении заявки

Работа с живыми грузами требует глубокого понимания технических аспектов грузовой авиации. Менеджер должен владеть знаниями, касающимися:

- характеристик воздушных судов, включая грузовую кабину, размеры дверей, грузоподъемность и температурный режим;
- особенностей маршрута и условий работы аэропортов (например, режим работы таможни и ветеринарных служб, особенно в выходные дни);



- потенциальных ограничений, связанных с санитарно-эпидемиологической ситуацией в странах транзита или назначения;
- возможности минимизировать количество пересадок, посадок и взлетов для снижения стресса у животных.

Знание этих параметров позволяет менеджеру не только оценить техническую возможность перевозки, но и подобрать оптимальный маршрут и тип воздушного судна для конкретного вида груза.

Подготовительная работа: расчёты, оборудование, особенности аэропортов и погрузочно-разгрузочные работы

На этапе подготовки к перевозке менеджер выстраивает весь процесс «от двери до двери» в своей голове. Это включает:

- расчёт требуемого объёма и веса груза;
- подбор и подтверждение специального оборудования (например, сертифицированных стоек или контейнеров, специально разработанных для конкретных видов животных);
- согласование деталей с авиакомпанией, включая подтверждение возможности получения разрешений на вылет и посадку;
- анализ особенностей аэропортов отправления и прибытия (например, наличие рампы или боковых дверей, а также наличие необходимых подъемников типа «хайлоудера» для транспортировки контейнеров в самолет, если используется боковая загрузка).

Особое внимание уделяется логистическим нюансам: если речь идет о небольших аэропортах, где возможен прямой подъезд транспорта к самолету, процедура погрузки упрощается. В крупных аэропортах, таких как Шереметьево, такой возможности может не быть, что требует дополнительных временных и материальных затрат.

Организация работы с авиакомпанией

Выбор авиакомпании происходит на основе технических характеристик её флота и опыта работы с живыми грузами. В России существует несколько грузовых авиакомпаний, однако не все располагают одинаковыми воздушными судами. Менеджер анализирует, какие самолеты доступны у потенциального перевозчика и подходят по техническим параметрам для данного типа груза.

Например, небольшие контейнеры подходят для перевозки животных на специализированных рейсах, но крупные суда, такие как Ил-76, могут быть задействованы для перевозки одной ценной лошади, если других вариантов нет и заказчик готов оплатить повышенную стоимость.

Кроме того, важным моментом является уверенность в том, что авиакомпания получит все необходимые разрешения для полета, включая транзитные посадки, и имеет опыт работы с животными. Опытный летный состав, бортинженеры и лоудмастера, знающие специфику погрузки живых грузов, являются дополнительным гарантом успешной перевозки. Использование NOTOC (записки командиру о наличии живого груза) также позволяет адаптировать полетный профиль для мини-



мизации резких маневров и обеспечения комфортного полета.

Особенности перевозки большого количества животных и редких видов

При перевозке большого количества животных или редких видов требуется особый подход. Если речь идет о перевозке сотен голов, необходимо правильно разместить контейнеры так, чтобы обслуживающий персонал имел постоянный доступ к животным для кормления и поения. Это особенно важно, когда транспортируются чувствительные виды, например, цыплята, которые выделяют большое количество тепла, или лошади, требующие регулярного контроля.

При перевозке редких или ценных животных особое внимание уделяется соблюдению температур-

ного режима, специальному уходу и наличию квалифицированного сопровождающего персонала (иногда даже ветеринарного врача). Таким образом, заказчик должен быть уверен, что сопровождающие лица обладают соответствующим опытом, а все технические средства (от кондиционирования до системы кормления) работают без сбоев.

Инженерные особенности транспортных средств: контейнеры, стойла и загоны

Контейнеры и стойла играют ключевую роль в перевозке животных. При транспортировке крупных животных, например, лошадей, используются сертифицированные контейнеры, соответствующие стандартам IATA, которые гарантируют надежную фиксацию и комфорт. Иногда применяются и открытые контейнеры, но только по согласованию с авиакомпанией.

Все конструкции должны быть выполнены из прочного материала, без острых углов или выступающих деталей, способных нанести травмы животным. Менеджеры тщательно проверяют соответствие размеров контейнера с размерами грузовой кабины самолета и дверей. Такой контроль особенно важен, так как в прошлом были случаи, когда некачественные контейнеры приводили к тому, что животное могло освободиться во время полета, что создавало риск для его жизни.

Процесс погрузки и разгрузки

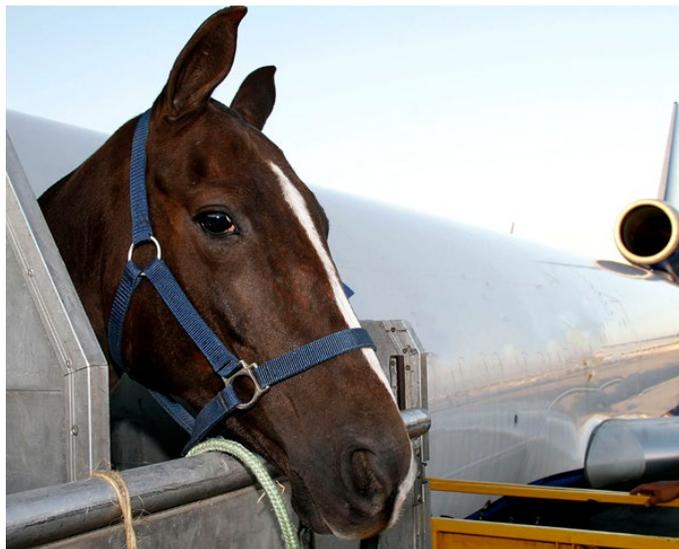
Погрузочно-разгрузочные работы – одна из самых ответственных частей перевозки. В зависимости от типа самолета используются разные методы:

- Если аэропорт позволяет, транспортное средство может подъехать непосредственно к самолету, что упрощает процесс.
- При работе с рамповыми самолетами (например, Ил-76, Ан-12, Ан-124) контейнеры перемещаются с помощью тельферов и лебедок прямо до выхода из самолета, затем погружаются на специальный трейлер.
- Если же используется самолет с боковой загрузкой (такие как Boeing или Airbus), требуется наличие хайлоудера, который поднимает контейнер до уровня двери. Здесь важно, чтобы оборудование было готово и проверено заранее, так как его отсутствие может привести к задержкам или дополнительным затратам.

Сопровождение груза в пути

Сопровождение живых грузов является критически важным этапом перевозки. В зависимости от вида животных и их количества, на борту самолета может находиться один или несколько специалистов: грум, ветеринар или представитель заказчика. Это необходимо для контроля состояния животных, поддержания оптимального температурного режима и оперативного реагирования на любые непредвиденные ситуации.

Например, при перевозке крупной группы животных, таких как лошади, требуется наличие сопровождающего на каждые 2–3 головы, чтобы в случае экстренной ситуации оперативно вмешаться. Такие меры особенно важны при длительных перелетах или при перевозке в условиях экстремальных температур.



Наиболее запоминающиеся перевозки в истории компании

За годы работы компания осуществила множество уникальных перевозок, каждая из которых оставила свой след в истории. Одним из самых ярких случаев стала перевозка двух носорогов из Тель-Авивского зоопарка в Ростов – первые носороги, доставленные в Россию. Для этой перевозки были изготовлены специальные контейнеры, животные перевозились под наркозом, а при выгрузке на грузовые «Газелях» они, проснувшись, буквально раскачивали транспортное средство.

Еще один запоминающийся рейс – перевозка 100 монгольских лошадей из Улан-Батора во Вьетнам на борту Boeing 757 при температуре -40°C. Процесс погрузки осуществлялся с использованием погрузочного оборудования, что позволило безопасно разместить животных в открытых стойлах.

Особое место в памяти занимает перевозка 1000 голов племенных овец, подаренных Монголией пра-

вительству Лаоса. Для этого рейса были разработаны двухуровневые клетки (по 50 голов каждая) и использовался Boeing 747. На встречу в столице Лаоса делегация принималась с торжественной церемонией, где оркестр и представители посольства отметили важность этого события.

Кроме того, вспоминается перевозка 5000 инкубаторских яиц из Екатеринбурга в Дамаск, когда в последний момент пришлось организовывать транзит через Тегеран с привлечением иранской компании – пример оперативного реагирования на изменившиеся условия.

Оптимальные воздушные суда для перевозки разных видов животных

Выбор воздушного судна зависит от типа и объема груза. Для перевозки небольших животных, таких как однодневные цыплята, идеальным является Ан-26: его грузовая кабина с высотой около 1,10м позволяет штабелировать маленькие контейнеры, а грузоподъемность до 5 т вполне достаточна.

Для перевозки лошадей часто используется Ан-12, который может загружать до 18 т, однако его кабина не герметична, что ограничивает возможность полета на больших высотах (обычно до 3000м). При необходимости транспортировки крупных животных или значительного количества живого груза, применяются более вместительные и технически оснащенные суда, такие как Ил-76, Ан-124, а также адаптированные версии Boeing 747 и Airbus, где используются боковые двери для загрузки контейнеров.

Необходимые навыки менеджера по перевозке животных

Менеджер, работающий в сфере перевозки животных, должен обладать комплексными знаниями в области грузовой авиации и логистики. Основные требования включают:

- глубокое понимание работы воздушных судов и аэропортов, знание технических характеристик судов, параметров грузовых отсеков и особенностей погрузки;
- прохождение специализированных курсов, подтвержденных сертификатами IATA, а также курс Live Animals Regulations (LAR), позволяющий работать с международными стандартами перевозки живых грузов;
- умение оперативно реагировать на изменения, принимать нестандартные решения и координировать работу всех участников процесса;
- и, конечно же, любовь к животным, внимательность к деталям и способность работать в условиях повышенного стресса — все это является залогом успешной перевозки и сохранения здоровья «живых пассажиров».



Самолет недели

Оператор/владелец: **private**

Тип: **Bombardier BD-700-1A10 Global Express**

Год выпуска: **2003 г.**

Место съемки: **декабрь 2024 года, Al Maktoum Int'l Airport (DWC) - OMDW, United Arab Emirates**



Фото: Дмитрий Петроченко