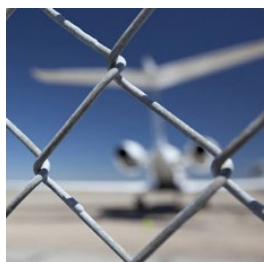
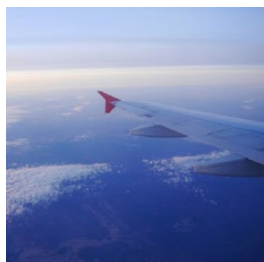




На минувшей неделе отчитались брокеры, работающие на вторичном рынке. В недавно опубликованном отчете IADA о рынке за четыре квартала 2022 года сообщается о 1399 сделках по продаже подержанных самолетов, заключенных в 2022 году, по сравнению с 1370 сделками в 2021 году, что на 2% больше и является самым высоким показателем для членов IADA за последнее время. В течение года объем продаж составил \$9,3 млрд, или в среднем около \$8 млн за транзакцию. Как и ожидалось, декабрь стал самым загруженным месяцем года: было зарегистрировано 259 сделки, что удвоило среднемесячный объем за год и превысило 255 сделки в декабре 2021 года.

По данным маркетплейса частных чартерных авиаперевозок JetASAP, общая средняя почасовая стоимость чартеров в первые недели января была ниже, чем в декабре. Снижение наблюдалось во всех классах воздушных судов. Самолеты суперсреднего размера показали самое резкое падение: на 16%, до \$10177 за летный час. Цены на чартерные рейсы легких бизнес-джетов упали на 6%, до \$6602, в то время как средние самолеты показали снижение ставок на 5%, до \$8083. Стоимость часа тяжелых самолетов упала на 7%, до \$12496. Исключение составили турбовинтовые самолеты, цена которых осталась относительно неизменной на уровне \$4133 после повышения в ноябре.

За 16 дней января 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 3% опережает тот же 16-дневный период 2022 года, и на 16% выше уровня 2019 года. Если рассмотреть только бизнес-джеты, то объем рейсов на 1% больше относительно прошлого года и на 20% опережает показатели 2019 года. В период с 16 января 2022 по 16 января 2023 год было совершено 3,7 млн полетов бизнес-джетов, что на 11% больше, чем за предыдущие 12 месяцев, с января 2021 по январь 2022. В период с 16 января 2022 по 16 января 2023 год было выполнено 1,8 млн рейсов турбовинтовых самолетов, что на 7% больше, чем за предыдущий 12-месячный период.



Трафик на ВЭФ ниже допандемийного уровня

WINGX: Активность бизнес-джетов держится, несколько теряя позиции по сравнению с рекордным трафиком в январе прошлого года, когда окончание карантина вызвало всплеск отложенного спроса. Трансатлантические рейсы по-прежнему показывают рост

стр. 20

В ЕС хотят летать над Сибирью бесплатно

Россия, если ограничения для западных компаний на пролет над ее территорией будут сняты, должна перестать взимать плату с иностранных авиакомпаний за использование неба над Сибирью, заявил руководитель генерального директората по транспорту Еврокомиссии Хенрик Холлолей

стр. 23

Может ли свой вертолет приносить прибыль?

Виктор Мартынов, генеральный директор ООО «Вертолетные технологии»: владельцы воздушных судов стали чаще задумываться над сокращением расходов на их содержание – базирование, заработная плата летному составу, страхование ответственности, постоянное и периодическое обслуживание и многое другое

стр. 24

Стоянка на запасном. Тенденции 2023

2022 год без преувеличения стал переломным для бизнес-авиации России: рынок лихорадило, амплитуда между подъемом и падением спроса была беспрецедентно высокой. И хотя индустрия не превратилась в руины, оснований для оптимизма немного. Торможение, вероятно, пойдет с отсрочкой во времени

стр. 26

Стали востребованы непривитые экипажи для полетов на бизнес-джетах

Бывший пилот Jetstar Алан Дана заявил, что богатые люди ищут непривитых пилотов для управления своими частными самолетами, сообщает Infowars.

«Они могут позволить себе роскошь выбирать, потому что в Соединенных Штатах все еще есть большое количество членов экипажа, которые не вакцинированы, потому что компании, в которых они работают, не требуют этого», — говорит бывший пилот JetStar. «Пассажиры авиакомпании, купившей билет, не имеют такой роскоши».

Дана сказал, что Джош Йодер, глава американской группы пилотов Freedom Flyers, выступающей против вакцинации, получает запросы от элиты, заинтересованной в найме непривитых пилотов для своих деловых поездок.

«Сейчас ему звонят богатые бизнесмены и компании с просьбами летать со своими руководителями на бизнес-джетах с непривитым экипажем», — сказал Дана в программе «Maria Zeee без цензуры». «Эти богатые бизнесмены требуют непривитых членов экипажа в своих командировках».

В 2021 году почти все крупные авиакомпании США ввели экспериментальную вакцину от COVID для пилотов и членов экипажа, в результате чего несогласные пилоты сформировали US Freedom Flyers.

Два года спустя новые данные и увеличение числа задокументированных случаев «внезапной смерти» людей после получения мРНК-вакцины COVID-19, по-видимому, заставляют элиту сомневаться в тех, кто управляет их самолетами.



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

Российский вертолет «Ансат» сертифицирован в Индии

Генеральное управление гражданской авиации Индии (DGCA) валидировало сертификат типа вертолета «Ансат», сообщила Росавиация.

«Одобрению российского вертолета предшествовала совместная работа Росавиации и DGCA. В период с 30 октября по 4 ноября 2022 года состоялся совместный визит делегаций Росавиации и DGCA на «Казанский вертолетный завод» холдинга «Вертолеты России», в ходе которого индийские коллеги детально ознакомились с производством вертолетов», - говорится в сообщении ведомства.

Легкий многоцелевой вертолет «Ансат» предназначен для перевозки пассажиров, транспортиров-

ки грузов внутри грузовой кабины или на внешней подвеске, а также решения специальных задач в интересах различных заказчиков.

Вертолет может применяться в различных вариантах целевого назначения: поисково-спасательном, патрульном, медицинском, учебно-тренировочном, грузопассажирском, VIP, противопожарном варианте.

Несколько «Ансатов» ранее были поставлены в Мексику, Зимбабве, Туркмению. В 2020 году сертификат типа вертолета был валидирован авиавластями Китая.





Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

В январе средняя стоимость чартерных авиаперевозок существенно снизилась

По данным маркетплейса частных чартерных авиаперевозок JetASAP, общая средняя почасовая стоимость чартеров в первые недели января была ниже, чем в декабре. Данные по ценам основаны на 2830 предложениях клиентов, использующих приложение JetASAP. В первые две недели января наблюдалось общее снижение чартерных ставок на 4%. Эту тенденцию можно наблюдать во всех классах реактивных самолетов после общего роста с ноября по декабрь, когда показатели выросли в среднем на 2,6%.

Снижение наблюдалось во всех классах воздушных судов. Самолеты суперсреднего размера показали самое резкое падение: на 16%, до \$10177 за летный час. Цены на чартерные рейсы легких бизнес-джетов упали на 6%, до \$6602, в то время как средние самолеты показали снижение ставок на 5%, до \$8083. Стоимость часа тяжелых самолетов упала на 7%, до \$12496. Исключением стали турбовинтовые самолеты, цена которых осталась относительно неизменной на уровне \$4133 после повышения в ноябре.




**КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ**

**ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ
ЛЮБОГО ТИПА.**

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



**BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT**

Embraer получил одобрение FAA и EASA на Phenom 300MED

Компания Embraer сообщает о получении дополнительного сертификата типа (STC) от Федерального авиационного управления США (FAA) и Агентства по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) на медицинский вариант Phenom 300MED.

Самолеты смогут быть переоборудованы в сервисном центре Embraer в Форт-Лодердейле, штат Флорида.

О новой модификации Phenom 300 бразильский производитель заявил в августе 2020 года. Новый самолет Phenom 300MED разрабатывался в партнерстве с компаниями Umlaut и Aerolite. Embraer позиционирует Phenom 300MED в качестве уни-

версального решения, как для коммерческих операторов, так и для госструктур.

Как комментируют представители бразильского производителя, для заказчиков будут доступны различные конфигурации салона. Так, предусмотрена установка одних или двух носилок с разнообразным медицинским оборудованием по выбору заказчика. В топ-версии самолет можно будет назвать полноценной «летающей больницей». Партнеры подчеркивают, что проект реализован с нуля и немаловажным фактором является возможность быстрой конвертации в различные варианты, включая пассажирский для срочной транспортировки медицинского персонала.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Пассажирский самолет Ту-214 в Казани выставили на продажу на Avito

Самолет Ту-214 выставили на продажу на Avito за 710 млн рублей. «Самолет реализуется в рамках ФЗ 127 „О банкротстве“. Прошу прочитать, что такое торги по банкротству в интернете, прежде чем звонить», — указал автор в объявлении.

Продавец скрыл свои данные на сайте, однако на официальном портале торгов указано, что правообладателем воздушного судна является госпредприятие «Авиакомплект» на праве хозяйственного ведения. Здесь начальная стоимость судна оценивается уже в 747 млн рублей.

На сайте «Авиакомплекта» также размещено при-

глашение на участие в торгах. Заявки на торги по продаже Ту-214 принимаются до 25 января, открытый электронный аукцион состоится 2 февраля.

Находится самолет на территории аэродрома «Борисглебское» Казанского авиационного завода им. Горбунова — филиала ПАО «Туполев». Самолет на 158 пассажирских мест с бортовым номером RA-64504 выпущен в 2002 году. Сертификат его годной летности истек в 2019-м. В документах на сайте торгов указано, что сейчас он не в летной годности.

Источник: Бизнес Online

Самолет) ту-214



710 000 000

Пользователь
Частное лицо

Документы проверены

Подписаться на продавца

Представляем Як-40Д VIP

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



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

E-mail: flight@mydreamjet.ru

Dream Jet

Geneva Airpark близка к допандемийным показателям

Швейцарский провайдер деловой авиации в аэропорту Женевы Geneva Airpark по итогам 2022 года смог существенно увеличить количество обслуженных рейсов. По предварительным данным за минувшие 12 месяцев компания обслужила 2500 рейсов, что на 15% больше, чем в 2021 г., и на 9% больше, чем в 2019 году, когда было обслужено 2188 рейсов.

В компании отметили, что данные показывают, что после двух лет ограничений на поездки клиенты вернулись к нормальной активности. Также в Geneva Airpark отметили существенный рост «новичков», которые впервые воспользовались услугами провайдера.

Оборот Geneva Airpark вырос на 83,4% по сравнению с 2021 годом и на 60% по сравнению с 2020 годом. «Рынок восстанавливается, но еще не вернулся к допандемийному уровню 2019 года с финансовой точки зрения».

Компания Geneva Airpark, сертифицированная в соответствии с требованиями Part 145 EASA, работает в аэропорту Женевы с 2009 года и предлагает широкий спектр услуг в сфере бизнес-авиации. В распоряжении Geneva Airpark находится инфраструктура площадью 20000 кв.м., в том числе ангар, перрон, офисы и автостоянка. Все объекты расположены в аэропорту Женевы рядом с терминалом бизнес-авиации С3. К ним есть прямой доступ со взлетно-посадочной полосы.



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

Аварийность турбопропов в прошлом году увеличилась

Согласно данным, собранным AIN, с зарегистрированными в США бизнес-джетами в прошлом году не произошло ни одной авиационной катастрофы (со смертельным исходом). Это значительное улучшение по сравнению с 2021 годом, когда 23 человека погибли в шести (все по Part 91) авариях с участием бизнес-джетов с номерами N.

Между тем, в прошлом году бизнес-джеты, не зарегистрированные в США, попали в три автокатастрофы со смертельным исходом, в результате чего погибло 14 человек по сравнению с одним погибшим в результате одной авиакатастрофы в 2021 году.

В результате всплеска авиационных происшествий с турбовинтовыми самолетами бизнес-класса, зарегистрированными в США, в прошлом году в 11 авариях погибло 37 человек по сравнению с 23 смертельными случаями в 10 авариях в 2021 году. Все аварии со смертельным исходом за оба сопоставимых периода, кроме одной, произошли при полетах Part 91. Девять катастроф со смертельным исходом с участием турбовинтовых самолетов, не зарегистрированных в США, в 2022 году лишь на одну больше чем в 2021 году, но число погибших уменьшилось с 40 в 2021 году до 26 в прошлом году.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Летать до 70 лет

Крупные долевые и чартерные операторы теперь имеют возможность установить потолок возраста для пилотов в 70 лет в соответствии с малоизвестным положением в сводном законопроекте о федеральных расходах США, который был принят в конце прошлого месяца.

Эта мера не является обязательной, но предоставляет возможность ограничения возраста в 70 лет для операторов Part 91K и Part 135, которые совершили не менее 75 000 полетов бизнес-джетов в 2019 году или в любой последующий год. Этот порог составляет половину количества часов аналогичной меры, предложенной в пакете повторной авторизации FAA 2018 года, который представлял собой тщательно разработанный компромисс между NetJets и Ассоциацией пилотов NetJets.

Однако мера 2018 года установила бы обязательный пенсионный возраст. Ни эта последняя, ни предыдущая мера не указывали на заинтересованность NetJets, и на самом деле считается, что порог операций был снижен до 75 000, чтобы его можно было применить к большему числу операторов.

Первоначально предполагался уровень в 150 000 операций, чтобы гарантировать, что другие операторы, такие как оффшорные провайдеры или компании, занимающиеся медицинской эвакуацией, не попадут непреднамеренно в такой новый мандат, но добровольное ограничение снимает такие опасения. Несмотря на то, что последняя принятая мера является добровольной, она установит постоянный потолок, если оператор выберет этот путь, и у оператора не будет возможности поднять этот потолок.

Бизнес-авиация опровергает заявления о выбросах от полетов на ВЭФ

На этой неделе Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА), NBAA и NATA опубликовали опровержение в ответ на недавний доклад нидерландской экологической консалтинговой компании CE Delft, в котором освещаются выбросы CO₂ деловыми самолетами, направляющимися на ежегодный Всемирный экономический форум (ВЭФ) в Давосе, Швейцария.

Организации возразили на утверждение доклада о том, что ВЭФ привлекает до 1000 дополнительных рейсов, опровергнув его методологию и утверждая, что его данные включают деятельность, не связанную с событием, а также трафик военных и правительственных самолетов. Сам ВЭФ отмечает, что количество рейсов частных самолетов на мероприятие обычно составляет около 250 операций.

Ассоциации отметили, что для официальных и дру-

гих лиц, направляющихся на мероприятие, бизнес-авиация предлагает больше преимуществ, чем другие виды транспорта. Давос находится в отдаленной гористой местности, и если поездка из Лондона на поезде в одну сторону занимает целый день, то на частном самолете время в пути сокращается до 1,5 часов. Кроме того, частная авиация обеспечивает более высокий уровень безопасности, что важно для госчиновников и руководителей бизнеса.

Наконец, организации указали на достижения своей отрасли в области устойчивого развития, при этом постоянное совершенствование, обусловленное исследованиями и разработками, ведет к декарбонизации авиационной отрасли. В этом году организаторы форума заключили партнерское соглашение с Jet Aviation, чтобы предоставить посетителям доступ к сервису бронирования экологически чистого авиатоплива.



DRF увеличил трафик в прошлом году

Немецкая служба спасания DRF Luftrettung (German Air Rescue) подвела итоги работы за двенадцать месяцев 2022 года. Согласно данным компании, вертолеты и самолеты некоммерческой воздушно-спасательной организации выполнили 39 308 вылетов в период с января по декабрь 2022 года. Это на 3% больше, чем в 2021 году (38 076 вылетов).

В течение 2022 года наиболее распространенными причинами спасательных операций для DRF Luftrettung были пациенты с сердечными заболеваниями, такими как сердечные приступы (21%) и неотложные неврологические состояния (18%). За ними следуют жертвы, получившие травмы в результате падений (11%) и дорожно-транспортных происшествий (11%).

Как подчеркивают в службе, экипажи DRF Luftrettung часто демонстрируют непревзойденную скорость, особенно в чрезвычайных ситуациях, достигая мест выполнения задач в радиусе 60 километров за 15 минут. Экипажи 29 круглосуточных баз HEMS по всей стране также часто работали в ночное время — около 20% вылетов приходилось на ночные часы.

DRF Luftrettung — одна из крупнейших и наиболее опытных авиационных спасательных организаций в Европе. Компания и ее дочерние структуры эксплуатируют более 50 вертолетов Airbus на базах в Германии, Австрии, Лихтенштейне и Швейцарии для аварийно-спасательных и реанимационных перевозок, включая специальные работы, такие как операции по перевозке грузов на внешней подвеске.

Air Charter Scotland ввела в эксплуатацию два Embraer Praetor 600

Air Charter Scotland ввела в эксплуатацию два Embraer Praetor 600, которые были получены непосредственно с завода производителя. Оба бизнес-джета (G-MCEN и G-GDAB) уже доступны для выполнения чартерных рейсов из лондонского аэропорта Luton и ливерпульского аэропорта имени Джона Леннона.

В компании поясняют, что семейство Praetor от Embraer было признано революционным в своей размерной категории. Имея дальность полета 4000 морских миль (7408 км), Praetor 600 способен выполнять прямые рейсы из Лондона в Нью-Йорк за 7,5 часов и из Лондона в Дубай за 6,5 часов. С момента ввода в эксплуатацию самолеты Air Charter Scotland уже выполняли чартерные рейсы в Карибский бассейн и на Ближний Восток. Сейчас самолеты компании базируются в Лондоне, Глазго и Ньюкасле. Парк оператор состоит из самолетов Cessna

Citation XL и XLS+, Cessna Citation Latitude, Cessna Citation M2, Embraer Legacy 500, Embraer Praetor 600, Embraer Legacy 650 и Dassault Falcon 7X.

Air Charter Scotland является членом Британской ассоциации деловой авиации и АОН (BBGA) и Ассоциации чартерных самолетов (ACA), где Дерек Томсон является членом правления.

В конце прошлого года Air Charter Scotland Ltd и ее европейская дочерняя компания Air Charter Scotland Europe Ltd, стали организациями по поддержанию летной годности (CAMO). Соответствующие одобрения выданы регулирующими органами — управлением гражданской авиации Великобритании (CAA) и европейским EASA. Аккредитация является кульминацией 18-месячной работы, начатой непосредственно перед выходом Великобритании из ЕС.



Jet It выбирает Gogo

Американский доленой оператор Jet It выбрал решение для связи Avance L3 компании Gogo Business Aviation для установки на свой парк бизнес-джетов HondaJet, Gulfstream G150 и Embraer Phenom 300.



«После тщательной оценки каждого решения для связи в полете Gogo стала явным победителем для 26-ти самолетов нашего авиапарка», — сказал основатель и генеральный директор Jet It Гленн Гонсалес. «Мы являемся давним клиентом Gogo, и поняли, что Avance L3 полностью удовлетворяет потребности наших клиентов в связи. Услуги, предоставляемые Gogo, надежны и доступны по цене, а их клиентская поддержка соответствует жестким графикам, которые требуются для наших напряженных рейсов от побережья до побережья».

Jet It уже установил системы связи Gogo на свои HondaJet и установит Avance L3 на оставшуюся часть своего парка, включая все новые Phenom 300. Avance L3 — это решение Gogo для связи на легких самолетах, включающее Gogo Vision 360, которое обеспечивает неограниченную потоковую передачу видео по запросу, телепрограмм и других услуг, таких как движущиеся 3D-карты.

Gulfstream признана лидером в области устойчивого развития

Корпорация Gulfstream Aerospace объявила о том, что получила четыре аккредитации Департамента экологически чистых полетов Национальной ассоциации деловой авиации (NBAА). Недавно созданная программа отмечает лидерство Gulfstream в области устойчивого развития во всех ее локациях.

«Мы ценим партнерство с NBAА, которое признает наши усилия в области устойчивого развития», — сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Эти аккредитации отражают наше целостное стремление вести нашу отрасль к ее целям по углеродной нейтральности, и мы гордимся тем, что являемся первым производителем, получившим признание за эти усилия во всех четырех категориях — полеты, наземная поддержка, операции и инфраструктура».

Эта программа была запущена NBAА в 2022 году для признания «организаций деловой авиации, отвечающих исключительным стандартам экологической устойчивости».

Долгосрочная культура инноваций компании Gulfstream способствует созданию экологически чистых продуктов и методов благодаря использованию передовых авиационных технологий, ответственной эксплуатации и инвестициям в экологически чистое авиационное топливо (SAF).

В прошлом месяце Gulfstream стала первым в отрасли производителем деловых самолетов, который использует 100% SAF. Кроме того, объекты Gulfstream включают в себя более 2,2 млн кв. футов экологически чистых зданий как в США, так и в Великобритании.



Comlux отправил в тестовый полет первый полностью оборудованный ACJ TwoTwenty

Comlux отправил в тестовый полет первый полностью оборудованный ACJ TwoTwenty. В рамках летных испытаний будет дана оценка летным качествам воздушного судна перед передачей заказчику.

Лайнер также получил и новую ливрею. Стартовый заказчик — дубайская компания Five Hotels and Resorts. Основатель и председатель FIVE Hotels

Кабир Мулчандани ожидает поставку самолета по плану в январе.

Как рассказал Кабир Мулчандани, ACJ TwoTwenty, оснащенный двигателями Pratt & Whitney, представляет собой неповторимый самолет, предлагающий 16 мест, обеденный стол на 8 пассажиров, главный люкс с кроватью размера «king-size» и душем, электрохроматические оконные шторы и полно-

стью светодиодное освещение. Новый джет будет укомплектован полностью оборудованной кухней, высокоскоростным интернетом и двумя огромными телевизорами диагональю 55 дюймов. Все это позволит пассажирам прекрасно проводить время на борту самолета, способного находиться в воздухе 12 часов.

С ACJ TwoTwenty компания FIVE стремится предоставить своей разнообразной и лояльной клиентской базе уникальное путешествие с FIVE Flair, в котором сочетаются фирменная кухня для гурманов из местных заведений, таких как The Penthouse, Maiden Shanghai, Cinque и Soul Street, а также эксклюзивная музыка популярных арабских ди-джеев. И все это в роскошной, индивидуальной обстановке в небе.

Этот самолет пересечет весь земной шар, перевозя гостей в эксклюзивном стиле и предлагая массу возможностей для развлечений. FIVE переосмыслил все самое лучшее в эксклюзивном отдыхе. Как и в случае с отелями FIVE Hotels & Resorts, салон ACJ TwoTwenty предлагает гостям испытать новые ощущения во время полета, позволяя пассажирам пообедать, развлечься и взбодриться в самой роскошной и приватной обстановке, поясняет г-н Мулчандани.

FIVE выбрала Comlux Aviation для эксплуатации ACJ TwoTwenty посредством эксклюзивного чартерного соглашения в рамках мальтийского сертификата Comlux. Самолет с регистрационным номером 9N-FIVE, который в компании будут называть «Nine-Hotel-FIVE», поступит в эксплуатацию в первом квартале 2023 года.



Flexjet откроет в этом году три FBO

Долевой оператор Flexjet намерен расширить свою сеть частных терминалов в США, открыв три новых FBO в Майами, Монтане и Аризоне. Новые терминалы будут базироваться в аэропорту Опа-Лока в Майами (KOPF), международном аэропорту Бозман Йеллоустоун в Монтане (KBZN) и аэропорту Скоттсдейл в Аризоне (KSDL).

«Всё больше людей предпочитают путешествовать на частных самолетах», — сказала Меган Вульф, директор по работе с клиентами Flexjet. «Это увеличение трафика означает, что крупные FBO авиации общего назначения в популярных пунктах отправления и прибытия стали более загруженными, чем в прошлом. Залы ожидания Flexjet, предназначенные только для клиентов, предлагают комфорт и удобства, чтобы облегчить переход от самолета к конечному пункту назначения».

Ожидается, что терминал в Майами откроется первым и будет включать такие удобства, как бар и кафе, современные конференц-залы и специально выделенных консьержей. Он также будет служить сезонным центром вертолетного трансфера компании в Южной Флориде. Подразделение вертолетов было создано для перевозки владельцев самолетов Flexjet из аэропортов в конечные пункты назначения.

Эли Флинт, президент подразделения вертолетов Flexjet, сказал: «В масштабах всей отрасли до сих пор не существует интегрированной связи между операциями самолетов и городской воздушной мобильностью. Путешествие — это не просто перелет из одного аэропорта в другой, оно должно выходить за рамки этого, чтобы пассажир мог попасть

в пункты назначения за пределами аэропорта или даже в аэропорты, слишком маленькие для самолетов. Инновационный вертолетный сервис Flexjet станет дополнительным шагом, который сэкономит время путешественников и повысит удобство».

После завершения строительства новых FBO об-

щее количество частных терминалов компании в США достигнет восьми. Остальные пять расположены в: аэропорту Неаполя во Флориде (KAPF), аэропорту Тетерборо в Нью-Джерси (KTEB), аэропорту округа Вестчестер в Уайт-Плейнс, штат Нью-Йорк (KHPN), Даллас Лав Филд, штат Техас (KDAL) и Ван Найд, Лос-Анджелес, Калифорния (KVNY).



Дилеры IADA завершили 2022 год на высоком уровне

В то время как годовой объем продаж бизнес-джетов членами Международной ассоциации авиационных дилеров (IADA) в прошедшем году был несколько выше относительно предыдущего, дилеры указывают на то, что рыночные условия нормализуются.

В недавно опубликованном отчете IADA о рынке за четыре квартала 2022 года аккредитованные IADA дилеры и сертифицированные

брокеры сообщили о 1399 сделках по продаже поддержанных самолетов, заключенных в 2022 году, по сравнению с 1370 сделками в 2021 году, что на 2% больше и является самым высоким показателем для членов IADA за последнее время.

В течение года объем продаж составил \$9,3 млрд, или в среднем около \$8 млн за транзакцию. Как и ожидалось, декабрь стал самым загруженным месяцем года: было зарегистриро-

вано 259 сделки, что удвоило среднемесячный объем за год и превысило 255 сделки в декабре 2021 года.

«Заглядывая вперед в отношении вторичного рынка самолетов на следующие шесть месяцев члены IADA имеют несколько более скромные ожидания, чем год назад», — сказал исполнительный директор IADA Уэйн Старлинг. «Исходя из нашего перспективного опроса членов IADA, более умеренные шестимесячные прогнозы также справедливы для рынка финансирования и лизинга самолетов».

Члены IADA отметили, что следующие шесть месяцев должны принести небольшое увеличение запасов и стабильные перспективы по предложению, готовность к спросу и предложению. Это относится ко всем сегментам деловых самолетов, включая турбовинтовые, легкие, средние, а также большие и сверхдальние бизнес-джеты.

На текущий момент члены IADA сообщили о 688 новых соглашениях о приобретении в 2022 году, 723 соглашениях исключительно о продаже, 104 сделках со сниженной ценой, 85 сделках, которые аннулированы, и 972 самолетах по контракту. Общая активность была аналогична активности в 2021 году, за исключением того, что в 2022 году было больше сделок по сниженным ценам и меньше самолетов по контракту.

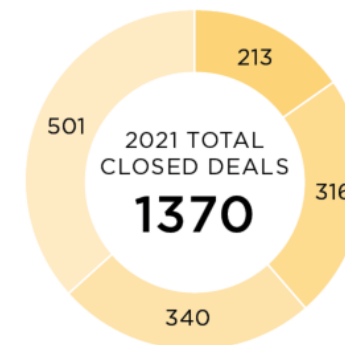
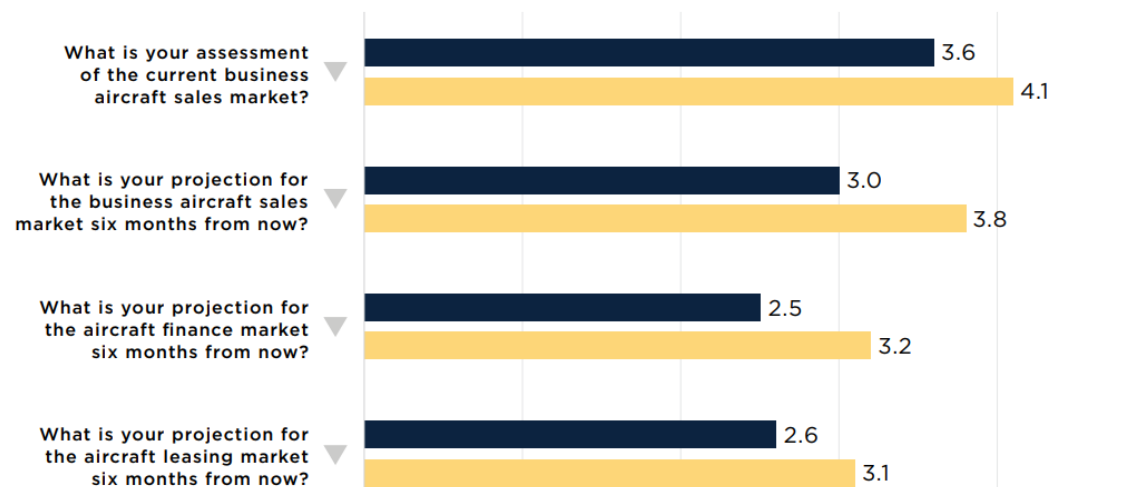
Respondents report current market conditions are normalizing with an increase in available on-market inventory.

OVERALL MARKET CONDITIONS

Q4 YEAR OVER YEAR

On a 1-5 scale, with 1 meaning "worst ever" and 5 meaning "best ever"

● Q4 2022 ● Q4 2021



Сделки по кварталам 2021 и 2022

В Армению поставлен первый Daher TBM 960

В Армению поставлен первый Daher TBM 960. Воздушное судно будет эксплуатироваться в интересах частного заказчика. Сделка осуществлялась армянским представителем Daher Аероспэсе компанией IFA, которая будет развивать авиацию общего назначения с нуля. Самолет будет базироваться в столичном аэропорту «Звартноц».

Как рассказал BizavNews глава IFA Симон Мноян, ключевыми новыми особенностями TBM 960 являются усовершенствованный двигатель Pratt & Whitney Canada PT6E-66XT и пятилопастный композитный винт Hartzell Propeller Raptor, которые оба подключены к двухканальной цифровой системой управления двигателем и винтом (EPECS).

«Благодаря EPECS запуск PT6E-66XT полностью автоматизирован после активации одного переключателя. Рычаг управления двигателем в кабине становится электронной дроссельной заслонкой, использующей одно переднее положение от взлета до посадки, а EPECS оптимизирует работу силовой установки на протяжении всего полета, одновременно снижая нагрузку на пилота за счет интеграции всех функций и защиты двигателя».

Пропеллер Raptor полностью интегрирован в силовую установку. Он специально разработан для снижения общего веса и улучшения взлетных характеристик, набора высоты и крейсерской скорости TBM 960. Вращаясь со скоростью 1925 об/мин при максимальной выходной мощности, Raptor способствует снижению шума и вибрации. Уровень шума при взлете составляет всего 76,4 децибел, что соответствует самым строгим международным стандартам шума.

Сохраняя характеристики самолетов Daher серии TBM 900, цифровое управление TBM 960 позволяет пилоту летать с более точными настройками. При рекомендованной Daher крейсерской скорости 308 узлов расход топлива составляет всего 57 галлонов США в час — 10-процентная экономия топлива по сравнению с максимальными крейсерскими режимами.

Салон Prestige оснащен совершенно новой системой контроля окружающей среды, произведенной Enviro Systems Inc. Улучшения в стиле и комфорте салона также включают в себя новые кресла с улучшенной эргономикой, разъемы питания USB-A и

USB-C, а также индивидуальные подстаканники и крючки гарнитур для каждого пассажира.

TBM 960 сохраняет функции безопасности, которые способствовали коммерческому успеху TBM 940. Примечательно, что интегрированная кабина пилота Garmin G3000 обеспечивает функции e-copilot TBM: систему защиты от обледенения; контроль режима полета с помощью систем электронной стабилизации и защиты (ESP) и защиты от низкой скорости (USP); функция режима аварийного спуска (EDM); а также революционная система аварийной автоматической посадки HomeSafe.



Textron поставила 3000-й Cessna Caravan

Textron Aviation объявила о поставке Cessna Grand Caravan EX бразильской авиакомпании Azul Conecta, дочерней компании Azul Airlines, базирующейся в аэропорту Жундиаи в Сан-Паулу. Этот самолет стал 3000-м турбопропом семейства Cessna Caravan, что делает Caravan самым популярным турбовинтовым самолетом авиации общего назначения в мире.

Сотрудники Textron Aviation и представители Azul Conecta отметили эту важную веху специальной церемонией поставки в офисе Textron Aviation в Индепенденсе, штат Канзас.

«Универсальность и надежность Cessna Caravan сделали его самым популярным турбовинтовым самолетом: в настоящее время по всему миру постав-

лено 3000 самолетов», - сказал Лэнни О'Баннион, старший вице-президент по продажам и летным операциям в Textron Aviation. «Я благодарен таким клиентам, как Azul Conecta, которые постоянно полагаются на самолеты семейства Caravan для выполнения своих задач, предоставления решений и улучшения жизни во всем мире».

Задуманный как надежный универсальный самолет с низкими эксплуатационными расходами, Caravan был разработан для использования в отдаленных районах с экстремальными погодными условиями, гористой местностью и суровыми условиями посадки. Универсальность самолета стала известна во всех уголках мира, и Caravan продолжает широко использоваться на мировых рынках различными клиентами, включая государственные учреждения, правоохранительные органы и вооруженные силы, операторы санитарной авиации, грузовые перевозчики, корпорации и гуманитарные организации.

«Новый Grand Caravan EX с гордостью полетит над бразильским небом и соединит наши 158 пунктов назначения, многие из которых стали доступными благодаря неприхотливости и гибкости самолета», — сказал Флавио Коста, главный технический директор Azul и президент Azul Conecta. «Как давний клиент Textron Aviation с парком из более чем 25 самолетов Cessna, мы рады быть частью этой важной вехи».

Клиенты могут выбрать одну из четырех моделей самолетов Cessna Caravan, которые наилучшим образом соответствуют их миссии: Caravan 208, Grand Caravan EX 208B, Caravan Amphibian и Grand Caravan EX Amphibian.



Prince Aviation увеличивает возможности по подготовке пилотов

Сербская компания Prince Aviation в рамках модернизации парка для летной подготовки получила два самолета Tecnam P2008JC MkII и один P2006T MkII.

Как отмечается в релизе компании, выбрав Tecnam для обновления своего учебного парка, Prince Aviation теперь может предложить самые высокие стандарты обучения пилотов в регионе Западных

Балкан и Юго-Восточной Европы. Внедрение моделей Tecnam предоставит студентам Prince Aviation современные самолеты, которые будут обеспечивать их летную подготовку и образование, давая им первое представление о мире современной авиации.

С 1992 года организация по летной подготовке Prince Aviation обучила более 500 пилотов, под-

твердив, что она является ведущей компанией в регионе. Пройдя учебный курс по техническому обслуживанию Tecnam, Prince Aviation вскоре станет авторизованным сервисным центром Tecnam, предоставляя сертифицированную поддержку своему парку и клиентам, эксплуатирующим Tecnam в регионе.

Генеральный директор Prince Aviation Слободан Стричевич отметил, что покупка трех самолетов Tecnam — это только первый шаг. Prince Aviation надеется на долгосрочное партнерство с Tecnam как для обучения пилотов, так и для подготовки технического персонала. «Следующим шагом будет увеличение нашего флота и дальнейшее развитие нашего взаимного сотрудничества».

«Летно-технические характеристики самолета Tecnam P2008 в значительной мере превосходят предшествующие модели воздушных судов, причем это выражается и в скорости, и в дальности полета, и в более простом управлении. По своей сути, Tecnam P2008 является многоцелевым самолетом, разработанным главным образом для использования в частном секторе гражданской авиации, в частности, может перевозить на борту людей и грузы, использоваться в качестве учебно-тренировочного средства и спортивного воздушного судна, что привлекает потенциальных заказчиков. Улучшенная форма фюзеляжа, а также его достаточно компактные размеры обеспечивают самолету высокую маневренность, что в свою очередь повышает безопасность полетов. Конструкция самолета выполнена из композитных материалов, что обеспечивает более высокую прочность при сниженном весе», - резюмируют в Prince Aviation.



Ростех передал партию «Ансатов» для санавиации

Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех передал четыре вертолета «Ансат» Национальной службе санитарной авиации (НССА). Из 66 предусмотренных по контракту с «ПСБ-Авиализинг» машин 42 уже переданы эксплуатанту и спасают жизни пациентов в десятках регионов страны.

Места базирования вертолетов определяет эксплуатант. Для двух «Ансатов» из новой партии регион несения службы уже выбран – машины отправятся в Екатеринбург. Санитарные борты для медобслуживания населения здесь используются наиболее активно. Только за 2022 год врачи Центра медицины катастроф Свердловской области эвакуировали на четырех вертолетах около 650 жителей региона.

«В рамках контракта в интересах НССА на сегодня поставлено 28 вертолетов «Ансат» и 14 Ми-8МТВ-1. «Ансаты» чаще всего применяются в центральных регионах России, Приволжье, Кавказе, на Урале. Легкие вертолеты востребованы в условиях плотной городской застройки, при необходимости совершения посадки на трассу, а также в горной местности – «Ансат» сертифицирован для эксплуатации в высокогорье. От времени запуска двигателей до взлета вертолета проходит всего несколько минут – это важно при соблюдении правила «золотого часа», когда медикам дорога каждая минута для спасения жизни пациента», – отметили в авиационном кластере Ростеха.

«Ансат» обладает самой вместительной кабиной в своем классе. Несущая система вертолета обеспечивает высокую маневренность и управляемость. Машины оснащены «стеклянной кабиной», которая

существенно повышает удобство пилотирования и снижает нагрузку на экипаж. На одном экране отображаются основные пилотажно-навигационные параметры полета, трансмиссии и силовой установки, данные о запасе хода, а также информация

о положении вертолета относительно маршрута полета. Современное навигационное оборудование позволяет легко и быстро запрограммировать или изменить маршрут, обеспечивает доступ к актуальным базам данных со схемами захода в аэропорты и аэронавигационной информацией.



Инвесторы ожидают, что общественное доверие к eVTOL повысится

Новый опрос среди профессионалов в сфере прямых и венчурных инвестиций показал, что 82% ожидают роста общественного доверия к сектору eVTOL в течение следующих трех лет, а 18% ожидают резкого роста. Опрос был проведен Horizon Aircraft, инновационным лидером в области транспортных средств eVTOL.

На вопрос о причинах, по которым, по их мнению, увеличится общественное доверие, 80% сослались на тот факт, что растет понимание того, что первые полеты eVTOL будут выполняться квалифицированными пилотами, а за ними следуют 69%, которые сказали, что удовлетворены результатами работы с регуляторами по сертификации и законо-

дательным инициативам. Другие факторы включают более широкое освещение в СМИ успехов в этом секторе, более успешные испытания пассажирских и грузовых воздушных судов вертикального взлета и посадки, а также растущее число крупных компаний, работающих в этом сегменте.

Генеральный директор Horizon Aircraft Брэндон Робинсон отметил, что по мере роста общественного доверия к рынку eVTOL профессиональные инвесторы ожидают, что портфель заказов в этом секторе будет расти, а в отрасль будет поступать больше инвестиций.

«Наше исследование показывает, что 63% про-

фессионалов в области прямых и венчурных инвестиций ожидают, что к 2040 году будет эксплуатироваться более 430000 воздушных такси, а 88% ожидают, что к 2030 году этот сектор принесет не менее \$30,7 млрд. Неудивительно, что наше исследование показывает, что 54% профессиональных инвесторов ожидают, что к 2030 году в рынок будет вложено более \$30 млрд по сравнению с \$7 млрд в 2021 году».

Horizon Aircraft и его флагманский проект Cavorite X5 вызывают значительный интерес в отрасли, выиграв несколько грантов, контракт Министерства обороны США на передовые исследования и разработки и опередив своих конкурентов благодаря своему крупномасштабному прототипу, который уже летает. Благодаря конструкции с малым лобовым сопротивлением и закрытыми подъемными винтами полноразмерный Cavorite X5 обещает перевозить четырех пассажиров и пилота на скорости 450 км/ч, что делает его одним из самых быстрых проектов аэротакси.

Его гибридная газово-электрическая силовая установка также обеспечивает дальность полета до 500 км с дополнительным аварийным запасом.

Десять несущих винтов имеют довольно маленький диаметр, поэтому они будут быстро вращаться и потреблять много энергии при зависании; эта машина, как и самолет Lilium, больше подходит для полета в крейсерском режиме, действуя как эффективный гибридно-электрический самолет.

Так что Cavorite X5, скорее всего, найдет свою нишу в дальних рейсах, а не в полетах над городами.



Трафик на ВЭФ ниже допандемийного уровня

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, за 16 дней января 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов на 3% опережает тот же 16-дневный период 2022 года, и на 16% выше уровня 2019 года.

Если рассмотреть только бизнес-джеты, то объем рейсов на 1% больше относительно прошлого года и на 20% опережает показатели 2019 года. В период с 16 января 2022 по 16 января 2023 было совершено 3,7 млн полетов бизнес-джетов, что на 11% больше, чем за предыдущие 12 месяцев, с января 2021 по январь 2022.

В период с 16 января 2022 по 16 января 2023 было выполнено 1,8 млн рейсов турбовинтовых самолетов, что на 7% больше, чем за предыдущий 12-месячный период. Глобальные регулярные авиакомпании показали рост трафика на 21% по сравнению с январем прошлого года, но на 11% снизились по сравнению с 2019 годом. Активность самых загруженных авиакомпаний (Southwest Airlines, American Airlines, Delta Airlines, Ryanair, United Airlines) выросла на 20% по сравнению с прошлым годом, и на 3% выше относительно 2019. Объем грузоперевозок снизился по сравнению с прошлым го-

Sector Length	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)
Regional: Less than 1.5 hours	60,047	52%	3.7%	33.0%	21.7%	12.2%
Short haul: 1.5 hours - 3 hours	40,529	35%	-3.8%	25.6%	36.1%	28.8%
Medium haul: 3 - 6 hours	13,366	12%	-1.5%	38.2%	30.1%	21.1%
Long haul: 6 -12 hours	1,153	1%	17.5%	104.8%	30.1%	3.2%
Ultra Long haul:12+ hours	57	0%	-17.4%	470.0%	185.0%	18.8%
Grand Total	115,152	100%	0.4%	31.4%	27.5%	18.5%

Рейсы бизнес-джетов по продолжительности, Северная Америка, 1–16 января по сравнению с предыдущими годами

дом, трафик упал на 5%, и сейчас активность почти соответствует уровню 2019 года.

Северная Америка

За первые 16 дней января 2023 года в Северной Америке выполнено 115 000 рейсов бизнес-джетов, что соответствует тому же 16-дневному периоду прошлого года, и на 19% больше, чем в 2019 году. Налет за тот же период сократился на 1% по сравнению с прошлым годом, но на 31% больше, чем в 2019 году. С начала месяца долевые операторы фиксируют 41%-й рост количества рейсов по сравнению с допандемийным январем 2019 года.

Частные летные отделы летают на 23% больше, чем в январе 2019 года, что свидетельствует о влиянии

новых владельцев самолетов. Несмотря на падение на 18% по сравнению с январем прошлого года, чартерные перевозки выросли на 20% по сравнению с январем 2019 года.

Более половины всех рейсов бизнес-джетов в Северной Америке в январе имели продолжительность менее 1,5 часов, такие полеты выросли на 4% по сравнению с прошлым годом, и на 12% относительно 2019 года. Рейсы продолжительностью от 6 до 12 часов увеличились на 18% по сравнению с прошлым годом. Несмотря на рост на 19% по сравнению с 2019 годом, сверхдальние рейсы (более 12 часов) сократились на 17% по сравнению с прошлым годом. В период с 16 января 2022 по 16 января 2023 было совершено 17 000 рейсов бизнес-джетов из Северной Америки в Европу, что на 54% больше, чем за предыдущие 12 месяцев. С 1 по 16 января текущего года было выполнено 700 рейсов, что на 29% больше, чем в прошлом году, и на 35% больше, чем в 2019 году.

Bombardier Challenger 300/350 — самый популярный тип самолета в этом месяце, в то время как легкие бизнес-джеты — самый популярный сегмент самолетов. За первые 16 дней текущего месяца

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	1,040,559	73%	21.1%	54.5%	-18.5%	-10.6%
Business Aviation	213,482	15%	2.7%	27.3%	21.5%	16.4%
Other	123,650	9%	32.9%	64.3%	31.6%	44.1%
Cargo	42,879	3%	-5.3%	-6.7%	-2.0%	-0.3%
Grand Total	1,420,570	100%	17.8%	47.6%	-10.7%	-3.8%

Глобальные полеты самолетов с 1 по 16 января 2023 г. по сравнению с предыдущими годами. (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Challenger 300/350 выполнил на 7% больше рейсов по сравнению с 2022 годом, и на 20% больше, чем в 2019 году. Налет за тот же период был на 4% больше относительно прошлого года, и на 21% больше по сравнению с 2019 годом.

Флорида является самым загруженным штатом для Challenger 300, но здесь количество рейсов сократилось на 7% по сравнению с прошлым годом. По сравнению с январем прошлого года в Калифорнии и Техасе наблюдается двузначный рост трафика Challenger 300/350, а в Колорадо - на 4% меньше относительно прошлого года. Ван Найс - Маккарран - самый загруженный маршрут для чартерных бизнес-аэропортов в Северной Америке, за которым следует Опа-Лока - Теттерборо.

Европа

За 16 дней января 2023 года количество рейсов бизнес-джетов в Европе сократилось на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но по-прежнему на 7% больше, чем в январе 2019 года.

Спрос на основных рынках бизнес-джетов в этом месяце пока неоднозначный. Во Франции, самом загруженном рынке, наблюдается 5-процентный спад в рейсах по сравнению с прошлым годом. Великобритания начала январь активнее по сравнению с прошлым годом, трафик вырос на 6%, в то время как в Германии и Швейцарии наблюдается двузначное снижение относительно 2022 года. Если исключить Россию из европейской статисти-

ки, то объем полетов сократился на 6% по сравнению с прошлым годом, и на 7% больше, чем в 2019 году.

В этом месяце на международные рейсы приходится 71% рейсов бизнес-джетов в Европе. Международные полеты выросли на 7% по сравнению с 2019 годом, хотя и снизились на 12% относительно прошлого года. Внутренние рейсы бизнес-джетов выросли на 8% по сравнению с 2019 годом, что на 7% меньше, чем в прошлом году. 64% рейсов бизнес-джетов в этом месяце имеют продолжительность менее 1,5 часов, рейсы такой продолжительности выросли на 11% по сравнению с 2019 годом, хотя и на 2% меньше по сравнению с прошлым годом.

Departure State	Departures PTD	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)	Hours PTD	PTD vs 1 yr ago (Hrs)	PTD vs 2 yrs ago (Hrs)	PTD vs 3 yrs ago (Hrs)
Florida	1,157	-7.3%	2.2%	21.7%	2,267	-6.0%	9.4%	26.0%
California	1,003	16.5%	30.4%	24.4%	1,852	12.3%	19.6%	21.7%
Texas	715	20.4%	39.4%	32.4%	1,219	20.6%	40.8%	37.7%
Colorado	427	-3.8%	27.5%	31.8%	794	-5.7%	18.6%	20.6%
New Jersey	384	1.3%	36.2%	-0.3%	901	-3.7%	43.0%	2.0%
New York	279	-18.4%	-0.7%	-2.8%	583	-31.7%	5.5%	-8.3%
Ohio	219	24.4%	21.7%	10.6%	342	18.3%	14.3%	5.3%
Illinois	218	9.0%	21.1%	4.3%	374	3.4%	11.7%	4.1%
Arizona	213	26.8%	34.0%	45.9%	366	20.9%	30.6%	46.1%
North Carolina	177	7.3%	30.1%	12.0%	253	1.0%	14.4%	-8.4%
Pennsylvania	173	4.8%	69.6%	29.1%	296	7.2%	61.8%	27.1%
unknown	173	14.6%	21.0%	27.2%	523	3.2%	32.1%	26.2%
Georgia	163	-4.7%	26.4%	40.5%	269	4.3%	33.4%	56.0%
Nevada	156	32.2%	129.4%	36.8%	258	35.2%	115.5%	19.6%
Massachusetts	155	14.8%	21.1%	17.4%	367	17.8%	32.2%	22.1%
Grand Total	8,206	6.9%	25.8%	19.0%	15,781	4.2%	25.7%	19.7%

Рейсы Bombardier Challenger 300/350 по штатам, январь 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Departure Country	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)	PTD vs 2 yrs ago (Depts)	PTD vs 3 yrs ago (Depts)
France	2,658	15.8%	-5.2%	37.0%	-2.1%
United Kingdom	2,413	14.4%	5.7%	127.9%	14.1%
Germany	1,909	11.4%	-10.4%	28.3%	-11.8%
Switzerland	1,695	10.1%	-9.5%	58.0%	3.7%
Spain	1,424	8.5%	-9.4%	53.4%	27.8%
Italy	1,285	7.6%	17.1%	83.8%	11.6%
Turkey	746	4.4%	14.2%	33.9%	56.4%
Austria	601	3.6%	-14.8%	76.8%	-9.4%
Sweden	534	3.2%	14.8%	130.2%	77.4%
Netherlands	385	2.3%	6.1%	91.5%	26.2%
Belgium	300	1.8%	-21.1%	24.5%	-16.9%
Portugal	280	1.7%	-1.4%	19.1%	24.4%
Poland	274	1.6%	-7.1%	54.8%	32.4%
Czech Republic	236	1.4%	-13.6%	49.4%	4.0%
Greece	232	1.4%	0.0%	2.2%	44.1%
Grand Total	16,799	100.0%	-5.6%	47.9%	7.2%

Европейские рынки бизнес-джетов, за исключением России, с 1 по 16 января 2023 г. по сравнению с предыдущим годом

На этой неделе (16-20 января) в Давосе проходит Всемирный экономический форум. Прибытие бизнес-джетов в близлежащие аэропорты (LSZS, LSZH, LSMD, LSZR) за день до мероприятия 2023 г. снизилось на 40% по сравнению с мероприятием 2019г., хотя и выросло на 32% по сравнению с днем открытия в 2019 г. Общее количество прибытий бизнес-джетов снизилось на 10% по сравнению с тем же периодом 2019 года. За день до и в первый день мероприятия в этом году прилетело 200 бизнес-джетов, что на 7% меньше, чем за тот же период в 2019 году. Главной парой аэропортов за двухдневный период мероприятия в этом году является Лутон - Санкт-Галлен-Альтенрайн, за которым следует Лутон - Цюрих.

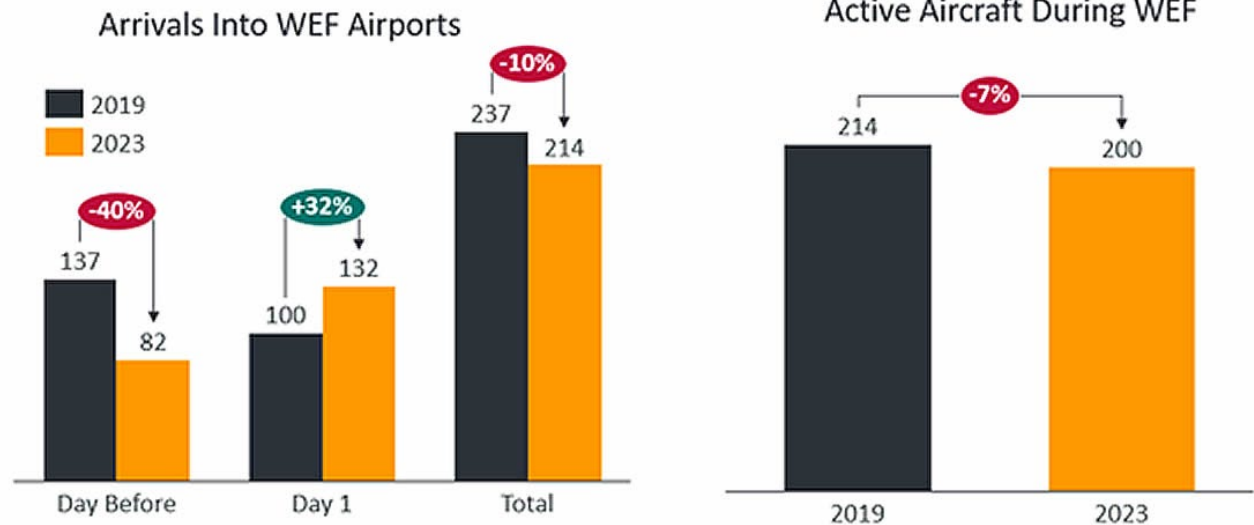
Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы активность бизнес-джетов на 35% выше, чем за тот же 16-дневный период января прошлого года, и на 83% выше, чем до пандемии в 2019 году. Половина всех рейсов имеет продолжительность менее 1,5 часов. Сверхдальние рейсы по-прежнему на 14% отстают от допандемийного 2019 года, хотя втрое больше по сравнению с прошлым годом. Бразилия является самым загруженным рынком в этом месяце, трафик вырос на 23% по сравнению с прошлым годом.

В Индии и Аргентине наблюдается трехзначный рост по сравнению с прошлым годом, а трафик в ОАЭ находятся на уровне прошлого года. В Китае наблюдается восстановление активности и рост на 31% по сравнению с январем прошлого года. Пекин стимулирует активность, где количество вылетов увеличилось на 51% по сравнению с прошлым го-

Sector Length	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)
Regional: Less than 1.5 hours	10,897	64%	-1.9%	49.2%	5.9%	10.6%
Short haul: 1.5 hours - 3 hours	4,281	25%	-16.7%	27.2%	3.4%	9.6%
Medium haul: 3 - 6 hours	1,261	7%	-42.8%	-6.3%	-24.4%	-23.5%
Long haul: 6 - 12 hours	653	4%	-2.0%	47.7%	5.7%	16.8%
Ultra Long haul: 12+ hours	11	0%	37.5%	120.0%	0.0%	120.0%
Grand Total	17,103	100%	-10.6%	37.2%	2.3%	7.1%

Трафик бизнес-джетов по продолжительности в Европе, 1–16 января, по сравнению с предыдущими годами



Прибытие бизнес-джетов и активных самолетов в аэропорты ВЭФ (LSZS, LSZH, LSMD, LSZR) за день до и в первый день ВЭФ 2023 по сравнению с 2019 годом

дом, при этом в Санья — на 63%, а в Шанхае — на 12%.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Активность бизнес-джетов держится, несколько теряя позиции по сравнению с рекордной активностью в январе прошлого года, когда

окончание карантина вызвало всплеск отложенного спроса. Трансатлантические рейсы по-прежнему показывают рост. Рынок чартеров в США снизился с прошлогодних максимумов, но все еще намного больше, чем до пандемии. В таких регионах, как Ближний Восток, по-прежнему наблюдается рекордная активность бизнес-джетов».

В ЕС хотят летать над Сибирью бесплатно

Россия, если ограничения для западных компаний на пролет над ее территорией будут сняты, должна перестать взимать плату с иностранных авиакомпаний за использование неба над Сибирью, заявил руководитель генерального директората по транспорту Еврокомиссии Хенрик Холлолей, его слова приводит агентство Reuters.

«Если однажды у нас будет возможность увидеть открытое российское воздушное пространство, кое-что должно исчезнуть: роялти за полеты над Сибирью», — заявил Холлолей на конференции Airline Economics в Дублине.

После начала военной операции на Украине стра-

ны Евросоюза закрыли свое небо для российских авиакомпаний. Первыми закрыли воздушное пространство для авиалиний из России Польша и Чехия, позже небо закрыл весь ЕС. Также ограничения ввели США и Канада. Великобритания запретила полеты «Аэрофлоту» и российским частным самолетам. В качестве ответной меры Россия запретила полеты самолетам из 36 стран без спецразрешения Росавиации или Министерства иностранных дел.

Иностранные авиакомпании, летающие между Европой и Азией, для сокращения пути использовали маршруты через Россию, пролетая над Си-

бирью. За это Россия с 1970-х годов взимает плату, большую часть которой получает «Аэрофлот». Часть суммы достается Росавиации на поддержку летных училищ.

До пандемии доход «Аэрофлота» от выплат роялти составлял, по разным оценкам, \$500–800 млн в год, а в пандемийном 2020 году авиакомпания недополучила около \$250 млн, передавали «Ведомости». По словам аналитика «ВТБ Капитала» Елены Сахновой, основными плательщиками роялти были Air France (Франция) и Lufthansa (Германия).

В октябре 2022 года закрытие воздушного пространства России для авиакомпаний из США и Евросоюза привело к увеличению времени полетов в Азию для крупнейших авиакомпаний мира и к значительному росту стоимости топлива, которое является главной статьей расходов в авиационной отрасли. Как отмечал Bloomberg, Air France-KLM и другие европейские перевозчики в рамках своих рейсов в Японию вынуждены облетать Россию через Казахстан и Монголию, что добавило к длительности перелетов несколько часов.

В начале декабря глава Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Уильям Уолш говорил, что Западу следует пересмотреть взгляды и готовиться к возобновлению рейсов через воздушное пространство России. По его словам, Китай может в 2023 году ослабить введенные в рамках антикоронавирусной политики ограничения, в результате чего у китайских авиакомпаний будет преимущество перед British Airways, чьи рейсы могут задерживаться на несколько часов из-за обхода российского неба.



Может ли собственный вертолет приносить прибыль?

Виктор Мартынов, генеральный директор ООО «Вертолетные технологии»: владельцы воздушных судов стали чаще задумываться над сокращением расходов на их содержание – базирование, заработная плата летному составу, страхование ответственности, постоянное и периодическое обслуживание и многое другое.

Как правило, собственники вертолетов используют их не каждый день, поэтому коммерческая загрузка может приносить прибыль, тем самым компенсируя часть расходов на содержание.

Поиск заказов и обеспечение загрузки – не профильный вопрос владельца вертолета: необходимо выстроить коммуникацию и рыночное позиционирование, продвигаться в социальных медиа, проводить конкурентный анализ и многое другое.

Собственник дорогостоящего вертолета, например, Airbus Helicopters H135, вряд ли захочет, чтобы его борт эксплуатировался для проведения обзорных полетов: намного эффективней будет доверить коммерческое управление специалистам, имеющим клиентскую базу, опыт и репутацию.



Как правильно выбрать подрядчика?

Вначале собственник формулирует цели и задачи, определяет приоритеты: сокращение издержек, минимизация участия в процессе или полное доверительное управление, включая менеджмент вертолета.

Стоит обратить внимание на подрядчиков, специализирующихся на организации деловых полетов, их клиенты – средний бизнес и компании федерального уровня. Это поможет избежать возможные риски сомнительных схем оплат, снизит амортизацию, структурирует системность поступления средств на расчетный счет.

Управляющая компания оценивается по опыту работы на рынке, объему клиентской базы, наличию сайта и достижениям, прямо или косвенно отражающим деловую репутацию. Подрядчик со значительным опытом практической деятельности обязательно имеет публикации в специализированных изданиях, что подтверждает квалификацию и свидетельствует о том, что компания развивает рыночное позиционирование.

Владельцу вертолета необходим специалист, способный разъяснить нюансы коммерческой загрузки и эксплуатации воздушного судна: крайне важно понимать возможные текущие, долгосрочные издержки, налоговые последствия, коммерческие перспективы подобных действий.

При выборе подрядчика внешность и умение использовать в речи профессиональные обороты – не главное. Правильно позиционировать воздушное

судно на рынке релевантной целевой аудитории позволяет деловая хватка, навыки торговли и доброжелательный настрой.

Эксклюзивный договор или работа со всеми?

Бывает так, что потенциальный подрядчик, пытаясь заполучить вертолет в управление, завышает свои компетенции и опыт, например, обещает быстрое и легкое решение любого вопроса или использует сомнительные финансовые схемы. Не спешите заключать договор.

По-настоящему ценные специалисты наперегонки работать не станут: они грамотно выстроят схему

позиционирования, подготовят качественные маркетинговые материалы, уделят время на описание ценностей и преимуществ конкретного воздушного судна участникам рынка. Управление авиационными активами – достаточно сложный процесс, включающий определенные особенности.

В авиационной сфере использование только традиционных каналов коммуникации не принесет ожидаемого результата, поэтому нужно понимать, что выстраивание позиционирования в более широком сегменте делового мира и роскошного образа жизни займет определенное время.

Кроме того, рынок плохо реагирует на продвижение одного воздушного судна несколькими компа-

ниями. Большое количество запросов на полеты приходится от авиационных брокеров, специализирующихся на организации полетов на частных самолетах для своих клиентов. В глазах заказчика появление в интернете множества предложений по аренде одного и того же вертолета создает иллюзию возможного снижения стоимости. На практике же чем больше подрядчиков будет продвигать воздушное судно, тем больше будет снижаться рыночная стоимость и создаваться ненужная волокита для владельца или представителя.

Допустим, в дело ввязался молодой, но достаточно амбициозный специалист, который, в отличие от остальных, будет продвигать вертолет повсеместно. Но где гарантия, что, когда клиенту понадобится борт, он предложит именно ваш? В случае работы по договору на эксклюзивных правах подрядчик будет скорее заинтересован в продвижении, тем самым выполняя запланированный объем по налету количества часов.

Управляющая компания – это представитель вашего авиационного актива, который будет формировать долгосрочную репутацию на чартерном рынке и последующей продаже. Выберите одного подрядчика и доверьтесь ему, но держите под контролем все действия и проверяйте отчетность.

Помните, что вне зависимости от профессиональных качеств управляющего выйти на полную окупаемость воздушного судна при совмещении полетов владельца и коммерческой загрузки невозможно. Прежде, чем остановить внимание на какой-то конкретной управляющей компании, присмотритесь и проанализируйте информацию.



Стоянка на запасном. Тенденции бизнес-авиации 2023

2022 год без преувеличения стал переломным для бизнес-авиации России: рынок лихорадило, амплитуда между подъемом и падением спроса была беспрецедентно высокой. И хотя индустрия не превратилась в руины, оснований для оптимизма немного. Торможение, вероятно, пойдет с отсрочкой во времени.

Авиационный сектор сильно пострадал от санкций, а деловая авиация и вовсе оказалась под беспрецедентным давлением. Собственники бизнес-джетов,

пассажиры чартерных самолетов, операторы, базы технического обслуживания, дилеры – в индустрии нет направлений, не затронутых последствиями санкций. Как результат, возникло две болевые точки, которые отравляют здоровье всей отрасли. Первая – наличие флота. Вторая – существование достаточной платежеспособной аудитории.

Наличие, а точнее отсутствие необходимого парка бизнес-джетов, ощущается уже сейчас. Если раньше бизнес-авиация использовала чартерные борта

около 300 операторов, то сейчас на рынке летают не больше двух десятков. Это объясняется тем, что с рынка в основном ушли небольшие (имеющие по одному-два самолета в парке), но многочисленные европейские операторы. Теперь для полетов в Европу пассажиры бронируют частный борт до Стамбула, Дубая или Еревана, а оттуда вылетают рейсом регулярных авиакомпаний.

Парк самолетов частных владельцев (как правило, эти джеты не сдаются в чартеры, а летают исключительно в интересах собственников) также серьезно затронут. Чьи-то самолеты застряли в аэропортах Европы, кто-то попал под персональные санкции и не может ни провести техобслуживание самолета, ни продать его. Большинство бизнес-джетов с российским следом в одночасье стали токсичными, и даже за не санкционные борта покупатели просят большие скидки.

Что касается пассажиров чартерных бизнес-джетов, то их количество тоже скукожилось. С одной стороны, стоимость рейсов выросла космически даже по меркам частной авиации. Так, покресельный перелет на бизнес-джете Legacy 650, который до февраля 2022 года обходился в 3500 EUR, на волне новостей о частичной мобилизации вырос до 15 000 – 20 000 EUR. Потом ценник, конечно, откатился, но говорить о чеке начала 2022 года уже не приходится. Также серьезно скорректировались цены и на фрахт всего самолета. Не стоит забывать и об уехавших согражданах, доля которых могла использовать бизнес-джеты ранее.

Новые тенденции последнего года не могли не отразиться на цифрах. Так, из терминала бизнес-



авиации «Внуково-3», ранее входившего топ-3 самых загруженных аэропортов Европы, в ноябре 2022 года вылетело в три раза меньше рейсов по сравнению с тем же месяцем 2021 года. С 1 по 21 декабря 2022 года пассажиры совершили около 150 международных перелетов из терминала «Внуково-3». Для сравнения: за весь декабрь 2021 года таких чартеров было около тысячи.

Скорректировались и самые популярные новогодние направления. В сезоне 2022-2023 в топ вошли Арабские Эмираты, Турция, Мальдивы, Кипр,

страны СНГ, например, Армения. По понятным причинам отпали европейские горнолыжные направления, им на смену пришел интерес к внутренним российским направлениям. В первую очередь, к Сочи и Минводам.

Если никаких новых вводных или ограничений не появится, то бизнес-авиация в России, вероятно, продолжит медленную консервацию. Рынок трансформируется до локального; он будет связывать Москву, Санкт-Петербург, Сочи, города с промышленными и аграрными кластерами кор-

пораций, принадлежащих российским элитам, и дружественные страны.

Далеко не все игроки индустрии выживут. Операторы могут попасть под вторичные санкции, брокеры растерять клиентов. Определенно останутся на плаву те, кто раньше других научится трансформироваться вместе с рынком. Например, комбинировать сложные туристические продукты по внутренним направлениям, тем самым развивая сервисную инфраструктуру в стране.

Анна Назарова, Jets.ru



Самолет недели

Оператор/владелец: *Acropolis Aviation*

Тип: *Airbus ACJ320neo*

Год выпуска: *2020 г.*

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



Фото: *Дмитрий Петроченко*