



Нынешнюю неделю можно смело отнести к разряду «вертолетной». И это не случайно – в США стартовала традиционная Heli Expo и весь контент последних пяти дней посвящен именно вертолетному рынку. Производители и ведущие аналитики вертолетной отрасли ожидают, что в 2023 году рынки как новых, так и поддержанных гражданских вертолетов будут неопределенными из-за трех факторов, включая запасы, инфляцию и ограничения цепочки поставок. В то время как гражданский рынок в основном вернулся к норме, существовавшей до пандемии, с точки зрения общих продаж новых вертолетов, рост цен оказал растущее давление на и без того ограниченный вторичный рынок. Значимые прогнозы в этой среде, омраченной продолжающейся экономической неопределенностью, настолько сложны, что в этом году Honeywell впервые не опубликует на выставке Heli-Expo Международной вертолетной ассоциации (NAI) свой прогноз продаж газотурбинных вертолетов. Подробности читайте в этом выпуске.

Отрасль гражданской и деловой авиации должна быть более открытой и уверенной в своих экологических достижениях и целях, если она хочет успешно бороться с растущей враждебностью со стороны влиятельного и осведомленного в средствах массовой информации экологического лобби. Это было основным посланием, прозвучавшим на ежегодной конференции Британской ассоциации бизнес-авиации и АОН (BBGA) в Лондоне. О том как англосаксы пытаются исправить ситуация читаем в нашем выпуске.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 9-й неделе 2023 года, с 27 февраля по 5 марта, мировой трафик бизнес-джетов составил 67 788 рейсов, что на 4% меньше, чем на 8-й неделе 2023 года, и на 10% меньше, чем на той же неделе 2022 года. Это ускорение глобального тренда за последние 4 недели, на 6% отстающего от тех же дат 2022 года. Глобальная активность бизнес-джетов Part135 и Part91K на 9-й неделе была на 18% ниже, чем в те же даты прошлого года, и на 26% выше по сравнению с 2019 г.



Европа вернулась на уровень 2019 года

WINGX: Европейский рынок в феврале еще больше смягчился, вернувшись к уровню 2019 года, хотя потери от российских клиентов в годовом исчислении «уйдут» в следующем месяце. В Северной Америке чартерный рынок в настоящее время несколько отстал от своего пика, но сохраняет солидный прирост относительно 2019 года

стр. 17

BBGA: Грету Тунберг нам в союзники

Отрасль гражданской и деловой авиации должна быть более открытой и уверенной в своих экологических достижениях и целях, если она хочет успешно бороться с растущей враждебностью со стороны влиятельного и осведомленного в СМИ экологического лобби. Это было основным посланием на ежегодной конференции BBGA

стр. 20

Итальянская SJI хочет производить SSJ100 в ОАЭ

SuperJet International (SJI), бывшее совместное предприятие итальянской Leonardo и российской Объединенной авиастроительной корпорации, претендует на маловероятное возвращение, включая планы по возобновлению производства регионального самолета SSJ100 на новой площадке в ОАЭ

стр. 22

Рынок вертолетов остается неопределенным

Производители и ведущие аналитики вертолетной отрасли ожидают, что в 2023 году рынки как новых, так и поддержанных гражданских вертолетов будут неопределенными из-за трех факторов, включая запасы, инфляцию и ограничения цепочки поставок

стр. 24

Avia Solutions Group переносит штаб-квартиру в Дублин

Авиационный конгломерат Avia Solutions Group перенес свою штаб-квартиру в Дублин, Ирландия, что сделало его вторым по величине авиационным бизнесом, зарегистрированным в Ирландии, после Ryanair.

Йонас Янукенас, генеральный директор Avia Solutions Group (ASG), сказал, что перенос штаб-квартиры в Ирландию был обусловлен планами дальнейшего расширения. Авиакомпания KlasJet, принадлежащая ASG, управляет флотом из 14 бизнес-джетов Bombardier и Boeing, совершая около 1200 чартерных рейсов в год. Оператор недавно приобрел отремонтированный самолет Boeing 737-300 для чартерного рынка Великобритании.

«Ирландия известна как центр авиации», — сказал Янукенас. «Здесь расположено большое количество авиационных компаний, поэтому, будучи ближе к авиационному сообществу, мы сможем быстрее реализовывать планы развития группы и сохранять лидерство на рынке».

По словам генерального директора, еще одной причиной переезда в Ирландию стало приобретение инвесторами из США и Европы акций компании на Дублинской фондовой бирже.

Группа также имеет офисы в США, Литве, Объединенных Арабских Эмиратах, Южной Африке и Австралии.



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

Аляска станет полигоном для дронов

Федеральное авиационное управление (FAA) выдало разрешение на эксплуатацию и испытания беспилотных авиационных систем (UAS) на Аляске с целью обеспечения сертификации для полетов в национальном воздушном пространстве.

Исключение было запрошено Департаментом транспорта и общественных сооружений Аляски (DOT&PF) в конце 2020 года. Аляска - единственный штат, который может разрешить проведение операций с БПЛА, классифицируемых как исследование или разработки, включая летательные аппараты весом менее 300 фунтов, представляя собой испытательный полигон.

Исключение позволяет производителям беспилотных летательных аппаратов использовать воздушное пространство Аляски для целей сертификации,

что будет способствовать новой экономической активности. Аляскинский центр интеграции беспилотных летательных аппаратов (ACUASI) при Университете Аляски в Фэрбенксе является управляющим испытательным полигоном беспилотных летательных аппаратов на Аляске.

Ранее лица, желавшие выполнять такие операции даже в рамках полигона, должны были подать заявку на получение специального сертификата летной годности и запросить освобождение от нескольких правил, что оказалось ресурсо- и трудоемким процессом как для заявителя, так и для FAA.

Теперь же Аляска может полноценно использовать свой крупнейший ресурс - воздушное пространство - для тестирования и оценки беспилотников в реальных условиях.



Aero Asset: рынок двухдвигательных вертолетов остается напряженным

Отчет Aero Asset о рынке двухдвигательных вертолетов за 2022 год показывает, что вторичный рынок в этом сегменте винтокрылых машин остается ограниченным.

По сравнению с предыдущим годом количество сделок с поддержанными двухдвигательными вертолетами сократилось на 4%, а количество вертолетов выставленных на продажу уменьшилось на 11%. Тем временем в 2022 году продажи легких двухдвигательных вертолетов упали на 10%, а предложение сократилось во всех классах активов. Однако совокупная стоимость сделок увеличилась на 2%, до \$558 млн за 171 вертолет.

По словам Валери Перейра, вице-президента по маркетинговым исследованиям Aero Asset, нехватка предложения привела к повышенному интересу к вертоле-

там старше 20 лет, где продажи «показали сильный всплеск».

Северная Америка и Европа вместе получили 73% от всех сделок, но европейские транзакции сократились на 20%. В то время как в четвертом квартале 2022 г. незавершенные сделки выросли на 35%, за год транзакции сократились на 15% по сравнению с 2020 и 2019 гг.

Лучшими двухдвигательными моделями по оценке стали Airbus EC/H135, EC/H145 и Sikorsky S-76 C+/C++, в то время как отстающие — Leonardo AW169, Sikorsky S-76D и Bell 429, которые опустились со 2-го места на 10-е по популярности в классе между 2021 и 2022 годы. Продажи средних и тяжелых двухдвигательных машин оставались стабильными по сравнению с прошлым годом.



Weltall
avia

КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ЛЮБОГО ТИПА.

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

BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

Universal Avionics получает возможность ремонта FalconEye

Universal Avionics (UA), принадлежащая Elbit Systems, объявила о добавлении услуг по ремонту линейки продуктов Dassault FalconEye на своей ремонтной станции Part 145 в Тусоне, штат Аризона. Возможность ремонта для системы комбинированного видения дополняет услуги, предоставляемые компанией Universal Avionics по всему миру для систем улучшенного видения.

Поскольку Dassault продолжает наращивать производство своих самолетов с системой FalconEye, клиенты из Северной Америки теперь будут иметь доступ к локальной комплексной поддержке этих передовых технологий.

Система комбинированного видения FalconEye (CVS) использует синтетическое картографирова-

ние местности на основе базы данных с входными сигналами от мультисенсорных камер, чтобы предоставить пилотам улучшенную ситуационную осведомленность с помощью проекционного дисплея.

Эти технологии обеспечивают более безопасные заходы на посадку при неблагоприятных погодных условиях и рельефе местности.

«Камера FalconEye — одна из самых сложных оптоэлектронных систем, доступных для коммерческой авиации», — сказал Дрор Яхав, главный исполнительный директор Universal Avionics. «Реализация услуг по ремонту Dassault FalconEye в Северной Америке гарантирует клиентам первоклассное обслуживание системы».



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Немецкая компания объяснила рейс джета из Германии в Россию и обратно

Самолет Bombardier Challenger 604 немецкой чартерной авиакомпании FAI rent-a-jet, который вечером в субботу, 4 марта, прилетел в Москву из Германии и сразу же вылетел обратно, был санитарным бортом, сообщил РБК представитель перевозчика Георг Грубер.

По данным сервиса Flightradar24, 4 марта самолет, вылетевший из Франкфурта-на-Майне, приземлился в московском аэропорту Внуково в 16:08. Простояв там чуть более двух часов, в 18:29 борт вылетел в Нюрнберг (там находится штаб-квартира

авиакомпания). Из данных сервиса следует, что лайнер пролетал над Балтийским морем и воздушным пространством Латвии, прежде чем попасть в Россию.

Грубер сообщил РБК, что компания не может раскрыть сведения о пассажирах на борту, сославшись на «действующие законы о защите данных и права пациентов в целом». «Мы можем подтвердить, во избежание дальнейших спекуляций, что рейс выполнял полет из аэропорта Франкфурта во Внуково в рамках миссии санитарной авиации (на которую не распространяются двусторонние санкции)», — сказал он.

Представитель FAI rent-a-jet добавил, что Bombardier Challenger 604 не перевозил «ни одно из лиц, упомянутых в СМИ». В телеграм-каналах в минувшие выходные появились предположения, что на борту могли быть виолончелист, президент Санкт-Петербургского Дома музыки Сергей Расторгуев. Расторгуев в разговоре с «Подъемом» это опроверг, сказав: «Я же не Навальный» (оппозиционера Алексея Навального перевозили на лечение в Германию после отравления летом 2020 года на Bombardier Challenger 604).

В конце февраля 2022 года Евросоюз закрыл свое воздушное пространство для российских самолетов после начала военных действий на Украине. Росавиация в ответ запретила полеты над Россией без специального разрешения самолетов из десятка стран, в том числе ЕС и Канады

Источник: РБК



Представляем Як-40Д VIP

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

Dream Jet

Борис: +7 999 710 91 00

Дмитрий: +7 926 865 62 65

Владимир: +7 963 676 97 86

E-mail: flight@mydreamjet.ru

Honda Aircraft запускает новую программу гибкого поэтапного техобслуживания

Honda Aircraft объявила о новой программе гибкого поэтапного обслуживания для клиентов HondaJet, целью которой является оптимизация мероприятий по техническому обслуживанию для повышения эксплуатационной гибкости.

Новая программа была одобрена Федеральным управлением гражданской авиации (FAA) и будет доступна клиентам уже в апреле этого года во всех авторизованных сервисных центрах HondaJet в США. Она применима ко всем моделям HondaJet NA-420, включая Classic HondaJet, HondaJet Elite, HondaJet Elite S и HondaJet Elite II.

Ожидается, что клиенты HondaJet, использующие программу гибкого поэтапного обслуживания, по-

лучат значительное сокращение времени простоя в связи с обслуживанием при сохранении безопасности и надежности самолета.

Гибкая поэтапная программа технического обслуживания делит 600-часовые и 1200-часовые формы, как определено в Руководстве по ограничению и проверке летной годности (ALIM), на четыре этапа с 150-часовыми интервалами, при этом по-прежнему охватывая все задачи обслуживания в регулярном графике Honda Aircraft. По сравнению с традиционными программами технического обслуживания новая программа HondaJet направлена на сокращение времени простоя самолетов в расчете на обслуживание и предоставление клиентам более эффективного графика обслуживания.



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

Портфель заказов на AW09 вновь вырос

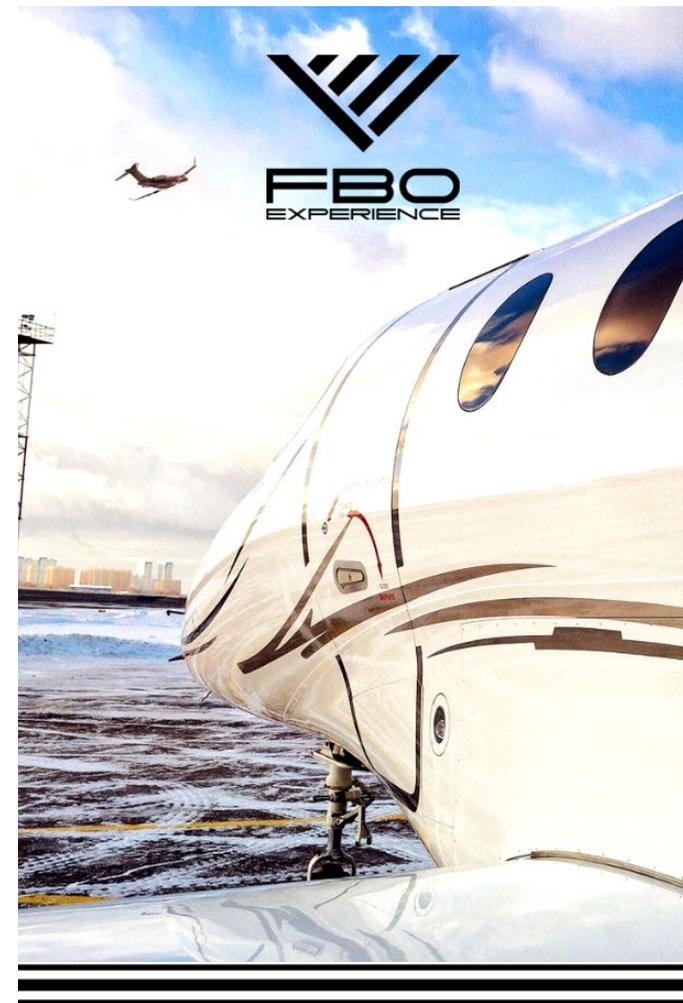
Компания Leonardo сообщает, что портфель заказов на вертолеты AW09 (ранее Kopter SH09) пополнился новыми клиентами и увеличился до 50 машин.

Среди новых заказчиков Aero Service Representação (20 вертолетов) из Бразилии, Helitech Asia (10), Safomar (6) из Южной Африки, Aero Facility (6) из Японии, Synerjet Latina SA (5), Diskopsa (3) в Панаме и Гватемале, Heliflite (3) в Океании.

Эмилио Дальмассо, старший вице-президент Leonardo по развитию бизнеса новых продуктов, сказал, что компания ожидает, что портфель заказов на AW09 превысит 100 вертолетов к концу года и может достичь 200 до ожидаемой сертификации в середине 2024 года. Представитель компании

подчеркнул, что цифра в 200 машин не является минимальным порогом для серийного производства, а всего лишь прогнозом, основанным на тенденциях спроса.

Ранее производитель сообщил, что первые серийные вертолеты AW09 будут оснащены двигателями новейшего поколения Safran Arriel 2K мощностью 1000 л.с. Новая силовая установка уже установлена на прототипе PS4, который вот-вот приступит к летным испытаниям на объекте Kopter в Моллисе. PS4 включает в себя все наработки, реализованные и протестированные на P3, предыдущем прототипе, что позволило достичь финальной конфигурации AW09. PS5, следующий и последний прототип, планируется выпустить позже в 2023 году.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Bell 429 продолжает свой «VIP-успех»

Bell Textron объявила о подписании соглашения о покупке вертолета Bell 429, который будет эксплуатироваться компанией World Aviation, независимым представителем (IR) Bell в Испании. Вертолет передан частному владельцу и будет использоваться для чартерных и корпоративных VIP-перевозок на Коста-дель-Соль и в других регионах страны.

Bell 429 оказался популярным среди корпоративных VIP-миссий во многих самых престижных местах по всей Европе. Такие вертолеты эксплуатируются на Французской Ривьере и во Французских Альпах компаниями Helisecurite, Wucher Helicopter в Австрии, Starspeed в Лондоне, а также в Греции и на Кипре. Он оказался особенно популярным в Швейцарии, где его эксплуатируют HeliAlps, Airport Helicopter, Air Zermatt и Centaurium Aviation.

Компания World Aviation со штаб-квартирой в Малаге была основана в 2014 году и стала независимым представителем Bell в 2020 году.

«Bell 429 продолжает демонстрировать широту своих возможностей для наших европейских клиентов — от спасателей в швейцарских Альпах до охраны правопорядка в Швеции и пассажирских перевозок на Коста-дель-Соль», — сказал Патрик Мулай, старший вице-президент Bell по международным продажам. «Сочетание двух двигателей, возможностей полетов по приборам и авионики Bell Basix-Pro означает, что 429-й может летать в большем количестве мест и в широком диапазоне погодных условий, что делает его очень универсальным вертолетом для корпоративных VIP-миссий в Европе».

Bell продал три Bell 407GXi в Великобританию и Ирландию

Bell Textron объявила о подписании соглашений о покупке трех Bell 407GXi — двух в Великобритании для корпоративных клиентов и одного в Ирландии для Zeus Essential Holding Limited (Zeus).

Zeus — инновационный поставщик упаковки, работающий более чем в 30 странах, включая Новую Зеландию, Австралию, Северную Америку и Европу. Компания предлагает экологичные упаковочные решения для клиентов в промышленной и транспортной отраслях, гостиничном бизнесе, розничной торговле продуктами питания и сельском хозяйстве.

«Как владелец международного бизнеса, я часто

путешествую между нашими филиалами в Европе и Северной Америке. Bell 407GXi позволит мне оперативно справляться с потребностями бизнеса, находясь в комфортабельном и надежном вертолете», — сказал Брайан О’Салливан, владелец Zeus.

«2022 год для Bell был успешным в Великобритании и Ирландии. Мы гордимся тем, что поддерживаем потребности и требования наших клиентов в регионе. Bell 407GXi по-прежнему выбирают для корпоративных и VIP-перевозок по всему миру. Этот вертолет сочетает в себе комфорт и скорость, обеспечивая при этом безопасную доставку пассажиров в пункт назначения», — сказал Патрик Мулай, старший вице-президент по международным продажам.



Офшорный рынок готов к взрыву

Согласно отчету консалтинговой компании Future Market Insights (FMI), рынок морского бурения готов к восстановлению. Компания сделала такой вывод после оценки растущего спроса на рынке райзеров (трубопровод, связывающий морскую платформу с подводным месторождением) для морского бурения и пришла к выводу, что он вырастет более чем на 20% до \$4,9 млрд в течение следующих 10 лет.

FMI заявила, что в общем за последние пять лет рынок вырос из-за увеличения числа шельфовых проектов, роста добычи сланцевого газа, роста активности в Северном море и стабилизации цен на нефть. Результат: «в течение последних пяти лет был заметен значительный всплеск инвестиций в несколько шельфовых проектов». Эти проекты включают глубоководное месторождение Shell PLC в районе Мексиканского залива в декабре 2021 года; новые глубоководные скважины на шельфе недалеко от Брунея в марте 2021 года; и недавние крупные открытия нефти и газа у берегов Намибии, Нигерии и в восточной части Средиземного моря.

Генеральный директор Bristow Group считает эти события положительным моментом. В конце прошлого года Кристофер Брэдшоу сказал: «Укрепление фундаментальных показателей на офшорном нефтегазовом рынке подтверждает наше мнение о том, что мы находимся в начале многолетнего цикла роста». Он добавил, что сторонние аналитики поддерживают «перспективы значительного увеличения расходов на разведку и добычу нефти и газа в течение следующих лет и ужесточение рынка морского оборудования, включая вертолеты».

Airbus получает из Индии заказ на два АСН160

Airbus Corporate Helicopters получила заказ на два вертолета АСН160 из Индии — это первая продажа данного типа вертолета в регионе. Вертолеты будут поставляться в конфигурации АСН160 Exclusive для коммерческого использования заказчиком, который является опытным оператором вертолетов. По условиям контракта Airbus Corporate Helicopters предоставит решение «под ключ» для беспрепятственного ввода в эксплуатацию обоих вертолетов.

Оливье Мишалон, исполнительный вице-президент Airbus Helicopters по всемирному бизнесу, сказал: «Мы с гордостью объявляем об этом важном контракте на поставку двух вертолетов АСН160 для нашего индийского заказчика. Мы благодарим его за новаторское видение, и я уверен, что ввод в эксплуатацию этого вертолета установит новую планку для вертолетных операций в Индии, особенно

для частной авиации и премиальных чартеров».

Airbus Helicopters гордится тем, что является ключевым участником миссии правительства Индии «Аатманирбхар Бхарат». «Этот новый заказ — первый в Индии для вертолетов линейки Н160 — еще больше укрепляет нашу приверженность индийскому рынку, где уже летает более 120 вертолетов Airbus», — добавил Оливье Мишалон.

АСН160 — новейший член семейства АСН и самый технологичный вертолет в мире с 68 новыми запатентованными технологиями Airbus. Он обеспечивает на 20% больший объем на одного пассажира по сравнению со средними двухдвигательными вертолетами предыдущего поколения и его окна на 35% больше, чем у конкурентов, что обеспечивает самый светлый салон в этом классе.



Сертификация вертолетов обновится

Поправки к Part 27 и 29 FAR, регулирующие стандарты сертификации гражданских вертолетов нормальной и транспортной категорий, вступят в силу 11 апреля и последуют после анализа комментариев заинтересованных сторон после соответствующего уведомления о предлагаемом нормотворчестве. Эти стандарты датируются 1964 годом, и FAA утверждает, что изменения необходимы «для учета современных конструкций, используемых в настоящее время в отрасли вертолетов, и уменьшат нагрузку на заявителей сертификации новых конструкций вертолетов». В некоторых случаях новые технологии сделали положения Part 27 и 29 устаревшими.

Изменения предназначены для устранения необходимости в повторяющихся утверждениях для особых условий, выпуске документов по средствам соответствия (MOC) и выводах об эквивалентном уровне безопасности (ELOS) в определенных областях. Последнее включает в себя двигатели, приборы двигателя, режим обучения с одним неработающим двигателем, устранение различий между однодвигательными и двухдвигательными вертолетами и требования к литий-ионным батареям, основанные на характеристиках. Он не распространяется на передовые системы, такие как дистанционное управление полетом.

Согласно FAA, «соответствие нормативным изменениям, внесенным в это окончательное правило, будет по-прежнему подтверждаться теми же испытаниями, анализом и проверками, которые требуются в соответствии с существующими особыми условиями, выводами ELOS и контрольными документами MOC».

Airbus и International SOS добиваются прогресса в медицинской помощи

Компания International SOS сотрудничает с Airbus Helicopters в рамках нового подхода к предоставлению услуг экстренной медицинской помощи (EMS) в программе LifeSaver.

Недавно Эстония стала первой страной, которая работала с двумя компаниями над сокращением времени реагирования в рамках более широких усилий по улучшению национальной системы здравоохранения.

По словам Airbus, LifeSaver была создана как средство улучшения и модернизации медицинских услуг во всем мире, многие из которых пострадали от исключительного давления во время пандемии Covid. Объявляя 2 марта о сотрудничестве с International SOS, производитель вертолетов описал новый подход как средство «поставить людей во главу угла, поскольку эта программа разработа-

на для улучшения медицинских результатов и спасения большего количества жизней».

International SOS помогает компаниям и организациям обеспечивать неотложную медицинскую помощь и защиту своих сотрудников. «У нас есть 37-летний опыт в том, что мы ставим здоровье и безопасность людей на первое место и обеспечиваем максимально возможный уровень и качество обслуживания тем, кто в нем нуждается», — сказал Ник Питерс, президент и генеральный директор группы по государственным сервисам.

Вклад Airbus в LifeSaver включает подразделение городской воздушной мобильности. Подразделение разрабатывает четырехместное воздушное судно eVTOL под названием CityAirbus NextGen, которое может применяться для операций EMS, а также для пассажирских и грузовых перевозок.



Airbus Racer готовится к первому полету

Airbus ожидает, что очередной демонстратор технологий под названием Racer (rapid and cost-efficient rotorcraft - быстрый и экономичный вертолет) полетит во второй половине 2023 года. Первоначально первый полет планировался на 2022 года, но ограничения в цепочке поставок привели к задержке.

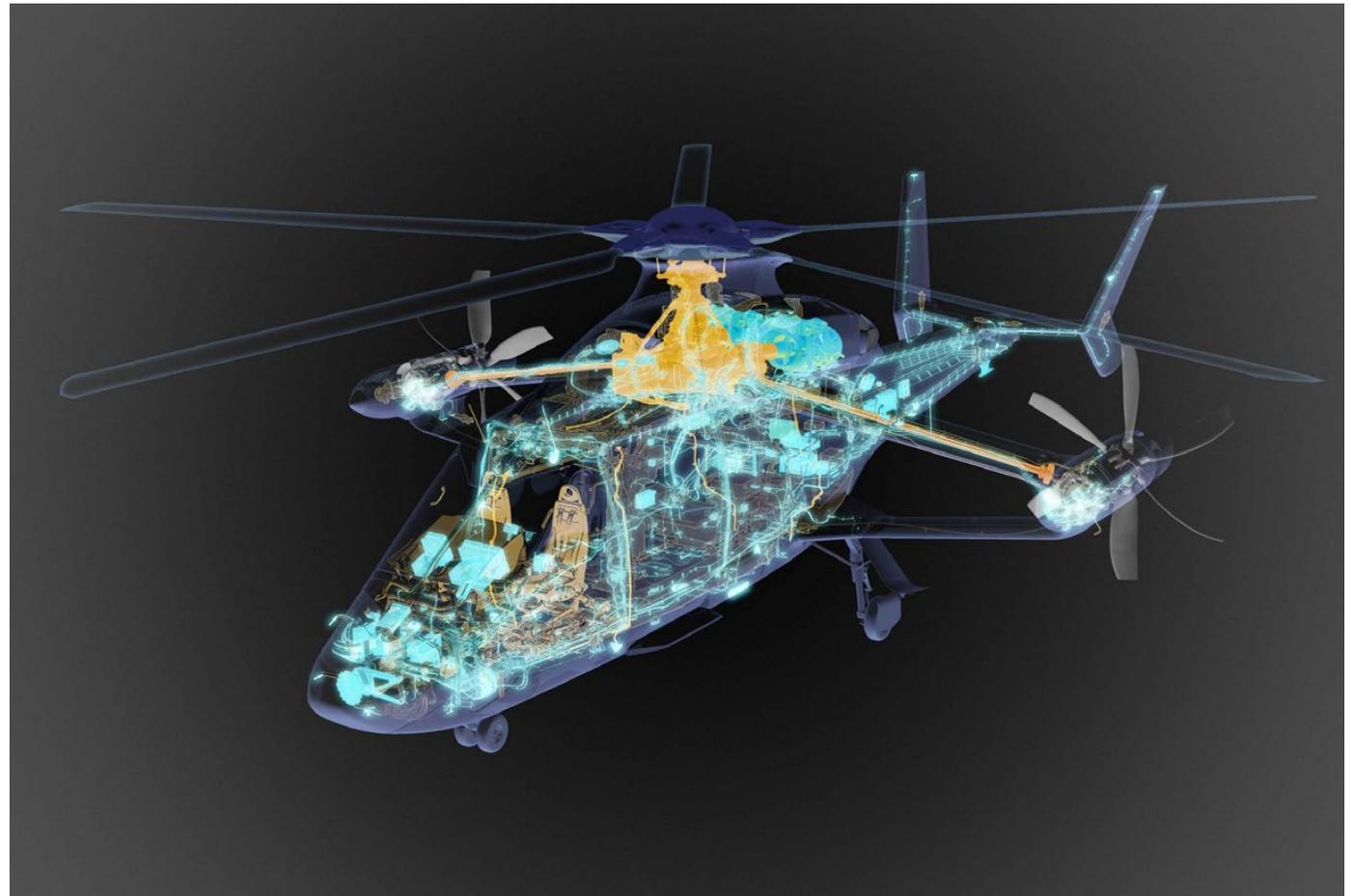
Высокоскоростной демонстратор, с расчетной скоростью до 400 км/ч (216 узлов), оснащен двумя толкающими винтами, установленными на неподвижном двойном крыле или «крыле коробчатого типа», и пятилопастным несущим винтом. Уникальные крылья повышают летные характеристики вертолета, обеспечивая дополнительную подъемную силу и возможность летать дальше и быстрее, чем обычные вертолеты. На крейсерской скорости примерно половина подъемной силы приходится на неподвижное крыло. Между тем, его асимметричная хвостовая балка обеспечивает в режиме висения прирост производительности до 10%.

По данным Airbus, два двигателя Safran Aneto-1X мощностью 2500 л.с. обеспечивают на 25% больше мощности, чем двигатели аналогичного размера. Racer может добиться во время крейсерского полета снижения расхода топлива до 15%, когда пилот переводит один из двух двигателей в резервный режим — конфигурация, которую Safran называет «экономным режимом».

Racer основывается на опыте, накопленном Airbus Helicopters при создании высокоскоростного демонстратора X3, установившего в июне 2013 года рекорд скорости в 255 узлов (472 км/ч).

«Демонстратор X3 показал, что высокая скорость и высокая эффективность могут быть получены, когда скорость вращения несущего винта снижается во время горизонтального полета, а тяга обеспечивается винтами, установленными на крыле, которое дает дополнительную подъемную силу», — пояснил директор по исследованиям и инновациям Airbus Helicopters Томаш Крысински.

На демонстраторе Racer, частично финансируемого европейской исследовательской программой Clean Sky 2, Airbus разместила толкающие винты на задней кромке коробчатого крыла (по сравнению с конфигурацией на X3, где винты были тянущие), что уменьшило требуемую мощность для горизонтального полета на 10%, что еще больше снижает расход топлива и увеличивает дальность полета.



Pilatus закончил год в позитиве

2022 финансовый год был очень успешным для Pilatus Aircraft, сообщает пресс-служба швейцарского производителя. Компания выиграла от высокого спроса, несмотря на непредсказуемый период. Продажи в размере 1,3 млрд швейцарских франков, операционная прибыль в размере 226 млн швейцарских франков и заказы на сумму 1,6 млрд швейцарских франков позволили Pilatus добиться весьма положительных результатов.

Компания Pilatus еще раз улучшила свои успешные показатели 2021 года. В 2022 году было поставлено 40 самолетов PC-24, 80 самолетов PC-12 NGX, 10 самолетов PC-21 и 3 самолета PC-6. На более чем 20 самолетов PC-12 NGX было подписано соглашение с американской компанией Tradewind Aviation, что практически удвоит флот этой авиакомпания. 2022 год также принес свою долю серьезных проблем. Pilatus пришлось бороться с перебоями в цепочках поставок, что негативно сказалось на производственных операциях.

Маркус Бухер, генеральный директор Pilatus, отметил, что прошлый год в целом был очень позитивным: «Редко компании приходилось работать в такой геополитически непредсказуемый период. Никогда раньше мы не сталкивались с такими серьезными трудностями в цепочке поставок. Компания Pilatus многого добилась, а также извлекла выгоду из исключительно высокого спроса на наши уникальные самолеты».

Хансуэли Лусли, председатель совета директоров Pilatus, добавляет: «Я очень доволен результатами на конец года, и команда Pilatus выступила очень

хорошо. Наши PC-12 NGX и PC-24 были и остаются абсолютными бестселлерами, наши портфели заказов полны. В прошлом году не было подписано новых заказов на учебно-тренировочные самолеты, но спрос есть и в правительственной авиации, и мы получаем большой объем запросов. Я уверен, что мы скоро получим заказ!»

Значительная доля финансовых результатов бизнеса приходится на производство и поставки новых самолетов, но сегмент обслуживания клиентов также продолжает расти — примерно на 10% за последний год. В прошлом году Pilatus также приобрела Skytech Inc., центр продаж и обслуживания в США, в результате чего получила еще 93 штатных сотрудника. Skytech продолжит продавать и обслуживать PC-24 и PC-12 на независимой основе на Восточном побережье США.

Нарушая традицию последних 25 лет, 2300 сотрудников штаб-квартиры в Штансе, Швейцария, больше не будут получать бонусы. В свою очередь, Pilatus повысит ежемесячную заработную плату, включив в нее максимальные бонусные выплаты, чтобы лучше соответствовать ожиданиям всех сотрудников. Это изменение сделает Pilatus еще более привлекательным как работодателя.

2023 год также начался уверенно и обещает много ярких моментов: к середине 2023 года начнется строительство ангара для технического обслуживания в Буксе. А поставка 2000-го PC-12 и 200-го PC-24 состоится в текущем году. На площадке в Эннетбюргене также планируется построить дополнительный корпус для производства композитных компонентов. Еще одно доказательство того, что Pilatus по-прежнему твердо привержен Швейцарии как центру идей, работы и обучения.



Почти сто вылетов совершила санитарная авиация Камчатки с начала этого года

Санитарная авиация совершила 90 вылетов в труднодоступные населенные пункты Камчатки с начала этого года, что почти на два десятка больше, чем за аналогичный период прошлого, сообщил губернатор Камчатского края Владимир Солодов в своем телеграм-канале, подчеркнув, что ситуация с санавиацией значительно улучшилась благодаря увеличению финансирования из федерального бюджета.

«В последние годы помощь со стороны федерального бюджета не соответствовала реальным потребностям: она покрывала менее 30% от всех расходов. Благодаря проведенной совместной работе - а мы ставили данный вопрос на всех площадках в течение последних двух лет - удалось добиться позитивного результата», - сказал Владимир Солодов. «В этом нам очень помогла и вице-спикер Госдумы Ирина Анатольевна Яровая, которой отдельное спасибо за оказанную помощь и поддержку. Мы уверены, что санитарное задание будет выполнено в полном объеме».

Как отметил глава региона, в этом году федеральное финансирование санитарной авиации для Камчатского края составляет свыше 733 млн рублей.

«Хочу отметить, что вылеты санитарной авиации осуществляются в рамках национального проекта «Здравоохранение» и, конечно же, главная задача заключается в том, чтобы качественно и быстро оказывать медицинскую помощь жителям труднодоступных населенных пунктов. Мы планируем увеличить общее количество вылетов санитарной

авиаций в этом году за счет серьезной федеральной поддержки», - отметил министр здравоохранения Камчатского края Александр Гашков.

Отметим, в прошлом году федеральное финансирование санитарной авиации для Камчатского края составило 136 млн рублей.

Напомним, главы дальневосточных регионов, и в том числе губернатор Камчатки Владимир Солодов, неоднократно выступали с инициативой об

увеличении объема финансирования санитарной авиации, поскольку в труднодоступных районах она предполагает дополнительную нагрузку на систему здравоохранения, что должно учитываться при распределении федерального финансирования. На пленарном заседании Восточного экономического форума-2022 во Владивостоке Президент РФ Владимир Путин сообщил, что объем финансирования санитарной авиации в регионах Дальнего Востока, и в том числе на Камчатке, из федерального бюджета с 2023 года вырастет.



eVolare делает ставку на VTOL Lilium

Компания Lilium и ее новый британский партнер Volare Aviation прогнозируют высокий спрос на пассажирские авиаперевозки на премиальном рынке Великобритании. Они планируют начать ввод в строй eVTOL вскоре после того, как в конце 2025 года Lilium Pioneer Edition Jet будет сертифицирован.

Воздушное судно будет эксплуатироваться из Оксфорда оператором eVolare, новой дочерней компанией Volare Aviation. При этом сделка включает твердое обязательство и 50% предоплату поставки 10-ти Lilium Pioneer Edition. У eVolare будет возможность приобрести еще 10 четырехместных воздушных судов.

«Это привлечет нашу существующую клиентскую базу владельцев самолетов или вертолетов, а также новых участников рынка, которые хотят прийти в частную авиацию, но ждут более устойчивого решения», — сказал об интересе компании к Lilium eVTOL Ник Исбистер, директор по продажам Volare.

Ожидается, что Lilium Pioneer Edition будет введен в эксплуатацию в течение следующих трех лет. Исбистер сказал, что компании в настоящее время разрабатывают план инфраструктуры и учитывают перспективные требования, чтобы гарантировать, что все уголки Великобритании и Ирландии будут доступны ко времени выхода самолета на рынок.

«Потенциал этих самолетов безграничен», — сказал Исбистер. «Благодаря значительно сниженному шумовому загрязнению он гораздо более доступен, чем вертолет, поэтому мы предполагаем, что он станет частью ежедневных поездок его владель-

цев — из дома в офис и ко всем видам транспорта в Великобритании».

Представитель Lilium заявил, что компания рассчитывает получить первоначальный сертификат типа в 2025 году, при этом Lilium будет проводить двойную сертификацию с Агентством авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) и Федеральным авиационным управлением США (FAA). После того, как Управление гражданской авиации Великобритании (CAA) примет те же стандарты сертификации, что и EASA, последует валидация в Великобритании.

«Что касается операций по продаже и запуску са-

молетов, на первом этапе мы обращаемся к рынкам премиальной авиации общего назначения и бизнес-авиации, включая операторов чартеров, долевого владения и частных лиц», — добавил в компании.

Представитель Lilium отметил, что Лондон является одним из основных узлов деловой авиации в Европе, и спрос на устойчивую региональную воздушную мобильность особенно высок. Хотя партнерство ориентировано на премиальный рынок, самолет универсален, поэтому в среднесрочной и долгосрочной перспективе «мы рассчитываем выйти на другие сегменты рынка и ожидаем, что Lilium Jet будет использоваться для широкого спектра услуг».



Blueberry Aviation закрыла 500-ю сделку по продаже вертолета

Новый год для Blueberry Aviation начался с захватывающих событий, поскольку на этой неделе компания отмечала свое 20-летие на выставке HAI Heli-Expo 2023 в Атланте. В марте этого года компания преодолела еще одну веху, закрыв 500-ю сделку по продаже вертолета после успешной поставки VIP-клиенту AW139.

Blueberry Aviation, в которой работают 25 профессионалов в области авиации, базируется в Монако и имеет офисы в Дублине, Нью-Йорке, Токио и Сингапуре.

В прошлом году Blueberry Aviation закрыла 28 сделок по продаже вертолетов во всех регионах. С момента основания компании ее генеральным директором Франсуа Готье в Дублине в 2003 году, Blueberry Aviation заключила договора на сумму более \$1,75 млрд. для более чем 275 клиентов.

В 2022 году Blueberry Aviation объявила о своем долгосрочном партнерстве с Dufour Aerospace для коммерциализации двух программ eVTOL, дронов Aero 2 и самолетов Aero 3, с возможностью приобретения до 100 самолетов каждой модели.

Компания также является ведущим поставщиком услуг по управлению инвестициями и аренде воздушных судов. За последние 20 лет компания провела более 165 сделок с коммерческими самолетами, провела более 500 инспекций и перевела активы на сумму более \$3,5 млрд для более чем 65 клиентов коммерческих самолетов.

Генеральный директор и основатель Франсуа Готье

прокомментировал: «Я очень горжусь тем, что основал эту компанию двадцать лет назад. Это гораздо больше, чем компания, это команда, семья, и это продолжает быть большим приключением. За последние двадцать лет наша отрасль пережила множество взлетов и падений и преодолела многочисленные экономические и промышленные вызовы. Как команда, мы адаптировались и извлекли уроки из каждого опыта, и мы продолжаем становиться все лучше и лучше в том, как мы можем обслуживать наших клиентов. Это прекрасная возможность поблагодарить наших клиентов и партнеров за их

постоянное доверие и лояльность, поскольку без них мы бы не достигли этого невероятного рубежа. Но прежде всего я хочу поблагодарить свою команду за то, что они сделали Blueberry Aviation уникальным, веселым и захватывающим местом».

Blueberry Aviation, основанная в 2003 году, является полностью независимой компанией по продаже воздушных судов и управлению активами, которая специализируется на комплексных решениях для операций по ремаркетингу, торговле, аренде и продаже вертолетов и коммерческих самолетов.



Европа вернулась на уровень 2019 года

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 9-й неделе 2023 года, с 27 февраля по 5 марта, мировой трафик бизнес-джетов составил 67 788 рейсов, что на 4% меньше, чем на 8-й неделе 2023 года, и на 10% меньше, чем на той же неделе 2022 года.

Это ускорение глобального тренда за последние 4 недели, на 6% отстающего от тех же дат 2022 года. Глобальная активность бизнес-джетов Part135 и Part91K на 9-й неделе была на 18% ниже, чем в те же даты прошлого года, и на 26% выше по сравнению с 2019 г. С начала года (1 января – 6 марта) активность бизнес-джетов на 3% ниже относительно прошлого года, но на 16% выше по сравнению с 2019 годом.

Северная Америка

Трафик бизнес-джетов в феврале был на 6% ниже по сравнению с прошлым годом, и на 12% выше относительно 2019 года. Из аэропортов США выполнен 193 521 рейс, что на 6% меньше, чем в феврале 2022 года, хотя на 15% больше, чем в 2019 году.

В Мексике рост активности составил 3% по срав-

Operator Type	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Private Flight Department	51,807	27%	2.7%	58.9%	46.2%	30.2%
Corporate Flight Department	36,925	19%	-8.4%	38.3%	3.6%	-0.5%
Fractional Ownership	35,151	18%	7.0%	31.7%	22.4%	31.2%
Aircraft Management	34,074	18%	-10.3%	28.2%	20.7%	9.3%
Branded Charter	29,192	15%	-22.5%	3.4%	8.4%	11.3%
Shuttle	1,872	1%	-13.6%	92.4%	-8.8%	4.4%
OEM	1,423	1%	-13.2%	40.1%	2.2%	-16.4%
Ambulance / Medical	1,266	1%	-14.4%	24.9%	-18.1%	-18.6%
Government / Military	922	0%	8.5%	82.2%	339.0%	245.3%
Cargo / Logistics	808	0%	-14.9%	0.0%	-0.6%	-23.3%
Training	81	0%	35.0%	58.8%	-47.1%	-48.1%
Grand Total	193,521	100%	-6.2%	33.3%	20.1%	15.4%

Типы операторов бизнес-джетов в США с 1 по 28 февраля 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

нению с прошлым годом, но по-прежнему на 27% ниже по сравнению с 2019 годом. Канада выросла на 4% по сравнению с прошлым годом, но на 17% ниже по сравнению с 2019 годом. В феврале внутренние рейсы бизнес-джетов в США упали на 7% по сравнению с 2022 годом, и на 16% больше относительно 2019 года. Международный трафик бизнес-джетов был на 5% выше, чем в феврале прошлого года, и на 14% выше по сравнению с 2019 годом.

Самым загруженным маршрутом между аэропортами США в феврале стал Палм-Бич — Тетерборо, количество рейсов выросло на 11% по сравнению с январем и на 1% меньше, чем в феврале 2022 года. Больше всего по сравнению с февралем 2022 года снизилась активность чартерных флотов.

Трафик крупногабаритных джетов в регионе в феврале был неоднозначным. Рейсы суперсредних бизнес-джетов были на уровне прошлого года, и на 26% больше, чем в 2019 году, хотя налет сократился на 2% по сравнению с прошлым годом. Полеты тяжелых самолетов сократились на 11% по сравнению с прошлым годом, а налет упал на 12%. Трафик сверхдальних джетов на 3% выше по сравнению с прошлым годом, а налет вырос на 4%.

Трансатлантические рейсы бизнес-джетов (Северная Америка — Европа) завершили февраль на уровне прошлого года, но на 2% больше, чем в

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	377,541	74%	19.6%	58.9%	-8.8%	-16.3%
Business Aviation	84,462	17%	-8.9%	17.8%	11.3%	10.9%
Other	30,557	6%	39.3%	69.2%	73.3%	48.5%
Cargo	14,720	3%	-16.3%	-17.1%	0.3%	8.7%
Grand Total	507,280	100%	13.3%	47.0%	-2.8%	-9.7%

Глобальный трафик самолетов с 1 по 6 марта 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

феврале 2019 года. Семейство Global Express/6000 было самым популярным на трансатлантических рейсах в феврале, Тетерборо — Лутон — самым загруженным маршрутом. Пока активность в марте на 16% выше, чем в марте прошлого года, и на 25% больше, чем в марте 2019 года.

Европа

В Европе в течение 9-й недели 2023 г. было выполнено 9216 полетов бизнес-джетов, что на 2% больше, чем на 8-й неделе, и на 15% меньше, чем в те же даты 2022 года. Активность за последние четыре недели была на 10% ниже по сравнению с 2022 годом. Трафик регулярных авиакомпаний в феврале вырос на 25% по сравнению с 2022 годом, хотя все еще на 22% отстает от допандемийного февраля 2019 года.

В феврале активность бизнес-джетов снизилась на 10% по сравнению с прошлым годом, хотя на 5% выше, чем в 2019 году. Без учета России, февральский тренд на 7% ниже прошлого года, и на 9% выше по сравнению с 2019 годом. 70% рейсов бизнес-джетов в феврале были международными, и этот трафик на 13% меньше по сравнению с про-

Departure Airport	Departures [▼] PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
LSGG,GVA,Geneva Cointrin Intl.,Geneva (CH)	1,136	42.1%	-11.9%	85.6%	2.0%	13.4%
LSGS,SIR,Sion,Sion	454	16.8%	-13.5%	158.0%	24.0%	22.0%
LSZS,SMV,Samedan,Samedan	404	15.0%	10.7%	184.5%	26.3%	36.5%
LOWI,INN,Innsbruck,Innsbruck	340	12.6%	3.3%	226.9%	3.0%	1.2%
LSZB,BRN,Bern Belp,Bern	281	10.4%	-7.0%	83.7%	-14.6%	-15.1%
LFLP,NCY,Annecy-Haute-Savoie-Mont Blanc,Annecy/Meythet	86	3.2%	-28.9%	95.5%	-16.5%	-15.7%
Grand Total	2,701	100.0%	-7.8%	119.4%	5.4%	10.7%

Рейсы бизнес-джетов из европейских горнолыжных курортов, февраль 2023 г., по сравнению с предыдущими годами

шлым годом, хотя на 7% больше, чем в 2019 году. Внутренние рейсы в феврале сократились на 3% по сравнению с прошлым годом, и их выполнено на 2% больше по сравнению с 2019 годом.

Активность бизнес-авиации в аэропортах вблизи европейских горнолыжных курортов в феврале этого года была смешанной: в аэропортах Самедан и Инсбрук наблюдался рост по сравнению с прошлым годом, а в аэропортах Женевы, Сиона, Берна и Аннеси — снижение. Общая активность в этой группе аэропортов снизилась на 8% по сравнению с

прошлым годом, хотя и на 11% выше относительно 2019 года.

Чартеры в этих шести аэропортах увеличили трафик, по сравнению с 2019 годом выполнено на 27% больше рейсов. Количество рейсов операторов по управлению воздушными судами в этих аэропортах сократилось на 6% по сравнению с 2019 годом и на 21% по сравнению с прошлым годом. Полеты крупногабаритных джетов в эти шесть аэропортов выросли по сравнению с прошлым годом: сверхдальние показали рост на 1% по сравнению с прошлым годом, бизнес-лайнеры — на 37%.

В начале марта (с 1 по 6 марта) в Европе активность всего на 4% выше, по сравнению с сопоставимым периодом 2019 года. Швеция является единственным крупным рынком, на котором наблюдается рост относительно прошлого года, а в Великобритании, Швейцарии и Австрии зафиксировано небольшое снижение по сравнению с 2019 годом. Париж-Ле-Бурже — Женева — самый загруженный

Operator Type	Departures [▼]	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Aircraft Management	300	36%	-5.4%	117.4%	-8.0%	4.9%
Private Flight Department	165	20%	-5.7%	205.6%	6.5%	-2.9%
Corporate Flight Department	154	18%	18.5%	250.0%	-11.0%	-9.9%
Branded Charter	151	18%	4.1%	98.7%	19.8%	20.8%
Fractional Ownership	75	9%	2.7%	78.6%	0.0%	11.9%

Топ-5 типов операторов бизнес-джетов на трансатлантических рейсах с 1 по 28 февраля 2023 года по сравнению с предыдущими годами

маршрут в этом месяце, хотя количество рейсов на 6% меньше, чем в прошлом году.

В марте сверхлегкие джеты сохраняют самый большой рост по сравнению с 2019 годом, а бизнес-лайнеры — самое большое снижение по сравнению с 2019 годом. Легкие бизнес-джеты выполнили больше всего рейсов в этом месяце, хотя трафик на 14% отстает от сопоставимых показателей прошлого года и на 5% опережает уровень 2019 года.

Остальной мир

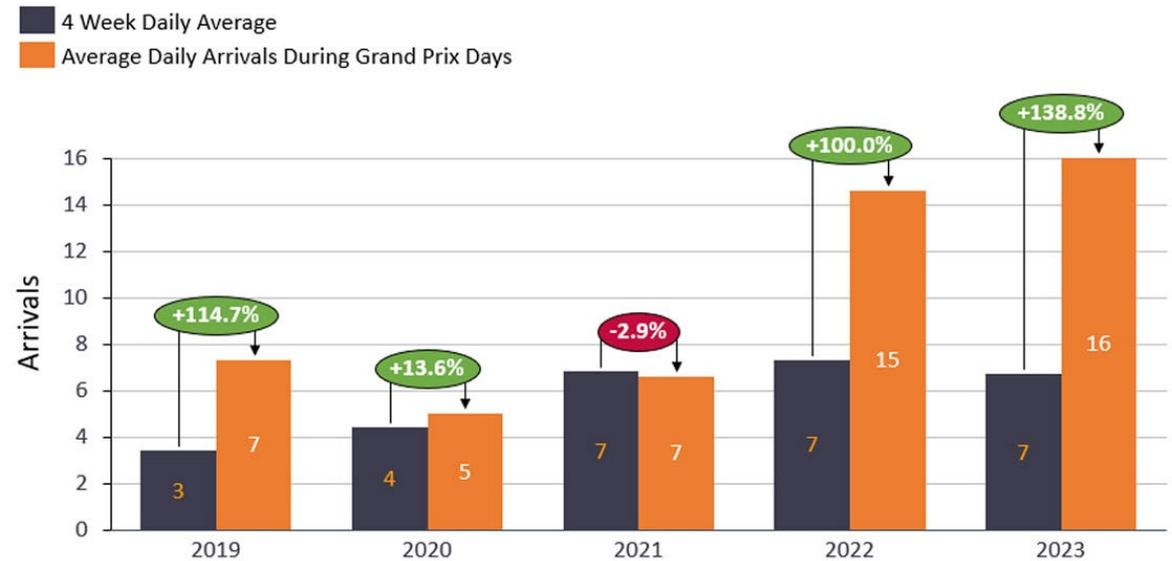
На 9-й неделе 2023 года, с 27 февраля по 5 марта, активность в Африке была на уровне прошлого года, в Азии выросла на 21%, на Ближнем Востоке — на 10%, а в Южной Америке — на 52%. В первые шесть дней марта Бразилия была ведущим рынком бизнес-джетов в остальном мире, за ней следует Австралия. Китай начинает этот месяц с отставанием от сопоставимого периода 2019 года на 6%, но на 34% опережает прошлый год. С начала года (1 января - 6 марта) активность бизнес-авиации в Китае на 19% выше по сравнению с прошлым годом, и на 0,2% ниже относительно 2019. Для сравнения, активность регулярных авиакомпаний на 34% выше по сравнению с 2022 годом, и на 32% ниже 2019 года.

В Бахрейне наблюдался трехзначный рост по сравнению с прошлым годом и рост более чем на 400% по сравнению с 2019 годом. Рост в Бахрейне в этом месяце, вероятно, связан с проведением Гран-При F1 в прошлые выходные (3–5 марта). В выходные дни в Международный аэропорт Бахрейна (OBBI) прибыло 48 бизнес-джетов, в среднем 16 прибытий каждый день во время проведения мероприятия, трехзначный рост по сравнению со средним числом ежедневных прибытий за предыдущие 4 недели.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Ев-

Bahrain F1 Grand Prix: Average Daily Arrivals

WINGX



Dates:

2019: 29 – 31 March
 2020: 26 – 29 November**
 2021: 26 – 28 March
 2022: 18 – 20 March
 2023: 3 – 5 March

Airport: OBBI

*Business jets only: Helicopters, pistons, turboprops excluded
 ** Zero attendance event

Среднее количество прилетов в день во время Гран-При по сравнению со средним ежедневным прилетом за 4 недели, Гран-При Бахрейна 2019–2023 гг. Цифры округлены.

ропейский рынок еще больше смягчился в феврале, вернувшись к уровню 2019 года, хотя потери от российских клиентов в годовом исчислении «уйдут» в следующем месяце. В Северной Америке чартерный рынок в настоящее время несколько отстал от своего пика, но сохраняет солидный прирост относительно 2019 года. Суперсредние и крупноразмерные джеты по-прежнему летают на рекордных уровнях. На Ближнем Востоке активность бизнес-джетов на Гран-При Бахрейна демонстрирует очень высокий спрос в регионе».

BBGA: Грету Тунберг нам в союзники

Отрасль гражданской и деловой авиации должна быть более откровенной и уверенной в своих экологических достижениях и целях, если она хочет успешно бороться с растущей враждебностью со стороны влиятельного и осведомленного в средствах массовой информации экологического лобби. Это было основным посланием, прозвучавшим на ежегодной конференции Британской ассоциации бизнес-авиации и АОН (BBGA) в Лондоне.

Конференция, проходившая в лондонском отеле Leonardo Royal Hotel St Paul's, была ненадолго прервана представителями климатических активистов из группы «Лондон без ископаемых». Эта группа активистов заявила в своем посте в Instagram, что мероприятие было направлено на то, чтобы заявить о своей вере в то, что «авиация совершенно неэкологична и в настоящее время не существует технологий, которые сделали бы ее зеленой».

Рана Уокер, соучредитель и главный консультант фирмы GR&AT по развитию бизнеса и управлению кризисными ситуациями, сообщила делегатам, что платформы социальных сетей, такие как Instagram, TikTok и Twitter, являются важными инструментами отрасли для борьбы с дезинформацией со стороны противников деловой авиации. «Это то, что мы не можем игнорировать, поэтому мы должны вмешиваться — и вмешиваться с умом», — сказала она.

По словам Уокер, кликбейт и распространение дезинформации могут быть широко распространены и в будущем. «Мы знаем, что деловая авиация несет ответственность только за 0,04% глобальных выбросов углерода, но вас часто преследуют как «сильных загрязнителей», — сказала она. Следовательно, большая часть нарративов экологов и основных средств массовой информации носит негативный характер, что приводит к частым призывам к запрету частных самолетов, осуждению полетов, высоким налогам на часто летающих пассажиров «или даже к обвинению отрасли в преступности».

Экологи с невероятным успехом использовали возможности социальных сетей для продвижения своих планов. Среди них, по предположению Уокер, выделяются базирующаяся в Великобритании группа активистов Just Stop Oil, которая использует эмоциональные рекламные трюки, такие как порча бесценных произведений искусства и исторических зданий, чтобы привлечь внимание к своему делу, и Грета Тунберг. «Эффект Греты стойкий, сенсационный и полностью посвящен экологии», — сказала Уокер. «Люди ей верят. Люди поддерживают ее, особенно молодежь, поэтому привлечение



таких активистов, как Грета, к дальнейшему разговору будет чрезвычайно важно не только для информирования, но и для просвещения», — добавила она.

Враждебное отношение к бизнес-авиации в Европе также проявилось во множестве протестов со стороны других групп активистов, таких как Extinction Rebellion. Эти громкие протесты включали блокировку въездов в аэропорт Фарнборо и офиса компании Harrods в лондонском аэропорту

Лутон в Великобритании. Подобные акции протеста были также организованы в аэропорту Милан-Линате в Италии, и около 500 голландских членов Гринпис въехали на велосипедах в анклав деловой авиации в амстердамском аэропорту Схипхол и заблокировали самолеты в течение восьми часов. «У этих групп есть импульс», — признала Уокер, — поэтому важно, чтобы как отрасль вы сотрудничали и работали вместе».

Рана Уокер назвала устойчивость «проблемой

каждого». «Это наша планета и мы хотим сделать лучше для будущих поколений. Поэтому крайне важно, чтобы отрасль открыто сообщала об успехах, которых она добивается в этой области. Вы хотите стать нулевыми к 2050 году? Убедитесь, что политики и общественность знают о прогрессе, которого вы добиваетесь на пути к безуглеродному будущему, используя социальные сети, онлайн- и офлайн-маркетинг», — сказала она.

Эти меры включает в себя иллюстрацию прогресса, достигнутого в разработке экологических систем воздушных судов, а также в производстве и доступности устойчивого авиационного топлива (SAF). «Производство SAF утроилось в прошлом году. Так вы говорите об этом на своих платформах? В вашем взаимодействии со СМИ и в беседах с сообществом? Надеюсь на это», — сказала Уокер.

Отрасль может эффективно сотрудничать через средства массовой информации, местные и национальные торговые ассоциации, а также школы и университеты, «в то время как добавление научного активиста в совет директоров вашей компании также может помочь повысить осведомленность», — предположила она.

Сброс негативного образа деловых самолетов как экстравагантности богатых людей также важен в поисках общественного одобрения. «На самом деле, большинство деловых самолетов используются для медицинских, грузовых, гуманитарных и деловых миссий, поэтому их следует эффективно продвигать», — сказала Уокер. «Не сидеть сложа руки и быть жертвой, не отклонять, а информировать и просвещать».



Итальянская SJI планирует начать производство SSJ100 в ОАЭ

SuperJet International (SJI), бывшее совместное предприятие итальянской Leonardo и российской Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), претендует на маловероятное возвращение, включая планы по возобновлению производства регионального самолета SSJ100 на новой площадке в ОАЭ.

Как сообщает Flightglobal, центральное место в этих усилиях, при условии одобрения правительства Италии и России, занимает продажа 49% акций ОАК в SJI, базирующаяся в Венеции, компании Mark AB Capital Investments из ОАЭ, которая присоединится к существующим акционерам Studio Guidotti International (41%) и Leonardo (10%).

«С [ратификацией] этого соглашения ОАК фактически выйдет из программы Superjet», — говорится в сообщении SJI.

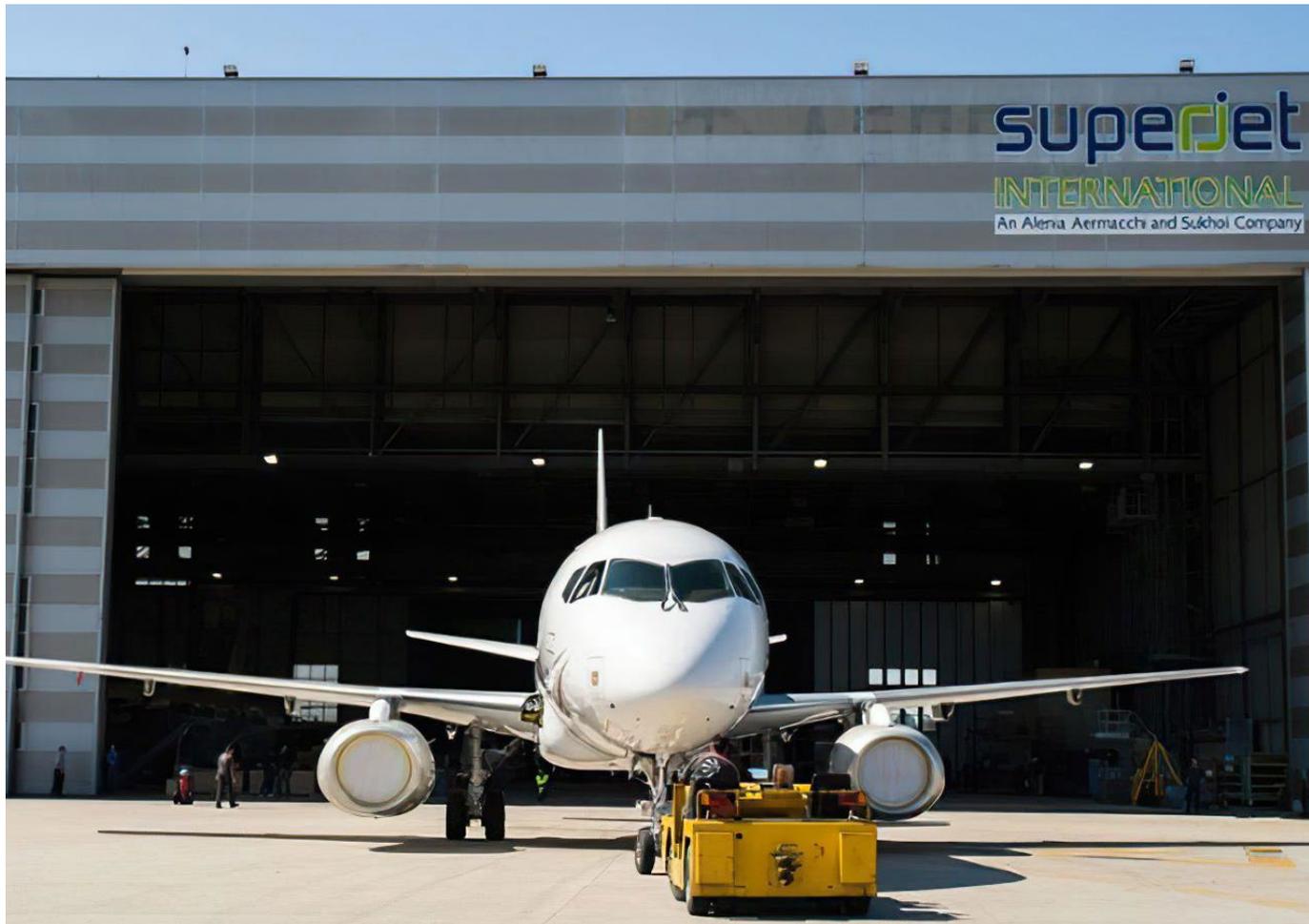
Но неясно, как именно государственная ОАК выйдет из проекта. Сейчас производитель продвигает разработку «русифицированной» версии Superjet, лишенной западного оборудования и получившей название SSJ-New, которая уже привлекла крупные заказы от российских авиакомпаний.

Отказаться от этих планов со стороны ОАК не представляется возможным, учитывая потребность российских перевозчиков в самолетах отечественного производства при международной изоляции из-за конфликта на Украине. Но если SJI возобновит производство, на рынке могут появиться два очень похожих региональных самолета.

Акции и активы SJI были заморожены в феврале 2022 года после начала спецоперации России на Украине, в результате чего на ее объекте в аэропорту Венеции Тессера остался штат из 110 сотрудников. Новый владелец предполагает «план перезапуска», согласно которому в компанию будет вложено 190 млн евро (\$201 млн), большая часть — 110 млн евро — пойдет на венецианскую площадку.

SJI заявляет, что инвестиции будут «поддерживать разработку новых конфигураций самолетов, строительство нового филиала в ОАЭ, а также постоянное совершенствование самолета для решения проблем рыночной конкуренции».

Компания планирует запустить новую линию



окончательной сборки самолета в международном аэропорту Аль-Айн, на которой будут производиться «зеленые» самолеты для комплектации в Венеции. Ранее SJI отвечала за продажи и маркетинг SSJ100 западным заказчикам, а также за комплектацию и поставку этих самолетов.

SJI прогнозирует рынок как минимум для 240 самолетов, включая пассажирские, грузовые и VIP-версии, «большинство из которых будет предназначено для рынков ОАЭ и Индии». Тем не менее, прежде чем можно будет начать производство, не-

обходимо будет преодолеть серьезные проблемы, особенно связанные с восстановлением цепочки поставок SSJ100.

Примечательно, что для замены прежних двигателей SaM146 потребуется закупить новые двигатели от PowerJet, совместного предприятия французской Safran и российского НПО «Сатурн».

SJI не раскрывает, когда ожидается выпуск первого самолета с производственной линии в Аль-Айне, и как она предлагает воссоздать базу поставщиков.

Согласно интервью Gulf News с генеральным директором Mark AB Абдуллой аль-Кубайси, завод, в который будет инвестировано \$180 млн, планируется запустить в 2025 году и первоначально производить 10-15 самолетов в год.

В дополнение к работам по комплектации, венецианская площадка станет проектной организацией и организацией по производству SSJ100. Она также будет нести ответственность за маркетинг и продажи, установку опций, обучение экипажей, летные испытания, поставки и поддержку клиентов.



Рынок вертолетов в 2023 году остается неопределенным

Производители и ведущие аналитики вертолетной отрасли ожидают, что в 2023 году рынки как новых, так и подержанных гражданских вертолетов будут неопределенными из-за трех факторов: запасы, инфляция и ограничения цепочки поставок.

В то время как гражданский рынок в основном вернулся к норме, существовавшей до пандемии, с точки зрения общих продаж новых вертолетов,

рост цен оказал растущее давление на и без того ограниченный вторичный рынок. Значимые прогнозы в этой среде, омраченной продолжающейся экономической неопределенностью, настолько сложны, что в этом году Honeywell впервые не опубликует на выставке Heli-Expo Международной вертолетной ассоциации (NAI) свой прогноз продаж газотурбинных вертолетов.

«Вертолетный рынок на самом деле представляет собой мрачную картину», — сказал Джейсон Зильбербранд, президент отдела оценки и консультирования Vref. «Вы знаете, я думаю, что людям действительно сложно понять, что происходит, что они должны делать».

Джейсон Кмиецик, президент HelValues, согласен с этим. «Всем очень сложно сказать, как сложится 2023 год», — отметил он.

Для производителей, уже сообщающих о результатах продаж гражданских вертолетов в 2022 году, тенденция, по-видимому, указывает на то же самое, возможно, с небольшим увеличением производства, но этого недостаточно, чтобы снять давление со вторичного рынка. Airbus Helicopters заявила, что сохранит свою 52% долю на рынке гражданских вертолетов в 2022 году с 374 заказами и 344 поставками. Между тем налет клиентского парка вернулся к допандемийному уровню 2019 года. Спрос на однодвигательные и легкие двухдвигательные вертолеты компании снова лидировал, в совокупности на них пришлось 342 заказа, в то время как спрос на суперсредние Airbus, H175 и H160, оставался слабым, заказано только на восемь и 12 экземпляров соответственно.

«Наши заказы поступили от 203 клиентов из 48 стран, что подчеркивает важность нашей глобальной сети, а также показывает, что в непростые времена роль вертолетов важнее, чем когда-либо», — сказал генеральный директор Airbus Helicopters Бруно Эвен. «2022 был годом, когда Airbus Helicopters укрепила свое восстановление в усло-



виях нестабильности из-за конфликта на Украине и хрупкой цепочки поставок».

Гражданские поставки Bell Textron выросли, но в основном благодаря популярности высокопроизводительного легкого Bell 505. В целом, как для военных, так и для гражданских продаж, выручка Bell упала на 4,9% по сравнению с показателями в 2021 году, до \$3,1 млрд, в то время как прибыль составила \$282 млн. Bell заявила, что ожидает умеренного роста выручки в 2023 году — примерно до \$3,3 млрд — при сопоставимой рентабельности. Bell закончила 2022 год с объемом портфеля заказов в \$4,8 млрд и поставила 176 гражданских вертолетов по сравнению со 156 в 2021 году. Общее количество

поставок включало 83 Bell 505 и 49 Bell 407, а также 32 Bell 429. Поставки Bell 505 продемонстрировали наибольший прирост, увеличившись с 63 в 2021 году. За этот период поставки Bell 412 увеличились более чем вдвое, с семи до 15.

По данным консалтинговой компании Aero Asset, спрос на однодвигательные газотурбинные вертолеты как на новые, так и со вторичного рынка остается высоким, а предложение ограничено. Она сообщила, что рынок подержанных однодвигательных вертолетов во всем мире оставался напряженным на протяжении большей части 2022 года, с некоторыми признаками ослабления в Северной Америке в течение большей части года и в Европе

в течение четвертого квартала. По данным Aero Asset, продажи этих моделей в 2022 году упали на 12% по сравнению с 2021 годом. За год было продано 212 машин на общую сумму \$387 млн, что на 15% меньше, чем в 2021 году.

В 2022 году на VIP-сегмент приходилось 60% всех транзакций на вторичном рынке, в то время как предложение вертолетов, предназначенных для оказания неотложной медицинской помощи, остается на рекордно низком уровне. Количество выставленных на продажу вертолетов общего назначения сократилось на 30% по сравнению с прошлым годом. Поставки популярных моделей остаются ограниченными: поставки Airbus AS350B3/H125, Bell 407/GX/P/I и Airbus EC130B4/H130 всего за пять месяцев остаются на уровне продаж 2022 года. Leonardo AW119, хотя и занял последнее место, по-прежнему продемонстрировал высокую скорость продаж на уровне 10 месяцев.

«На покупателей из Северной Америки приходилось почти 60% продаж всех однодвигательных вертолетов в 2022 году, в то время как розничные сделки в Европе упали на 40% по сравнению с прошлым годом», — сказала Валери Перейра, вице-президент по маркетинговым исследованиям Aero Asset. «Запасы на вторичном рынке упали на 40% по сравнению с прошлым годом, но выросли в четвертом квартале и фактически утроились в Северной Америке между вторым и последним кварталами».

Но такая картина недолго остается на рынке, комментируют в HeliValues. Более 90% корректировок, внесенных в официальную синюю книгу вертоле-



тов HeliValues в обзоре цен за четвертый квартал 2022 года, недавно увеличились. «Предложение вертолетов на вторичном рынке будет продолжать сокращаться. Часть того, что осталось на рынке, — это вертолеты, которые покупатели рассматривали и уже отказались от них. Мы начинаем получать много электронных писем от брокеров, которые ищут вертолеты, снятые с продажи, потому что на определенные модели спрос больше, чем предложение».

Что касается однодвигательных вертолетов, в HeliValues отмечает высокий спрос на Airbus AS серии, Bell 407 и 206L-3 и L-4, а также на более новые вертолеты серии MD 500, в то время как владельцы все чаще расстаются со старыми воздушными судами. Рынок легких двухдвигательных вертолетов также очень активен почти для всех моделей Airbus EC135 и EC145. Среди средних двухдвигательных вертолетов находят себе применение на рынке VIP Sikorsky S-76C+ и C++; однако в более широкой перспективе спрос на модели S-76 снизился, поскольку они уходят из офшорного энергетического сектора.

В сегменте популярных двухдвигательных вертолетов также не все однозначно, хотя за последние шесть месяцев цена на подержанные Leonardo AW139 несколько снизилась, спрос на лизинг увеличился. «Арендные ставки растут быстрее, чем падает стоимость. AW139 по-прежнему остается одним из самых популярных вертолетов, потому что он зарекомендовал себя как очень надежный. Всем он нравится, всем нравится на нем летать, всем нравится с ним работать».

По словам HeliValues, лизинговая активность также растет в отношении тяжелых Airbus EC225LP и Sikorsky S-92A, что снижает предложение и стимулирует возможное повышение цен. «Наконец-то мы начинаем наблюдать первый за многие годы рост цен на вертолеты тяжелого класса», — сказали в HeliValues, добавив, что сделки в третьем и четвертом кварталах 2022 года привели к повышению стоимости как EC225LP, так и S-92A. Продажи EC225LP были связаны с сектором авиационных работ или поисково-спасательных служб, а продажи S-92A оставались в офшорном секторе. Растущая зависимость офшорного рынка от S-92A в качестве основного тяжелого двухдвигательного вертолета может проложить путь для Bell 525 в качестве альтернативного вертолета, особенно в Северном море, в зависимости от его возможной

продажной цены и сроков его окончательной сертификации.

По мнению экспертов, вероятность того, что производители значительно увеличат производство, чтобы уменьшить дефицит во всех категориях, остается низкой. «Я думаю, что производители ограничены в ресурсах», — резюмирует Зильбербранд, который не видит, что поставки и цены вернутся к норме даже в 2024 году.

В HeliValues считают, что производители будут проявлять осторожность в отношении увеличения производства в условиях экономической неопределенности. «Учитывая такое поведение, есть вероятность, что вторичный рынок останется тесным для новых и текущих серийных моделей».



Самолет недели

Оператор/владелец: *Embraer Executive Jet*

Тип: *Embraer Phenom 300E*

Год выпуска: **2021 г.**

Место съемки: *декабрь 2022 года, Jebel Ali Al Maktoum Int'l – OMDW, United Arab Emirates*



Фото: *Дмитрий Петроченко*