



Нынче «зеленая» повестка популярна, как никогда. С высоких трибун сыплются лозунги и тонны негодования, а взамен нам предлагается лишь поверить в прекрасное экологическое будущее, конечно же за наш счет. Все эти инициаторы лицемерят и лгут, прививая нам новую псевдокультуру, напроць забывая о множестве текущих проблем на нашей планете – голоде, войнах и политических распрах. Своими прожектами они вносят ненависть в и без того «перегретый мир».

Интересное мнение высказал на этой неделе Директор и руководитель отдела финансирования воздушных судов Citi Private Bank Форд фон Вайзе, который предупредил отрасль деловой авиации о том, что она сталкивается со значительными рисками восприятия, нормативными, финансовыми и другими рисками, если компании не включают план устойчивого развития в свою бизнес-модель. «Когда мы детально рассмотрели климатические риски для деловой авиации, стало ясно, что восприятие представляет собой серьезный камень преткновения. В то время как «вред» отрасли составляет всего 0,4% от общего объема выбросов, экологические группы, особенно в Европе, громко заявляют о самолетах как о «загрязнителях» и настаивают на запрете полетов». Фон Вайсе отметил, что «0,4% не имеют значения для людей. Мы огромная чудовищная цель. Почему? Потому что индивидуальный углеродный след каждого из наших клиентов огромен. Почему еще? Потому что мы толстосумы. Даже если в совокупности бизнес-авиация составляет крошечный процент выбросов, «факты не имеют значения. Восприятие — это реальность», - добавил он.



## Спрос растет, несмотря на негатив от COP26

WINGX: Накануне зимнего сезона трафик в США и Европе продолжает расти, что является решительным подтверждением устойчивого спроса. Открытие трансатлантических связей в этом месяце должно еще больше увеличить активность **стр. 23**

## Сталкновение с экологическим популизмом

Эксперты предупреждают бизнес-авиацию о том, что она столкнется со значительными рисками восприятия, нормативными, финансовыми и другими рисками, если компании не включат план устойчивого развития в свою бизнес-модель **стр. 25**

## Новые покупатели меняют динамику рынка

Майкл Амальфитано, президент и генеральный директор Embraer Executive Jets: «Увеличение числа новых покупателей, пандемия и быстрорастущий класс «молодых миллионеров» меняют динамику авиастроительной отрасли» **стр. 26**

## Высокий спрос на фоне низкой доступности

Лихорадочные темпы продаж деловых самолетов в 2021 году четко отражены в отчете Asset Insight Q3 AI2 2021 Market Report **стр. 27**

  
Gulfstream™



## Argus: в октябре трафик установил новый рекорд

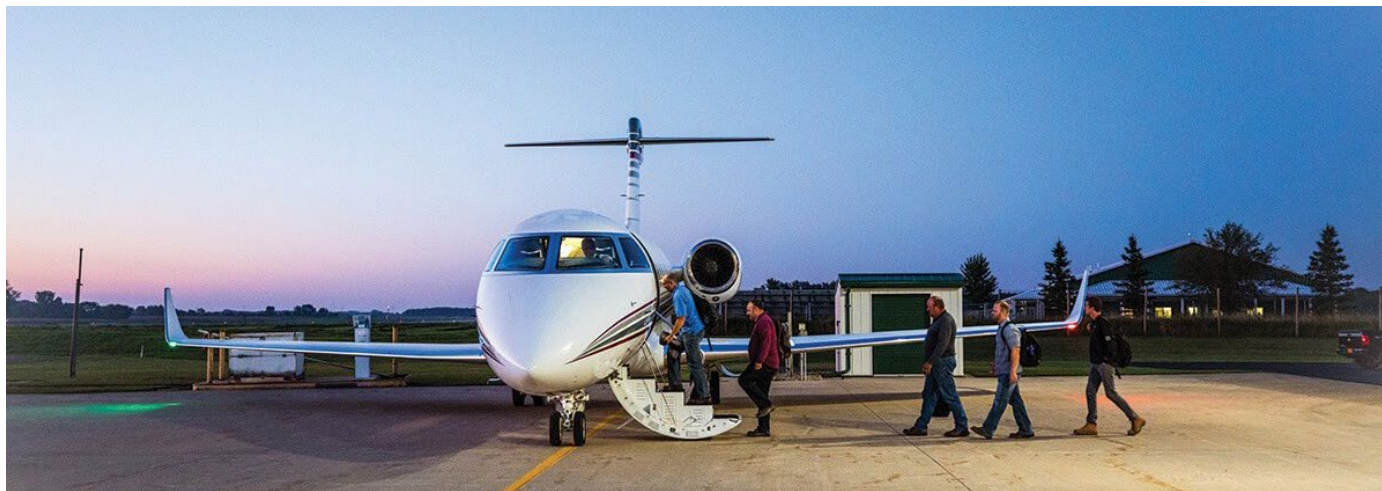
Согласно данным TraqPak от компании Argus, активность деловой авиации в Северной Америке в прошлом месяце установила новый рекорд – 323 тысячи рейсов, что на 6,9% превышает предыдущий рекорд, установленный в июле. Забегая вперед, аналитики компании ожидают, что общий объем трафика в Северной Америке в ноябре вырастет более чем на 16% по сравнению с ноябрем 2019 года.

В октябре 2021 года все операционные категории продемонстрировали прирост трафика, в первую очередь долевой сегмент, который увеличился на 44,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и на 29,3% по сравнению с октябрём 2019 года. Активность по Part 91 выросла на 36,8%, а по Part 135 – на 33% в годовом исчислении. По мере того, как постепенно снимаются ограничения на поездки, бизнес-джеты с большими салонами демонстрируют способность к восстановлению: активность в этом сегменте выросла на 60% по сравнению с прошлым годом.

«Рекордная активность в октябре продолжает под-

черкивать беспрецедентный спрос на деловые самолеты в Северной Америке и во всем мире, дав два из 10 самых загруженных дней за всю историю наблюдений», - сказал Трэвис Кун, вице-президент Argus International по анализу рынка. «Еще больше подчеркивает масштабы этих цифр то, что в течение месяца в шести из семи дней недели в среднем выполнялось не менее 10 000 рейсов в день. Для сравнения – в октябре 2019 года только в двух из семи дней выполнялось в среднем 10 000 или более рейсов».

Глобальная активность деловой авиации в октябре 2021 выросла более чем на 6% по сравнению с сентябрем и более чем на 40% по сравнению с октябрём 2020. В Европе, где за месяц было выполнено 81 000 рейсов бизнес-авиации, активность увеличилась на 64,3% по сравнению с октябрём 2020 года и более чем на 30% по сравнению с уровнем 2019 года. В то же время в Африке, Азии, Австралии и Южной Америке после трех подряд месяцев спада трафик в октябре увеличился по сравнению с 2020 годом.



FBO PULKOVO-3

Tel/Fax:+7(812)240-0288

Cell:+7(921)961-1820

E-mail : ops@jetport.ru

SITA: LEDJPXH

AFTN: ULLJPHX



## Самолет Романа Абрамовича выставлен на продажу

На сайте ControllerEMEA на продажу выставлен 34-местный Boeing 767-300ER (P4-MES), который ранее эксплуатировался в интересах российского предпринимателя Романа Абрамовича.

Продавцом выступает Global Jet Monaco SAM. Самолет был произведен в 2003 году. Установкой и разработкой интерьера занималась компания Jet Aviation (дизайн Andrew Winch Design). Самолет «провел в воздухе» 7080 летных часов, выполнив 1954 цикла (взлет-посадка). Управляющей компанией выступала Global Jet.

Фюзеляж самолета имеет классический белый, серый и коричневый подпал с раскосыми черными полосками над окнами кабины, которые напоминают маску, отсюда и название «Бандит». В салоне самолета расположены читальный зал, гостевая спальня на три персоны, гостиная, главная спальня, конференц-зал, ванная комната, комнаты отдыха экипажа,

большая кухня. Интерьер выполнен из драгоценных металлов и ценных пород дерева, включая каштановую и золотую отделку.

В 2020 году самолет был полностью перекрашен. Лайнер также оборудован Ka-Band WiFi. Как отмечают в компании, бизнес-джетом пользовался лишь один владелец. Стоимость воздушного судна доступна лишь при запросе. По оценке экспертов, стоимость самолета может варьироваться в пределах \$95-\$105 млн, однако с учетом специфики интерьера продажа воздушного судна может затянуться.

Boeing 767-300ER (ER — extended range) — модификация 767-300 с увеличенной дальностью полета до 11300 км, взлетной массой и вместимостью пассажиров, благодаря чему именно она отличилась наибольшим спросом со стороны авиаперевозчиков среди всех моделей семейства 767. Поставки самолета начались в феврале 1988 г.



  
**FBO MINSK**



Полный спектр услуг по наземному обслуживанию  
 воздушных судов, пассажиров и экипажей  
 рейсов бизнес-авиации

**ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ  
 ВАШЕ ВРЕМЯ**

[fbo-minsk.aero](http://fbo-minsk.aero)



# Global 7500

## The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

---

## Будущее становится реальностью

В рамках концепции операций городской воздушной мобильности (UAM) компания Eve Urban Air Mobility, подразделение Embraer, с 8 ноября приступает к тестам проекта с использованием вертолетов для имитации полетов eVTOL EVA с четырьмя пассажирами. За основу взят популярный маршрут Barra da Tijuca – Tom Jobim International Airport – RIOgaleão.

Оценка всей экосистемы UAM и основных концепций, связанных с будущими операциями, продлится месяц, при этом шесть ежедневных рейсов будут выполняться по более доступной цене, чем обычные вертолетные услуги. При моделировании применяются цены, близкие к ожидаемым в будущем для электрического воздушного судна с вертикальным взлетом и посадкой (eVTOL), также известного на рынке как Electric Vertical Aircraft (EVA).

Билеты уже поступили в продажу на Flapper, независимой платформе для рейсов по запросу. Услуга доступна на сайте [www.flyflapper.com.br](http://www.flyflapper.com.br) или в приложении Flapper. Оператором проекта выступит крупнейший бразильский перевозчик Helisul Aviação. Universal Aviation будет отвечать за обслуживания в аэропортах.

UAM намерена демократизировать доступ к новой системе воздушного транспорта, используя революционные инновации и более доступные цены. eVTOL EVA, который должен выйти на рынок в 2026 году, будет полностью электрическим и спроектирован с упором на пользователей, чтобы обеспечить эффективный и комфортный транспорт с низким уровнем шума и нулевым выбросом углерода.



НАМ ДОВЕРЯЮТ



**SkyClean**

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

## На встречу владельцам FBO

Национальная ассоциация противопожарной защиты (NFPA) отменила требование о пенных противопожарных системах в небольших ангарах в соответствии с недавно опубликованным Стандартом 409 для небольших авиационных ангаров с высотой двери 8,5 метров или меньше и одним ангарным отсеком менее 3700 кв.м.

Хотя NFPA не имеет самостоятельных полномочий по разработке правил, его рекомендации обычно принимаются в качестве отраслевого стандарта и на них ссылаются правительства штатов и местные органы власти при согласовании строительства ангара. Это изменения широко приветствовались представителями FBO, сообщает AIN.

Эта мера была поддержана владельцами ангаров и NATA, которые указали на неэффективность таких систем. Очень часто системы ложно срабатывают,

при этом при возникновении чрезвычайной ситуации эффективность их минимальна, считают эксперты.

«Исторически существовал только один вариант; у вас ангар такого размера, вы должны сделать это», - сказал Майкл Франс, управляющий директор NATA по безопасности и обучению. «Согласно новому стандарту, FBO и другие авиационные предприятия с небольшими ангарами не будут нуждаться в дорогостоящих системах пенной защиты и могут полагаться на другое противопожарное оборудование, такое как спринклеры, при выполнении опасных работ, таких как перекачка топлива, сварка, резка горелкой, пайка, ремонт топливных баков, и другие. NATA изначально настаивала на создании новой категории ангаров, в которых такая деятельность была разрешена».

«Вместо создания ангара нового типа NFPA просто создало исключение для существующего типа», - пояснил Франс. «Они просто сказали, что если вы являетесь владельцем небольшого ангара и не предполагаете опасные виды деятельности, то теперь можете использовать спринклерную систему вместо пены».

Пересмотр – хорошая новость для тех, кто планирует строительство новых ангаров, так как пенные системы могут добавить от 30 до 40% к общей стоимости строительства. Но даже для тех, у кого ангара уже оборудованы таким образом, возможная деактивация и удаление этих систем может сэкономить тысячи долларов в год на периодическом обслуживании и испытаниях, а также избежать угрозы случайного выброса пены, что может стоить миллионы долларов в год – восстановление, сброс системы и ремонт воздушного судна в ангаре.



# UTG PA

Центр деловой авиации  
UTG Private Aviation  
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

## SPARFELL вывел на чартерный рынок Challenger 350

SPARFELL Aviation Group ввела в эксплуатацию очередную бизнес-джет – девятиместный Bombardier Challenger 350. Самолет внесен в австрийский сертификат эксплуатанта и доступен для выполнения чартерных рейсов. Речь идет о воздушном судне OE-HCU, которое было произведено в 2021 году.

Сейчас в парке оператора эксплуатируются Gulfstream G650, Bombardier Global 7500/6000/XRS, Bombardier Challenger 605/300/350, Bombardier Learjet 60XR, Embraer Praetor 600, Embraer Phenom 100/300, Cessna Citation Excel/CJ2+/Bravo/Ultra и вертолеты Leonardo AW109E/AW109S. Часть парка эксплуатируется на правах управления.

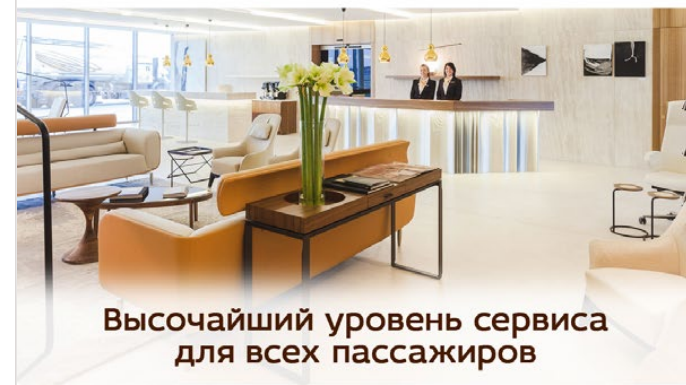
В декабре прошлого года LaudaMotion Executive офи-

циально начала работу под новым именем и стала называться SPARFELL Luftfahrt GmbH. Новое название отражает заключительный этап интеграции дочерней компании в SPARFELL Aviation Group. Наряду с этим изменением SPARFELL Luftfahrt GmbH будет использовать бренд SPARFELL. Его нынешние владельцы и команда экспертов не изменились.

Сейчас в состав Sparfell Aviation Group входит ряд компаний: SPARFELL Airways (частные самолеты), SPARFELL & Partners (продажа и приобретение самолетов), SPARFELL Leasing (государственный и корпоративный лизинг), SPARFELL Design (дизайн интерьера и аксессуары для самолетов) и SPARFELL Defense (аэрокосмическая промышленность и оборонный консалтинг).



**Пассажирский лаунж  
в транзитной зоне**



**Высочайший уровень сервиса  
для всех пассажиров**

## ExecuJet MRO Services продолжает развитие в ОАЭ

Компания ExecuJet MRO Services Middle East открыла новый центр линейного технического обслуживания в Dubai Al Maktoum International Airport (DWC), который является частью Южного Дубая (новый жилой, коммерческий и логистический центр к юго-западу от центра города).

В компании отмечают рост количества бизнес-джетов, прилетающих в DWC и связывают это со стимулами со стороны администрации аэропорта и операторов FBO, таких как снижение платы за посадку и парковку в аэропорту. «Новый комплекс сможет обслуживать типы самолетов различных производителей, включая Dassault, Bombardier, Embraer и Hawker», - отметил Ник Вебер, региональный вице-президент по Ближнему Востоку в ExecuJet MRO Services. «Мы решили создать первую линию техни-

ческого обслуживания в международном аэропорту DWC еще в июне 2013 года, чтобы обеспечить непрерывную поддержку наших существующих клиентов».

Новое подразделение линейного технического обслуживания (LMU) находится рядом с перроном и различными частными VIP-офисами, что позволяет оказывать мгновенную поддержку в режиме 24/7.

ExecuJet также обеспечивает линейное техническое обслуживание в Dubai International Airport (DXB), где расположена его головная база тяжелого технического обслуживания. Между тем, строительство новой базы тяжелого технического обслуживания в DWC, которую ExecuJet MRO Services Middle East планирует открыть во втором квартале 2022 года, успешно продвигается.





## ZeroAvia представляет водородное будущее

Британо-американский стартап ZeroAvia планирует в 2024 году запустить коммерческие пассажирские рейсы между аэропортом Роттердам-Гаага и Лондоном на самолете с водородным двигателем. Сейчас компания ищет оператора для переоборудованного 19-местного самолета Dornier 228.

Как поясняют в компании, в двигателе нового поколения используются водородные топливные элементы для питания электродвигателей. Водородно-электрическая силовая установка будет иметь дополнительное преимущество в виде более низких эксплуатационных расходов, что сделает маршруты более привлекательными для авиакомпаний, аэропортов и пассажиров. ZeroAvia изначально нацелена на дальность полета в 926 км и уже получила экспериментальные сертификаты на два прототипа самолета от CAA и FAA.

Прогресс программы стимулируется партнерством с

голландским оператором аэропортов Royal Schiphol Group, Фондом инновационных аэропортов Роттердама Гааги и самим аэропортом. Компании установят четкие сроки для запуска первых коммерческих пассажирских рейсов с нулевым уровнем выбросов между Великобританией и Нидерландами. ZeroAvia и Royal Schiphol Group ведут переговоры с авиакомпаниями, чтобы согласовать оператора для регулярного маршрута, и будут сотрудничать в тестировании, отработки процедур заправки и интеграции с работой аэропорта.

«Наш проект означает, что всего через три года вы сможете сесть на рейс и совершить часовой перелет между Великобританией и Нидерландами, не беспокоясь о влиянии на климат. С такими партнерами, как Royal Schiphol Group, в первой половине этого десятилетия мы сделаем полеты с нулевым уровнем выбросов реальностью для пассажиров», - комментируют в ZeroAvia.



МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В  
УПРАВЛЕНИИ САМОЛетаМИ

*Доверьте Ваш Джет  
в наши надёжные  
руки*

ОБРАЩАЙТЕСЬ ЗА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ  
ИНФОРМАЦИЕЙ JETFLITE OY  
+358 20 5101900 24/7

**JETFLITE**

## Pilatus передал KSA последний медицинский PC-24

Pilatus Aircraft передал Шведской национальной службе воздушной скорой помощи (Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg - KSA) последний из заказанных «медицинских» PC-24.

В 2019 году KSA и Pilatus Aircraft подписали контракт на поставку шести бизнес-джетов PC-24 в медицинской конфигурации. Новые самолеты начали поставляться в распоряжение шведского оператора в 2021 году.

KSA – это национальная организация, финансируемая всеми 21 регионом Швеции. Регионы несут ответственность за обеспечение всем жителям Швеции равного доступа к качественному медицинскому обслуживанию. «Время является неотъемлемым условием для пациентов, находящихся в чрезвычайной ситуации, и, учитывая огромные возможности

Швеции, создание национальной службы воздушной скорой помощи предоставляет всем жителям доступ к быстрой и профессиональной аэромедицинской помощи. Сочетание скорости самолета с возможностью использовать короткие взлетно-посадочные полосы – одна из сильных сторон PC-24 – Super Versatile Jet от Pilatus», – комментируют в KSA.

Как поясняют в Pilatus Aircraft, медицинское оборудование для PC-24 было разработано и сертифицировано в партнерстве со швейцарской компанией Aerolite AG, специализирующейся на медицинских интерьерах самолетов. Как комментируют в AIRMEDIC, преимущества нового реактивного самолета заключаются в низких эксплуатационных расходах и возможности эксплуатации с коротких, грунтовых и даже необорудованных взлетно-посадочных полос.



Фото Stephan Widmer

**СЕРТИФИЦИРОВАН  
В РОССИИ!**

**PILATUS  
PC-24**

**NESTEROV**  
AVIATION

Авторизованный центр  
Pilatus в России  
[www.nesterovavia.aero](http://www.nesterovavia.aero)

## Twelve выпустила первую партию топлива для реактивных двигателей из углекислого газа

Компания Twelve, разрабатывающая технологии преобразования углерода, объявила об опытном производстве первого, не содержащего ископаемых ресурсов, реактивного топлива под названием E-Jet. Компания использует технологию электролиза углекислого газа (CO<sub>2</sub>), демонстрируя масштабируемый и энергоэффективный путь к де-фоссилизации в мировой авиации. Этот проект был поддержан за счет финансирования ВВС США и позволил производить топливо, пригодное для использования во всем мире как для коммерческой, так и для военной авиации.

Мировая авиация выбрасывает 1,2 млрд тонн CO<sub>2</sub> в год и представляет собой один из секторов, которому труднее всего справиться с этим, поскольку из-за проблем с удельной мощностью технически невоз-

можно электрифицировать дальнемагистральные самолеты в больших масштабах. Реактивное топливо Twelve, производимое в партнерстве с Emerging Fuels Technology с использованием технологии преобразования углерода, представляет собой топливо, не содержащее ископаемых углеводородов, которое предлагает замену альтернативам на нефтехимической основе без каких-либо изменений в существующей конструкции самолета или коммерческих правил.

«Электрификация самолетов с помощью аккумуляторов оказалась невозможной для масштабной декарбонизации авиации, и это потребовало производства реактивного топлива, не содержащего ископаемых ресурсов», - сказал соучредитель и генеральный директор Twelve Николас Фландерс. «Вместо этого мы, по сути, электрифицировали топливо с помощью нашего электрохимического процесса, и топливо может применяться существующими коммерческими самолетами, что позволяет операторам мгновенно уменьшить свой углеродный след без какого-либо ущерба для качества эксплуатации. Поскольку вы не можете электрифицировать самолет, мы электрифицировали топливо».

Запатентованная технология Twelve выходит за рамки только производства топлива, и также может преобразовывать CO<sub>2</sub> в критически важные химические вещества и материалы, которые традиционно производятся из ископаемого топлива. Его можно масштабировать в соответствии с любыми потребностями и предложить энергоэффективную альтернативу биотопливу, для производства которого требуется значительные площади земли и большое количество энергии. Этот процесс основан на использовании чистой низкоуглеродной электроэнергии и является многообещающим направлением в сторону углеродно-нейтральной авиации.







СЕРТИФИЦИРОВАНО  
**PART 145**  
ТЕКУЩЕЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Предоставление стоянки для бизнес-самолетов  
независимо от продолжительности  
промежуточной остановки.



  
Несколько часов

  
Несколько дней

  
Круглогодично

★ ★ ★ ★ ★ A five star residence for your jet

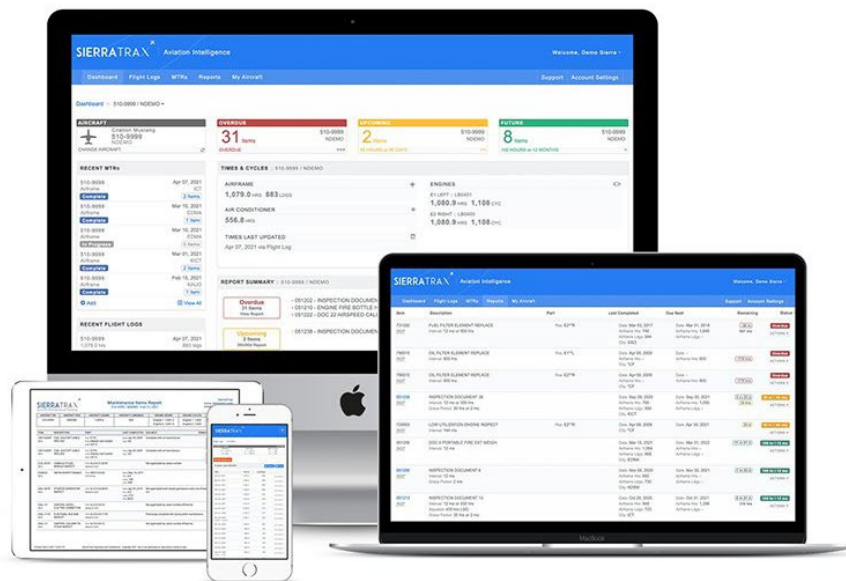
## JSSI добавляет к платформе SierraTrax новые воздушные суда

Компания SierraTrax, входящая в состав Jet Support Services, Inc. (JSSI), объявила о добавлении нескольких новых воздушных судов к своей платформе отслеживания технического обслуживания.

SierraTrax оптимизирует процессы технического обслуживания воздушных судов, предоставляя владельцам воздушных судов по всему миру цифровые записи, отслеживание технического обслуживания и профессиональное сканирование с помощью организованного и интуитивно понятного цифрового интерфейса. В настоящее время программное обеспечение поддерживает более 1000 регистраций самолетов Cessna, Beechcraft, Hawker, Embraer Phenom и Learjet для различных операций, и теперь оно будет доступно для легких самолетов Pilatus PC-12 и PC-24, суперсредних бизнес-джетов Bombardier Challenger 300 и Challenger 350 и вертолетов Robinson R66.

«Мы рады расширить наше предложение для более широкой клиентской базы благодаря нашему партнерству с JSSI и по-прежнему стремимся распространить наши услуги цифрового отслеживания технического обслуживания на более крупные самолеты, а также вертолеты», - сказал Джейсон Талли, основатель SierraTrax.

«Добавление этих моделей основывается на миссии, которую мы разделяем с SierraTrax, - упростить техническое обслуживание для владельцев и эксплуатантов и помочь им более эффективно управлять воздушными судами», - сказал Нил Бук, председатель и главный исполнительный директор JSSI. «Приобретая SierraTrax в начале этого года, мы объединили свои сильные стороны, чтобы обеспечить еще большую прозрачность данных и понимание растущего числа деловых самолетов».



**SIERRATrax**  
Powered by JSSI

# Авиационный Family Office



## меридиан

авиакомпания



**КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ**  
по управлению авиационным активом











## «Уральская вертолетная компания» доставила новый H135 на Дальний Восток

«Уральская вертолетная компания» доставила новый вертолет Airbus Helicopters H135 на Дальний Восток. На вертолете установлено новейшее оборудование от производителя, включая систему Helionix.

Помимо 4-осевого автопилота Helionix предлагает инновационную компоновку приборной доски кабины, обеспечивающую лучшую ситуационную осведомленность пилота. Оборудованный двумя навигационными сенсорными дисплеями GPS/Nav/Comm GTN-750 комплекс Helionix является универсальным решением в области GPS-навигации и технологий связи. И еще одна особенность — система предупреждения столкновения в воздухе TAS620A, повышающая уровень безопасности полетов.

Вертолет был доставлен перегоночным рейсом с захода в г. Донаувёрт, Германия, на Дальний Восток, Россия. Воздушное судно преодолело расстояние в

9440 километров, в пути сделана 21 остановка, весь маршрут занял 10 дней.

«На сегодняшний день H135 – самый доступный на рынке двухдвигательный вертолет, допущенный для полетов по приборам. 4-канальный автопилот в сочетании с комплексом авионики Helionix существенно снижает нагрузку на пилота. Благодаря своей надежности, простоте технического обслуживания, а также отсутствию необходимости в эксплуатанте H135 идеально подходит частным владельцам, предпочитающим двухдвигательную технику», – комментируют в Airbus.

По состоянию на октябрь 2021 года в России зарегистрировано 19 машин этого типа. До конца этого года Airbus планирует поставить на российский рынок еще один H135, одна поставка законтрактована на 2022 год.



**HELIRUSSIA**  
**2022**  
**19-21 мая**

**XV** ЮБИЛЕЙНАЯ  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА  
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

**МОСКВА КРОКУС ЭКСПО**

[www.helirussia.ru](http://www.helirussia.ru)

## Bell Helicopter: поставки в третьем квартале снизились, но с начала года увеличились

Выручка и прибыль производителя вертолетов Bell Helicopter в третьем квартале 2021 снизились в основном из-за сокращения продаж военных продуктов.

Дочерняя компания Textron Inc. в третьем квартале поставила 33 коммерческих вертолета против 41 машины в том же квартале прошлого года. Несмотря на меньшее количество поставок коммерческих вертолетов в третьем квартале, Bell за первые девять месяцев передал клиентам 97 вертолетов по сравнению с 83 вертолетами за тот же период прошлого года.

Квартальная выручка составила \$769 млн, что на

\$24 млн меньше, чем год назад, в то время как прибыль Bell Helicopter снизилась на \$14 млн, до \$105 млн. Годовая выручка в размере \$2,5 млрд выросла с \$2,43 млрд за тот же период 2020 года.

На прошлой неделе во время телефонного разговора с аналитиками Скотт Доннелли, генеральный директор материнской компании Textron, отметил, что Bell представила свое предложение по программе армейских разведывательных самолетов будущего (FARA), утверждение которого ожидается во втором квартале следующего года. Он добавил, что Bell примерно на 60% завершила сборку прототипа 360 Invictus для конкурса FARA и соблюдает график.



### 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

## В Bombardier назвали сроки открытия нового завода в Торонто

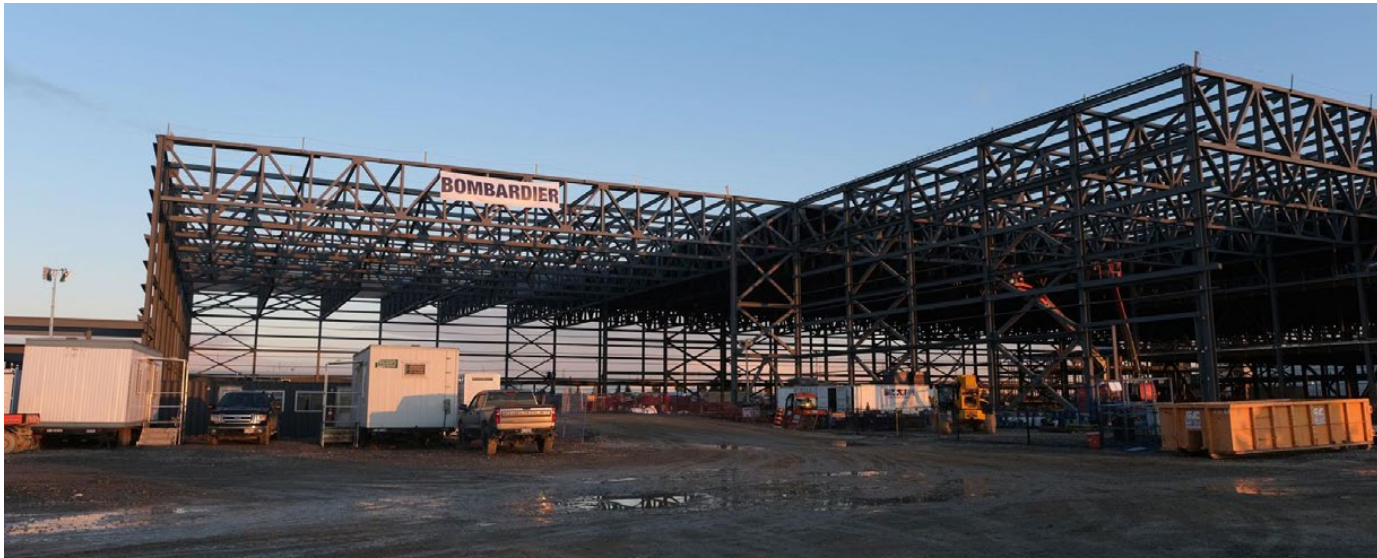
Компания Bombardier в начале 2023 года перенесет окончательную сборку самолетов семейства Global из Toronto Downsview Airport в Toronto Pearson International Airport, сообщили представители канадского производителя в рамках специального мероприятия для СМИ.

Bombardier заключил сделку, подписав договор долгосрочной аренды земли с Управлением аэропортов Большого Торонто для строительства нового завода площадью 93000 кв.м., который расположится на 16,5 гектарах. Прогнозируемый объем производства – 100 самолетов в год (Global 5550/6500/7500). Ориентировочная сумма инвестиций составила \$400 млн.

Как комментируют в компании, завод будет оснащен современным оборудованием с применением инновационных технологий сборки, включая лазерные измерения для точного соединения основных конструкций самолетов, таких как крыло и фюзеляж. Также

новое предприятие компании будет соответствовать всем экологическим стандартам. Так по замыслу Bombardier электропотребление снизится на 60%. Также компания будет применять новые технологии естественного и более эффективного освещения, улучшенного отопления и обновленных систем обработки, которые снизят выбросы парниковых газов вдвое. Использование воды также сократится из-за улучшения рабочего процесса в цехах. Кроме того, Bombardier будет использовать наземное оборудование с электроприводом и установит топливные баки для хранения авиационного биотоплива для самолетов. После открытия завода 2000 сотрудников из Toronto Downsview будут переведены в новый комплекс.

В компании заявили, что Bombardier будет продолжать активно заниматься аэрокосмическим образованием и трудоустройством в регионе через консорциум Downsview Aerospace Innovation & Research.



### ABS JETS

Ваш **единственный Embraer авторизованный сервисный центр (EASC)** по плановому ТО между Москвой и Прагой.

Ваш единственный EASC с опытом работы уже **500000 человеко-часов** именно на Легаси 600/650

Ваш **предпочтительный партнер** для любого вида ТО Вашего самолета



[www.absjets.ru](http://www.absjets.ru)

[pavel.hrdlicka@absjets.com](mailto:pavel.hrdlicka@absjets.com)

Горячая линия 24/7 **+420 725 529 489**

## H125 с увеличенной мощностью оперативно получил сертификат FAA и Канады

Прошло чуть более недели с анонса новой версии популярного Airbus H125 с увеличенной мощностью, как авиационные регуляторы США и Канады выдали вертолету сертификат типа.

Это позволяет начать поставки североамериканским заказчикам. В настоящее время в регионе эксплуатируются 1365 вертолетов семейства H125, который продолжает лидировать на рынке однодвигательных вертолетов среднего класса во всех сегментах миссий благодаря своим высоким характеристикам и многоцелевым возможностям.

На прошлой неделе французский производитель сообщил об увеличении мощности на 10% на своем бестселлере AS350 B3e (H125). Теперь полностью используется доступная мощность двигателя Safran Helicopter Engines Arriel 2D, установленного на верто-

лете. Увеличение мощности H125 улучшает характеристики вертолета в большей части режимов полета, где двигатель был ограничивающим фактором (как при полете с внутренней и внешней полезной нагрузкой). В результате выгода особенно заметна (до 140 кг) в условиях высокогорья и/или высоких температур при работе с внешней полезной нагрузкой (от 10% до 20% больше полезной нагрузки при типичной работе).

В то время как максимальная взлетная масса вертолета осталась неизменной, он имеет большую грузоподъемность внешней и внутренней нагрузки для большей части режимов полета (до 140 кг), в то время как потолок висения вне зоны влияния земли при максимальной взлетной массе выше на 1450 футов (12 600 футов против 11 150 футов ранее).




# Flying to Morocco



At your  
service  
in Africa

GROUND SERVICE SUPPORT

---


executive@g-ops.com


+33 1 34 04 80 00



## Savback Helicopters делает Ноттингем Хелипорт своим главным офисом в Великобритании

Savback Helicopters AB объявила, что открывает свой главный офис на вертолетной площадке Nottingham Heliport в Ист-Мидлендсе, Великобритания, для дальнейшего расширения своего присутствия в Европе.

Главный специализированный вертолетный комплекс, принадлежащий и управляемый Central Helicopters, расположен на частной территории площадью 4,5 га, предлагая VIP-помещения для экипажей и пассажиров, а также большой ангар площадью 520 кв. м и еще 250 кв. м. офисов и учебных классов. Рик Эндрю из Savback Helicopters, который присоединился к бизнесу год назад в качестве коммерческого директора и директора по продажам, переезжает в свой новый офис на этой неделе.

Savback сможет использовать ангар для демонстрации покупателям вертолетов со вторичного рынка.

Клиенты смогут приехать и осмотреть выставленные на продажу вертолеты, провести демонстрацию и провести инспекцию перед покупкой на месте.

«Мы выбрали Nottingham Heliport в Ист-Мидлендсе в качестве нашего нового дома исходя из многих «плюсов». Он стратегически расположен в самом сердце Великобритании, недалеко от крупных городов, включая Дерби, Лестер и Бирмингем, и удобен для автоспорта и индустрии Формулы 1, а также всего в 30 минутах езды от аэропорта Ист-Мидлендс, оживленного авиационного узла. Нам также понравилось отличное сотрудничество с владельцами Central Helicopters в прошлом году, и нам понравилась идея совмещать наши бизнесы. Мы безмерно гордимся тем, что можем сотрудничать с такими компетентными и ориентированными на клиентов людьми». - сказала Рея Савбэк, генеральный директор Savback Helicopters.





# А В И А С Е Р В И С

Деловая авиация для клиентов,  
ценящих свое время и  
первоклассный комфорт



РФ, Республика Татарстан,  
г. Казань, Аэропорт

+7 (843) 537-78-40    charter@aviaservice.aero

## А319neo совершил первый полет на 100% биотопливе

Airbus, Dassault Aviation, Французский центр аэрокосмических исследований (ONERA), Министерство транспорта Франции и Safran провели первое летное испытание узкофюзеляжного самолета, заправленного 100% экологически чистым авиационным топливом (SAF).

Во время испытательного полета над Тулузой 28 октября один из двигателей лайнера А319neo (CFM LEAP-1A) работал полностью на 100% биотопливе SAF. Первые результаты наземных и летных испытаний ожидаются в 2022 году.

Экологически чистое топливо предоставлено компанией Total Energies. Оно сделано из гидрообрабо-

танных сложных эфиров и жирных кислот (HEFA), которые в основном состоят из отработанного пищевого масла, а также других отработанных жиров. HEFA состоит из парафиновых углеводородов и не содержит ароматических углеводородов и серы. За время испытательной кампании будет использовано порядка 57 тонн этого топлива. Оно производится в Нормандии недалеко от города Гавр (Франция). Ожидается, что в 2022 году 100% SAF также будет использоваться для исследований совместимости и работоспособности двигателей Safran Helicopters Arano, которые устанавливаются на вертолетах H160 производства Airbus Helicopters.

Airbus в сотрудничестве с Германским центром ави-

ации и космонавтики (DLR) отвечает за определение характеристик и анализ воздействия 100% SAF на уровень выбросов на земле и в полете. Safran уделяет особое внимание исследованиям совместимости, связанным с адаптацией топливной системы и двигателя для коммерческих самолетов и вертолетов, и их оптимизации для различных типов 100% экологически чистого топлива. Позднее в этом году Safran проведет наземные испытания двигателя LEAP со 100% SAF на своих объектах в Вильяроше. ONERA окажет поддержку Airbus и Safran в части анализа совместимости топлива с системами самолета и будет отвечать за подготовку, аналитическую работу и интерпретацию результатов испытаний воздействия этого типа топлива на выбросы и образование инверсионных следов. Dassault Aviation участвует в исследованиях совместимости материалов и оборудования, а также осуществляет проверку 100% SAF на восприимчивость этого типа топлива к загрязнению микроорганизмами.

Исследование, известное как VOLCAN (от франц. VOL avec Carburants Alternatifs Nouveaux), способствует реализации глобальных усилий по декарбонизации, которые в настоящее время предпринимаются во всей авиационной отрасли. Программа финансируется в рамках национального плана Франции по восстановлению экономики в части, посвященной декарбонизации авиаотрасли, которой занимается Генеральное управление гражданской авиации Франции под руководством французского министра транспорта Жана-Батиста Джеббары. Конечная цель исследования – способствовать повсеместному внедрению экологически чистого авиатоплива, а также сертификации 100% SAF для использования в узкофюзеляжных коммерческих самолетах и бизнес-джетах нового поколения.



## NBAA запускает новую программу сертификации менеджеров по безопасности

Национальная ассоциация деловой авиации (NBAA) представила новую программу сертификации менеджеров по безопасности, которые имеют небольшой опыт работы в данном сегменте. Программа, разработанная в сотрудничестве с Advanced Aircrew Academy, Convergent Performance и Fireside Partners, включает обучение и тестирование в шести ключевых областях управления безопасностью полетов: лидерство, политика в области безопасности полетов, управление рисками для безопасности полетов,

обеспечение безопасности полетов, содействие обеспечению безопасности полетов и реагирование на чрезвычайные ситуации.

Программа начнет предлагаться в январе 2022 года.

«NBAA увидела необходимость разработать сертификат начального или среднего уровня, предназначенный для новых и существующих менеджеров по безопасности», - комментирует директор по серти-

фикации NBAA Тайлер Остин. «Этот сертификат подтвердит эффективность молодых специалистов бизнес-авиации по управлению безопасностью полетов».

После завершения курса участники программы получают сертификат и цифровой бейдж, подтверждающий компетенцию слушателя. Программа может принести огромную пользу как персоналу летного отдела, на который возложены обязанности по управлению безопасностью полетов, так и специалистам, желающим работать в сфере бизнес-авиации.

«Основная цель программы сертификации, основанной на оценке, помочь персоналу летных отделов, на который возложены обязанности по управлению безопасностью полетов, как правило, в качестве вспомогательной обязанности, эффективно управлять структурой компании по управлению безопасностью полетов, включая ее систему управления безопасностью полетов», - сказал директор NBAA по безопасности и полетам Марк Ларсен.

Программа сертификации менеджера по безопасности предназначена для установления базовых знаний, определения безопасности ресурсов, на которые менеджеры могут полагаться в качестве справочных материалов, и для стимулирования стремления к более продвинутому обучению в области управления безопасностью, а не для накопления глубоких знаний в каждой области.

Программа предлагается в два восьминедельных периода каждый год и будет включать в себя несколько часов в неделю асинхронных учебных модулей, самостоятельное чтение справочных материалов, интерактивный веб-семинар для дополнительного обучения, компонент «спросите экспертов» и тесты.



## Satcom Direct становится поставщиком услуг связи для Elit'Avia

Satcom Direct (SD), поставщик решений для бизнес-авиации, подписал соглашение о предпочтительном поставщике со словенским оператором Elit'Avia. Функции передачи голоса, данных, подключение и связь в кабине экипажа, а также поддержка клиентов и обучение, теперь позволяют Elit'Avia оптимизировать весь спектр услуг связи от SD для своего парка. Демонстрируя ценность портфеля SD Xperience, который позволяет настраивать связанные пакеты услуг, сделка предоставляет Elit'Avia возможность адаптировать сервисы SD к индивидуальным требованиям самолета.

Летный отдел Elit'Avia уже использует цифровую систему управления полетами SD Pro для синхронизации полетов, доступа к модулю SD для мониторинга угроз кибербезопасности, а также для отслеживания и контроля полетов. Трехлетнее соглашение укрепляет и расширяет существующие коммерческие отношения между двумя компаниями.

Elit'Avia также пользуется преимуществами круглосуточной поддержки клиентов, работающей без выходных, 365 дней в году, для поиска и устранения неисправностей или получения консультации в режиме реального времени по мере необходимости. Глобальная сеть офисов SD, скорость ответа на запросы и простота доступа к техническим экспертам, а также постоянное обучение – все это факторы, которые способствовали принятию решения Elit'Avia о продлении существующего соглашения SD.

«Мы – динамично развивающийся глобальный бизнес, который ставит безопасность и качество на первое место для создания лучшего в своем классе обслуживания клиентов. Мы хотели работать с провайдером по связи, который ценит партнерство и отражает нашу философию работы, поэтому мы

выбрали SD в качестве предпочтительного партнера по связи. Команда SD уже продемонстрировала ценность, которую они привносят в свою экспертную техническую поддержку, искреннюю ориентацию на обслуживание клиентов и способность обеспечивать бесперебойную связь для различных типов самолетов. Доступ к растущим предложениям по кибербезопасности также является важным фактором для операционной команды Elit'Avia. Мы рады дальнейшему развитию наших услуг связи с SD», - говорит Мишель Кулон, генеральный директор и менеджер по подотчетности Elit'Avia.

Также обсуждается модернизация маршрутизаторов в салоне для самолетов, которые в настоящее время не используют решения SD. Добавление серии SDR поддерживает настройку потребностей в связи самолетов, распределяет Wi-Fi в салоне для повышения функциональности и пропускной способности данных для пассажиров и экипажа, а также обеспечивает взаимодействие с системами авионики для доставки проверенных эксплуатационных данных в летный отдел Elit'Avia.

«Являться предпочтительным поставщиком для оператора такого размера и качества, как Elit'Avia, подчеркивает, что наш ориентированный на клиента подход к созданию индивидуальных решений для связи дает реальную ценность бизнесу оператора. Возможность предоставления пакетов услуг связи через нашу экосистему оборудования, программного обеспечения и наземной инфраструктуры для сильного сервиса по мониторингу киберугроз и поддержки различных требований смешанного парка подчеркивает ценность портфеля SD Xperience для бизнес-авиации. Благодаря расширенному долгосрочному соглашению мы можем лучше обслуживать клиентов, команду и операционные группы

оператора, предоставляя гибкие, настраиваемые решения для связи. Мы надеемся на сотрудничество с командой Elit'Avia для поддержки их меняющихся потребностей», - говорит Майкл Скоу Кристенсен, вице-президент SD International.



## FAA публикует бюллетень о помехах радиовысотомерам от сотовой связи 5G

FAA опубликовало специальный бюллетень летной годности (SAIB) - AIR-21-18, в котором освещаются потенциальные проблемы, связанные с помехами радиовысотомерам от новых сотовых сетей 5G.

5 декабря начинается развертывание сети 5G в США в диапазонах 3700–3800 МГц, а затем – в диапазонах 3700–3980 МГц. Радиовысотомеры используют диапазон от 4200 до 4400 МГц.

Согласно FAA, в других странах уже развернуты диапазоны от 3300 до 4200 МГц, и в некоторых «внедрены временные технические, нормативные и эксплуатационные меры по снижению рисков, включая временные ограничения близости и мощности». FAA добавило: «Пока на международном уровне не поступало подтвержденных сообщений о вредных помехах из-за операций беспроводной широкополосной связи, хотя этот вопрос продолжает изучаться».

SAIB содержит множество рекомендаций для производителей воздушных судов и авионики, а также для эксплуатантов, начиная от сообщений в FAA о

любых проблемах и заканчивая документированием и отчетом о типах радиовысотомеров, установленных на воздушных судах.

Согласно FAA, действующий технический стандарт радиовысотомеров TSO-C87A, в соответствии с которым эти устройства одобрены, не касается совместимости работы с соседним диапазоном. Агентство заявило, что «проводит оценку рисков, чтобы выяснить, оправданы ли дальнейшие меры по смягчению последствий в дополнение к действиям, рекомендованным в этом SAIB».

Между тем компания Gogo Business Aviation, которая развертывает собственную сеть 5G для системы связи «воздух-земля», отметила, что ее система работает в частотах, удаленных от диапазонов радиовысотомеров.

«Gogo никогда не использовала обсуждаемые частоты, и мы не планируем использовать эти частоты для нашей сети 5G», - сказал Серджио Агирре, президент Gogo Business Aviation. «Диапазон частот, используемый Gogo после запуска и сейчас в нашей сети 5G, используются в течение десятилетий, и никогда не было доказано, что они мешают работе авиационных служб».

Про информации Gogo, ее сеть 5G использует «принадлежащие ей частоты в диапазоне 800 МГц и дополнительный нелицензированный спектр в диапазоне от 2,423 ГГц до 2,475 ГГц (2423–2475 МГц), который имеет достаточную удаленность от рабочего диапазона радиовысотомера, чтобы исключить любое вмешательство со стороны системы Gogo 5G».

Производитель радиовысотомеров FreeFlight Systems уже представил новую линейку продуктов, не вос-

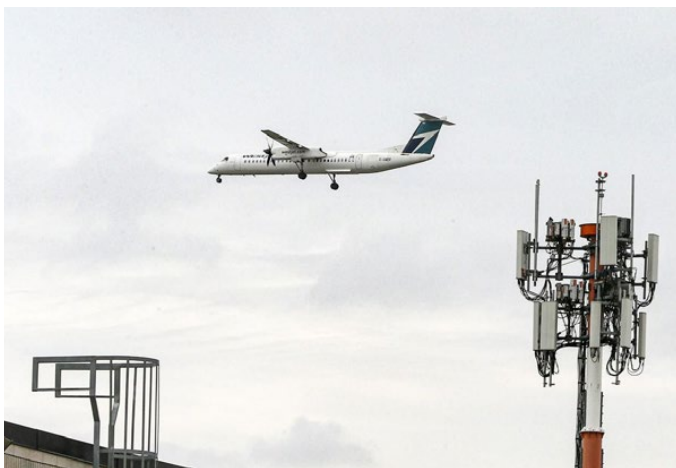
приимчивых к помехам 5G. По заявлению компании, ее радиовысотомеры Terrain Series RA 5500, RA 6500 и RA 7500 оптимизированы для всех размеров самолетов и имеют «переработанную ВЧ-схему, способную выдерживать помехи 5G».

В октябре 2020 года RTCA (Комиссия по авиационным радиотехническим средствам США) выпустила отчет, подготовленный целевой группой, назначенной для оценки проблемы, после того как Федеральная комиссия по связи проголосовала за выделение полосы частот от 3,7 до 3,98 ГГц для гибкого использования, включая 5G.

По словам RTCA, результаты, представленные в этом отчете, показывают серьезный риск того, что телекоммуникационные системы 5G в диапазоне от 3,7 до 3,98 ГГц могут создавать вредные помехи для радиолокационных высотомеров на всех типах гражданских воздушных судов, включая коммерческие транспортные самолеты; самолеты деловой, региональной и авиации общего назначения, а также вертолеты гражданской авиации и АОН. Результаты проведенного исследования ясно указывают на то, что этот риск широко распространен и может иметь серьезные последствия для авиационных операций в Соединенных Штатах, включая возможность катастрофических отказов, приводящих к многочисленным человеческим жертвам, при отсутствии соответствующих смягчающих мер.

Был сформирован специальный комитет RTCA SC-239 для разработки «совместимых с соседними полосами минимальных эксплуатационных стандартов для будущих конструкций радиовысотомеров». FAA участвует в работе SC-239.

Источник: AIN



## Президент Jet Aviation Дэвид Паддок о преодолении пандемии

Немногие компании, занимающиеся частными авиаперевозками, могут так быстро и эффективно справиться с ситуацией на рынке, как Jet Aviation.

Швейцарский поставщик услуг, входящий в состав General Dynamics с 2008 года, осуществляет операции на четырех континентах и занимается четырьмя различными видами деятельности: техническое обслуживание, управление воздушными судами и чартерные перевозки, операции FBO и кастомизация крупных реактивных самолетов.

Компания зарабатывает деньги, когда бизнес-джеты летают или находятся в ангаре на обслуживании, когда они находятся в аэропорту с пассажирами на борту или создается интерьер будущего самолета.

Это разнообразие стало сильной стороной последних 20 месяцев, считает президент Jet Aviation Дэвид Паддок: «Мы – единственная глобальная компания бизнес-авиации с полным спектром услуг. Это, а также поддержка нашего владельца, дали нам возможность ориентироваться в период пандемии лучше, чем другие».

Спектр услуг и наличие более чем 50 объектов по всему миру означает, что «независимо от того, куда направляется клиент, он останется клиентом Jet Aviation», - говорит Паддок, ветеран компании с почти 15-летним стажем, который занимает руководящую должность с 2019 года. В качестве примера он приводит клиента из Саудовской Аравии. «Мы проводим для компании техническое обслуживание

на месте, но они также путешествуют по всему миру, поэтому им нужна поддержка AOG, им нужен FBO, им иногда нужен чартер», - говорит он.

В то время как техническое обслуживание является крупнейшим бизнесом Jet Aviation по размеру выручки, Паддок считает, что управление воздушными судами имеет большой потенциал для роста. «Здесь есть огромные возможности, и вы вскоре увидите больше от нас на этом фронте», - говорит он. У Jet Aviation есть контракты на более чем 300 самолетов, общий парк которых увеличился благодаря приобретению в июле ExecuJet Zurich, ранее принадлежавшего Luxaviation. Это добавило 17 самолетов к европейскому флоту компании.

Хотя Паддок признает, что это конкурентная область, чартерные перевозки остаются «значительным и основным бизнесом» для Jet Aviation, поскольку самолеты летают более 10000 чартерных часов в год. По его словам, Jet Aviation на этом рынке отличается тем, что почти весь флот компании управляется от имени сторонних владельцев, поэтому Jet Aviation несет прямую ответственность за обслуживание самолетов, которые она фрахтует.

Jet Aviation также является значительным глобальным игроком на другом очень конкурентном рынке – FBO, где она занимает третье место с 32 объектами в США, Европе, на Ближнем Востоке и в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Недавно компания открыла коммерческие предприятия в Бозмане, штат Монтана, и Скоттсдейле, штат Аризона, а компания Hawker Pacific открыла сеть в Австралии. Между тем, Luxaviation Swiss заключила сделку с ExecuJet Zurich FBO, которая добавила два ангара к операционной деятельности Jet Aviation в коммерческой столице Швейцарии. Паддок признает, что в портфеле FBO



есть дыры. Компания покинула Бразилию, когда десять лет назад экономика страны столкнулась с трудностями, и с тех пор не присутствовала в Латинской Америке. Примерно в то же время она также покинула Великобританию, где у него был участок в лондонском районе Биггин-Хилл. Еще один пробел — это Париж-Ле-Бурже, самый загруженный центр деловой авиации Европы. Паддок говорит, что все эти территории рассматриваются для создания новых коммерческих предприятий, наряду с растущими рынками США, такими как Остин, Техас, и Майами, Флорида.

Одно из самых известных направлений деятельности Jet Aviation — комплектация больших само-

летов, где она является одним из немногих мировых игроков на этом узкоспециализированном рынке. Паддок говорит, что эта часть бизнеса компании была «конкурентоспособной и довольно активной». В мае Jet Aviation поставила свой первый 737 Max с конфигурацией VVIP, который, как полагают, стал первой корпоративной версией узкофюзеляжного самолета с модернизированным двигателем, поступившей в эксплуатацию. Хотя заказчик не разглашается, на иллюстрации, предоставленной компанией, показана регистрация на Каймановых островах. В августе компания также объявила, что завершила расширение и реконструкцию производственного центра в Базеле, впервые объединив цеха корпусов, интерьеров, листового металла и отделки.



Как и для большинства компаний бизнес-авиации, первые несколько месяцев пандемии Covid в начале 2020 года были непростыми для Jet Aviation. Прекращение полетов многих самолетов привело к остановке визитов для технического обслуживания, а также к другим трудностям, которые варьировались от фактического закрытия Сингапура, из-за которого пилотам было сложно прилетать в аэропорт Селетар, до пограничного контроля, из-за которого французским рабочим было трудно добраться до места работы в Базеле, прямо за границей в Швейцарии.

Паддок говорит, что, когда разразилась пандемия, у компании были текущие контракты на техобслуживание и часть самолетов находилась в центрах ТОиР, и это помогло поддерживать работу объектов на предельной мощности в течение этого периода. С тех пор ситуация в мире заметно улучшилась, но «неравномерно в разных частях мира», говорит он. В то время как рынок США с мая этого года опережает уровни 2019 года, а Европа и Ближний Восток начинают восстанавливаться, Азия по-прежнему «отстает»: активность деловой авиации значительно снизилась по сравнению с двумя годами ранее.

Хотя Паддок говорит, что владение Jet Aviation одной из крупнейших в мире аэрокосмических и оборонных компаний является плюсом, Jet Aviation останется независимой от материнской компании. «Наша политика заключается в том, что мы в первую очередь уделяем внимание клиентам, а не их типу», - говорит он. «У нас много клиентов, которые управляют смешанными авиапарками, и мы хотим предоставить им лучший сервис. У нас очень хорошие отношения с нашей сестринской компанией Gulfstream, но это никогда не будет в ущерб операторам любого другого типа».

## Спрос на бизнес-авиацию растет, несмотря на негатив от COP26

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, как и ожидалось, в октябре глобальная активность бизнес-джетов установила новый рекорд.

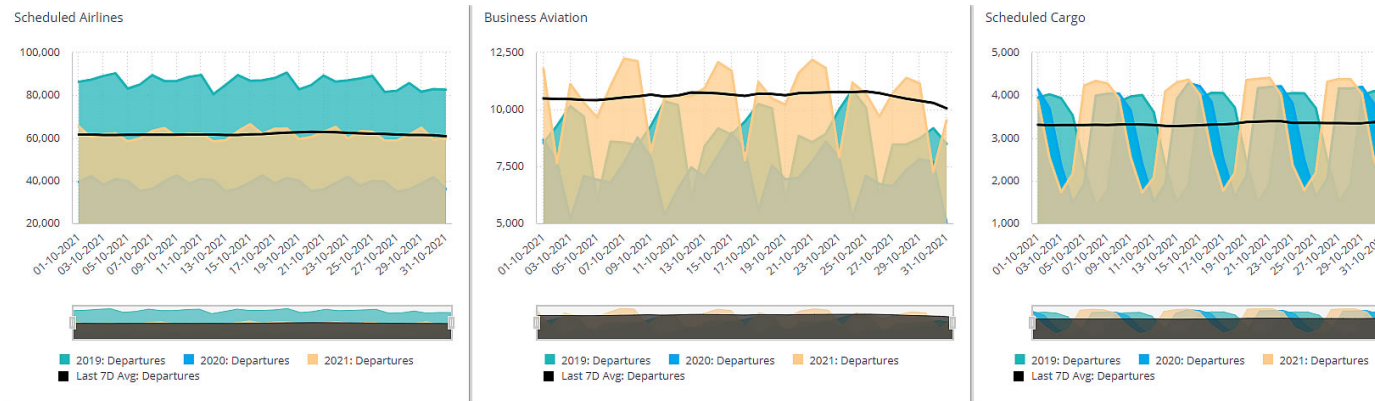
По сравнению с предыдущим рекордом в октябре 2019 года, рейсы бизнес-джетов во всем мире выросли на 19%, а также превысили уровень октября 2020 года на 45%. Спрос на бизнес-авиацию продолжает расти из-за снижения в коммерческой авиации, при этом объем регулярных авиаперевозок снизился на 28% относительно октября 2019 года.

Налет бизнес-джетов вырос на 19% по сравнению с октябрем 2019 года, что подчеркивает рост популярности самолетов с большим салоном и более дальних рейсов.

В последнюю неделю бизнес-джеты получили нега-

тивное освещение в СМИ из-за их весьма заметного прибытия на конференцию G20 в Риме и конференцию по климату COP26 в Глазго. Как показано, в день открытия климатической конференции в Glasgow Prestwick, а также в Эдинбург и Glasgow International, прибыло 50 бизнес-джетов. Для сравнения, в оставшуюся часть месяца ежедневно прибывало в среднем 12 бизнес-джетов, а на предыдущей неделе – 8.

Если посмотреть на 7-дневную подготовку к мероприятию и первые два дня его работы, в аэропорт прилетели 118 различных бизнес-джетов, которыми управляли 82 разных оператора. Самыми загруженными аэропортами вылета в день открытия были Лутон, Внуково, Ницца и Рим, последний из которых только что принимал предыдущий саммит G20. Самым популярным бизнес-джетом, прибывшим в день открытия, стал Challenger 600 – 9 рейсов.



Market Sector	Departures	% of total	2021 vs 2020: growth (Departures)	2021 vs 2019: growth (Departures)
Business Aviation	325,135	12.8%	45.9%	18.7%
Cargo	100,458	4.0%	3.3%	-4.4%
Other	206,837	8.1%	60.5%	-0.4%
Scheduled Operation	1,092,255	75.1%	59.7%	-28.3%

Глобальная активность регулярной и деловой авиации в октябре 2021 года по сравнению с 2020 и 2019 гг.

### Анализ трафика на COP26

#### Европа

Во всем европейском регионе в октябре наблюдался необычайный рост активности деловой авиации по сравнению с предыдущими годами. Более чем 75000 рейсов, выполненных бизнес-джетами и турбовинтовыми самолетами в Европе, превысили уровень октября 2019 на 28%.

Великобритания в основном пришла в норму; до сентября трафик бизнес-джетов в Великобритании значительно отставал от 2019 года, но в октябре количество рейсов увеличилось на 18% по сравнению с октябрем двухлетней давности, что сделало страну вторым по загруженности рынком в Европе. Франция стала самой загруженной страной, полеты бизнес-джетов увеличился на 23% по сравнению с нормой. Самый заметный рост в октябре наблюдался в Италии, Испании, Швейцарии, соответственно, на 42%, 52% и 39% по сравнению с октябрем 2019 года.

Трафик сверхлегких бизнес-джетов увеличился на 41% по сравнению с октябрем 2019 года. В прошлом месяце в Европе было выполнено 7700 рейсов сверхдальних самолетов, что на 21% больше, чем в октябре 2019 года.

#### Северная Америка

В США активность деловой авиации, включая турбовинтовые самолеты, с начала года выросла на 2% по сравнению с 2019 годом, при этом только полеты бизнес-джетов – на 5%. Эта тенденция, несомненно, вырастет до рекордного общего трафика за весь 2021 год, поскольку октябрьские тенденции показывают рост на 12% по сравнению с октябрем 2019 года (кото-



рый был самым загруженным месяцем с 2008 года). Коммерческая авиация в США восстанавливается относительно быстро, при этом в октябре трафик упал «всего» на 18%.

Чартерные и частные операторы являются драйвером роста, при этом активность их флота увеличилась на 30% по сравнению с октябрем 2019 года. На суперсредние джеты в октябре приходилось более 20% всех перевозок, а трафик вырос на 26% по сравнению с октябрем 2019 года. Тетерборо, Бостон и Даллес – три из немногих аэропортов, в которых в октябре было меньше трафика, чем два года назад. Большая часть дефицита приходится на международные рейсы; трансатлантический трафик бизнес-джетов из США был на 32% меньше, чем в 2019 году.

### Остальной мир

За пределами США и Европы спрос на бизнес-джеты в начале четвертого квартала снизился. Значительно опережая тенденции 2019 года весной и летом, в октябре количество рейсов выросло всего на 4%.

Восстановление в Канаде и Мексике, похоже, приостановилось, полеты по-прежнему на 20% ниже нормы. Сегмент бизнес-джетов в Китае немного вырос по сравнению с 2019 годом, но снизился по сравнению с октябрем 2020 года, а налет значительно ниже, чем два года назад. Активность бизнес-джетов в Австралии упала ниже уровня 2019 года, а полеты в Саудовской Аравии еще не полностью восстановилась относительно 2020 года. Напротив, активность бизнес-джетов в Катаре и ОАЭ в октябре значительно выше 2019 года. В нескольких странах Африки в течение этого года наблюдался значительный рост активности бизнес-джетов, продолжившийся в октябре, особенно в Южной Африке и Нигерии.

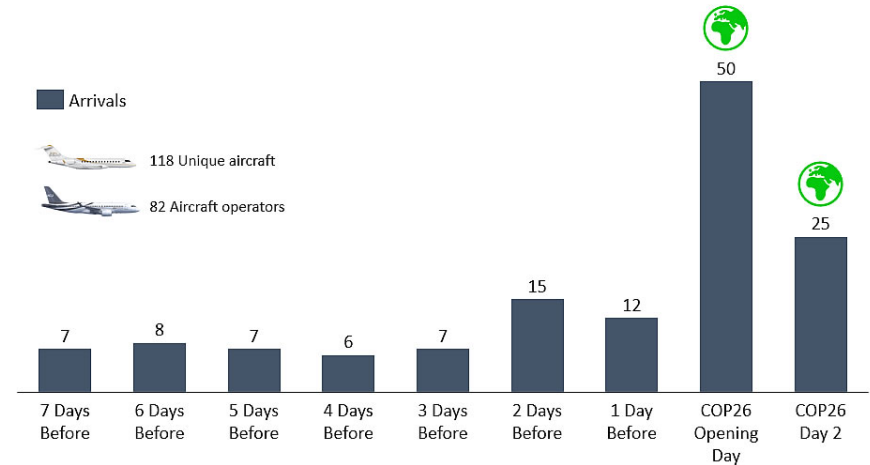
Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «В зимний период в США и Европе активность бизнес-джетов продолжает расти, что является решительным подтверждением устойчивого спроса. Открытие трансатлантических связей в этом месяце должно еще больше увеличить трафик. С другой стороны, показательность значительного использования бизнес-джетов на COP26 получает негативные заголовки. Отрасль бизнес-авиации будет нервничать по поводу любого повторения токсичного впечатления десятилетней давности, которое еще в 2008 году последовало после критики Обамы по поводу использования руководителями автомобильных компаний частных самолетов».

### UN Climate Conference: Glasgow 2021

WINGX

Arrivals into Glasgow Prestwick – EGPK, Glasgow International - EGPF and Edinburgh International – EGPH Airports during the week prior to COP26.

During the 7 days prior to the event there were on average 8 daily business jet arrivals. On the opening day of the event business jet arrivals were up 525% vs prior 7 days.



Прибытие в аэропорты рядом с Глазго на COP26, октябрь 2021

Aircraft Segment	Departures 2021 YTD	% of total	2021 vs 2020: growth (Departures)	2021 vs 2019: growth (Departures)
Airliner/Bizliner(Jet)	637	0.8%	0.8%	-0.5%
Entry Level Jet	2,160	2.8%	2.8%	6.0%
Heavy Jet	10,225	13.5%	13.5%	16.9%
Light Jet	13,729	18.1%	18.1%	33.4%
Midsize Jet	3,922	5.2%	5.2%	52.5%
Super Light Jet	8,988	11.8%	11.8%	42.4%
Super Midsize Jet	7,126	9.4%	9.4%	40.5%
Turboprop	16,826	22.2%	22.2%	19.2%
Ultra Long Range Jet	7,754	10.2%	10.2%	21.7%
Very Light Jet	4,581	6.0%	6.0%	43.0%
Grand Total	75,948	100.0%	47.7%	27.9%

Рейсы деловой авиации в Европе по сегментам, октябрь 2021, 2020 и 2019 гг.

## Бизнес-авиация сталкивается с экологическим популизмом

Директор и руководитель отдела финансирования воздушных судов Citi Private Bank Форд фон Вайзе, предупреждает деловую авиацию о том, что она столкнется со значительными рисками восприятия, нормативными, финансовыми и другими рисками, если компании не включат план устойчивого развития в свою бизнес-модель. Выступая в среду на конференции Corporate Jet Investor Miami 2021, фон Вайзе рассказал, как его банк оценивает эти риски.

«Когда мы детально рассмотрели климатические риски для деловой авиации, стало ясно, что восприятие представляет собой серьезный камень преткновения.



В то время как «вред» отрасли составляет всего 0,4% от общего объема выбросов, экологические группы, особенно в Европе, громко заявляют о самолетах как о «загрязнителях» и настаивают на запрете полетов».

Фон Вайсе отметил, что «0,4% не имеют значения для людей. Но мы огромная чудовищная цель. Почему? Потому что индивидуальный углеродный след каждого из наших клиентов огромен. Почему еще? Потому что мы толстосумы. Даже если в совокупности бизнес-авиация составляет крошечный процент выбросов, «факты не имеют значения. Восприятие — это реальность», - сказал он.

Другие проблемы для деловой авиации связаны с регуляторной средой и заинтересованными сторонами. По мнению фон Вайзе, риск от заинтересованных сторон зашкаливает. В нормативно-правовой среде правительства будут принимать законы, чтобы все происходило, независимо от фактов. Риски для заинтересованных сторон могут включать жалобы акционеров на использование самолетов бизнес-класса, жалобы сотрудников на их использование или внешнее давление, например, стыд за полеты. Они также могут привлекать клиентов, которые не будут покупать товары у компаний, не демонстрирующих принципы устойчивого развития.

Кроме того, в следующие 10 лет банки будут обязаны оценивать каждого корпоративного заемщика с точки зрения его целей в области устойчивого развития. «Если у вас нет плана устойчивого развития, вы не сможете занимать деньги в крупных банках», - сказал фон Вайзе. «Это исходит от регулирующих органов, от наших акционеров, а также от многих фондов акционерного капитала».

Что касается правил, он указал на схемы торговли

квотами на выбросы, налоги на эксплуатацию самолетов и ожидаемые налоги на топливо. По его словам, без снижения затрат стоимость полетов может резко возрасти.

Хотя фон Вайзе добавил, что такие меры, как компенсация выбросов углерода, «хороши», но он подчеркнул, что это «приукрашивание витрины». «Это не постоянное решение, потому что есть проблемы с тем, насколько вы его фактически компенсируете. Что вы на самом деле делаете? Насколько это действительно снизит риск?»

Более правильным решением в текущих реалиях является экологически чистое авиационное топливо (SAF), которое в настоящее время обеспечивает сокращение выбросов на 80% в течение всего жизненного цикла. «Это здорово», - сказал фон Вайзе, добавив, что у людей может быть мнение, будто отрасль ничего не делает, «за исключением того, что теперь у нас есть SAF». По его словам, уже началась работа над второй версией SAF, которая может еще больше снизить выбросы углерода. Сроки, однако, пока не определены.

Кроме того, компании, у которых есть «настоящие ESG» — экологическая, социальная и корпоративная политика — будут лучше справляться со своими сотрудниками. «Речь идет о том, чтобы ваша компания работала хорошо», - сказал он, повторив, что источники финансирования будут все больше привязаны к таким планам, и другие организации, такие как страховщики, будут искать именно правильные компании.

Фон Вайзе считает, что использование SAF и внедрение ESG значительно снизят риски и упростят управление ими.

## Новые покупатели меняют динамику рынка деловой авиации

Увеличение числа новых покупателей, пандемия и быстрорастущий класс «молодых миллионеров» меняют динамику авиастроительной отрасли. С таких слов начал свое выступление в рамках Corporate Jet Investor Miami 2021 Майкл Амальфитано, президент и генеральный директор Embraer Executive Jets. «Мы должны осознавать и принимать это, а главное – знать, что ситуация очень быстро меняется».

По словам Амальфитано, рост количества пользователей бизнес-авиации впервые увеличился на 50% по сравнению с историческими данными, а покупателей – на 35%. «Самый резкий скачок произошел в сегменте новых потребителей услуг деловой авиации. Вы должны начать думать о том, чего они хотят? Кто эти люди? И вы понимаете, что наш клиент молодеет. Мы говорим с очень молодой категорией клиентов и нам нужно понять, что им в итоге нужно».

По его мнению, сейчас рост благосостояния рекордно высок, особенно в США, где зафиксирован 12% рост

количества миллионеров по сравнению с прошлым годом. Впервые за пять лет по этому показателю США опередили Азиатско-Тихоокеанский регион. И, очевидно, что бурное развитие сегмента в Северной Америке стало следствием этого.

«Клиенты сделали бизнес-авиацию неким драйвером для достижения своих бизнес-реализаций. При этом любые формы, будь то карточные или долевыми продуктами, прямое владение или классический чартер находят своего потребителя. Впрочем, у новых клиентов разные ожидания в отношении частной авиации и туристических потребностей, и здесь мы должны понять, что будет трендом в будущем».

«Приоритеты меняются», - добавляет Амальфитано, отметив, что в связи с пандемией основное внимание сейчас уделяется здоровью и безопасности и «меньшему количеству точек соприкосновения, а также возможности прилететь в точку, наиболее близкую к пункту назначения. «Это уже не про аэропорт. Речь

идет о том, как мне добраться туда, где мне действительно нужно быть, и сделать это безопасным и комфортным образом». Кроме того, по его словам, «новые клиенты очень сосредоточены на улучшении образа жизни».

Вместе с тем изменилось и отношение к самолету. «Речь больше не идет о том, чтобы просто смотреть на свой самолет. Речь идет о том, что мой самолет может сделать с точки зрения возможности соединить дом-офис-отдых». По его словам, пассажиры хотят быть на связи, поскольку они путешествуют с меньшим количеством точек соприкосновения. Embraer рассмотрел цифровые решения во многих аспектах: от дополненной реальности, чтобы помочь покупателям в принятии решений о покупке, до бортовой связи для обеспечения безопасности с улучшенным доступом к информации в кабине экипажа. Амальфитано также подчеркнул «человеческий аспект», уделяя внимание свежему воздуху и фильтрам HEPA, а также комфорту в салоне, который обеспечивает ощущение «дома». «Все это критически важно для обеспечения доступности», - добавил он.

Заглядывая в будущее, отрасль должна учитывать все аспекты обеспечения спроса на перевозки точка-точка на рынке городской мобильности, включая инфраструктуру, управление воздушным движением, поддержку и само воздушное судно.

Он также подчеркнул важность движения к устойчивости. «Когда речь заходит об устойчивости, нужно не забывать и говорить, что мы большие сторонники», - сказал он, указав на стремление отрасли к 2050 году перейти к нулевым выбросам, а также на собственные обязательства Embraer. «Это большая часть того, к чему мы стремимся, и нам нужно продолжать расти».



## Рекордно высокий спрос на фоне низкой доступности

Лихорадочные темпы продаж деловых самолетов в 2021 году четко отражены в отчете Asset Insight Q3 AI2 2021 Market Report.

В третьем квартале спрос, выросший на 68% по сравнению со вторым кварталом 2021 года, оказался на рекордно высоком уровне для всех групп самолетов. В то же время объем продаж в третьем квартале

увеличился всего на 1,5% по сравнению со вторым кварталом, но вырос на 18% по сравнению с третьим кварталом 2020 года. Отчет AI2 Market Report за третий квартал охватывает 134 модели самолетов и 1190 самолетов, выставленных на продажу.

«В нашем последнем обзоре рынка законы спроса и предложения, казалось, были приостановлены, так

как спрос на всё меньший и меньший пул воздушных судов увеличивался, в то время как цены продолжали падать», - сказал Тони Киуси, президент Asset Insight, LLC.

«Традиционные экономические силы, похоже, восстановили свои позиции, поскольку ажиотажные продажи продолжают сокращать парк имеющихся самолетов, и в третьем квартале цены начали расти. Однако как никогда важно, чтобы покупатели имели четкие и точные данные о самолетах, которые они рассматривают, поскольку качество выставляемого на продажу парка указывается с учетом имеющихся самолетов, часто предполагающих более высокие затраты на техническое обслуживание в будущем».

Тренд средней цены предложения, возглавляемый крупными и средними джетами, в сентябре, похоже, изменился и снова растет. В течение третьего квартала общий рейтинг качества ухудшался, причем все категории показали снижение качества, за исключением легких джетов, которые несколько улучшились. Есть группа самолетов, которые менее привлекательны (с более низким рейтингом качества и устрашающим объемом будущих затрат на техническое обслуживание), которые в настоящее время снизили качество выставленного на продажу парка самолетов с диапазона «Отлично» до «Очень хорошо».

Ссылаясь на скорость, с которой продаются некоторые самолеты, Тони Киусси отмечает: «Небольшой пул менее привлекательных самолетов также увеличивает среднее время экспонирования на рынке, теперь до 407 дней, что не отражает беспрецедентные темпы, с которыми продаются более новые и качественные самолеты».



## Самолет недели

Оператор/владелец: *Government of Monaco*

Тип: *Dassault Falcon 8X*

Год выпуска: *2018 г.*

Место съемки: *сентябрь 2021 года, Nice Cote d'Azur – LFMN, France*



Фото: *Дмитрий Петроченко*