



Как всегда, в конце мая европейское сообщество деловой авиации соберется на ежегодной конференции EBACE в Женеве. Но среди дружеских похлопываний по плечу и звуков вылетающих пробок от шампанского участники также будут оценивать неоднозначные рыночные сигналы, поскольку кратковременный подъем спроса из-за Covid продолжает сходиться на нет. На фоне мрачной точки зрения, что объемы перевозок бизнес-авиации в Европе за год к февралю 2024 года упали на 5,5%, есть несколько причин для радости. Объемы трафика в 2023 году все еще превышали показатели 2019 года и среднего показателя за предыдущее десятилетие.

Тем не менее европейская бизнес-авиация должна преодолеть вызов со стороны «зеленого лобби», который исходит не только от экоактивистов, но и со стороны более влиятельных политиков, которые со скептицизмом относятся к заявлениям отрасли о том, что она стремится к нулевому [безуглеродному] будущему. На следующей неделе узнаем, как собираются лидеры преодолевать эти препятствия.

А в США другая напасть. Налоговое управление США (IRS) получило дополнительные ресурсы и новые инструменты искусственного интеллекта для изучения возможных проблем с несоблюдением законодательства крупнейшими корпорациями и партнерствами США, в том числе в области использования корпоративных воздушных судов. «Налоговое управление США обеспокоено тем, что использование этих самолетов не распределяется должным образом между деловой и личной деятельностью», - сказал комиссар IRS Дэниел Верфель. «Мы обеспокоены тем, что люди используют корпоративные самолеты для личного пользования, а это означает, что предприятия берут вычеты, на которые они, возможно, не имеют полного права».



## Апрель пока сильный: и США, и Европа выросли по сравнению с прошлым годом

WINGX: в сравнении с прошлым годом апрельские тенденции сильнее, чем мартовские, с ростом на большинстве ведущих рынков. Исключением в Европе стали Великобритания, Франция и Германия, где чартерный рынок заметно ослаб

**стр. 24**

## Американцев успокаивают оптимизмом

На двухдневном мероприятии Национальной ассоциации авиационного финансирования (NAFA) обсуждались острые темы, в том числе состояние экономики США, в частности, влияние высоких процентных ставок, разочарование некоторых начинающих покупателей и нападки на бизнес-авиацию

**стр. 27**

## Эксперты по офшорным вертолетам: замена парка вертолетов будет опережать рост

Мировой офшорный вертолетный парк обновится, но его размер в основном останется неизменным в течение следующего десятилетия. К такому мнению пришли провайдеры и аналитики во время недавнего вебинара, организованного консалтинговой компанией Cirium Ascend

**стр. 29**

## Бизнес-авиация борется за свои права на фоне активного наступления зеленого лобби

Как всегда, в конце мая в Женеве европейское сообщество деловой авиации соберется на ежегодную конференцию EBACE. Но среди звуков вылетающих пробок от шампанского участники также будут оценивать неоднозначные рыночные сигналы, поскольку кратковременный подъем спроса сходится на нет

**стр. 31**

## Gulfstream начинает поставки G700 клиентам

Компания Gulfstream Aerospace объявила о начале поставок клиентам совершенно нового бизнес-джета Gulfstream G700. Первые два самолета уже поставлены и в настоящее время находятся в эксплуатации у клиентов.

«Начало поставок G700 клиентам менее чем через месяц после получения сертификата типа Федерального авиационного управления знаменует собой невероятную веху в истории компании Gulfstream, поднимающей планку в отрасли деловой авиации», - сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Мы ценим доверие, которое наши клиенты продемонстрировали к нашим самолетам,

и с нетерпением ждем продолжения этих поставок в ближайшие недели».

G700 отличается самым просторным салоном в отрасли и технологией Gulfstream Cabin Experience: 100% свежий воздух, низкий уровень шума, естественный свет из 20 панорамных овальных иллюминаторов и самая низкая в отрасли барометрическая высота в салоне. Перед вводом в эксплуатацию самолет установил более 50 рекордов скорости в парах городов и может пролететь 7750 морских миль/14353 км со скоростью 0,85 Маха или 6650 морских миль/12316 км со скоростью 0,90 Маха. Максимальная эксплуатационная скорость G700 составляет 0,935 Маха.



### 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



## Daheg планирует создать гибридно-электрический самолет к 2027 году

В конце этого года компания Daheg приступит к концептуальному проектированию гибридно-электрической модели ТВМ, сообщил недавно старший вице-президент авиационного подразделения Никола Шаббер. На конечный продукт окажет влияние демонстратор технологии EcoPulse на базе ТВМ 940, который был разработан и в настоящее время тестируется в партнерстве с Safran и Airbus.

Daheg анонсировала гибридно-электрическую модель в прошлом году на выставке Sun 'n Fun, пообещав ввести ее в эксплуатацию в 2027 году. Несмотря на то, что производитель намерен придерживаться этого графика, в компании подчеркнули, что это непростой путь сертификации самолетов с гибридным двигателем. «Преимущество Daheg в том, что

мы знаем, как сертифицировать продукцию. Но, например, сертификация новейших электрических систем все еще остается непонятной. Несмотря на это, мы приступим к описанию технических характеристик самолета позже в этом году», - комментирует Шаббер.

С 10 ноября EcoPulse выполнил 14 «электрических полетов», используя турбогенератор и шесть 50-киловаттных электрических двигателей, установленных вдоль крыла. В рамках третьего этапа тестирования турбогенератор самолета отработал 10 часов, а высоковольтный аккумулятор – шесть часов. Daheg также выполнил контрольные полеты, которые позволили получить данные для сравнения с компьютерными моделями Airbus.



**ПОЛИРОВКА**  
BRIGHTENING POLISHING

**+7(495) 646-05-42**

## «Вельталь-авиа» освоила новый тип воздушного судна

В апреле 2024 года российский оператор «Авиакомпания «Вельталь-авиа» успешно освоил и включил в сертификат эксплуатанта новый тип воздушного судна Challenger 850. Необходимость освоения нового типа Challenger обусловлена планами авиакомпании в приобретении и начале коммерческой эксплуатации в ближайшее время самолета Challenger 850.

«Выбор в пользу Challenger 850 был сделан по ряду факторов», - сообщает коммерческий директор авиакомпании Денис Меньших. «Данный тип уже много лет присутствует на рынке РФ как в сегменте деловой авиации, так и в регулярных перевозках, самолет достаточно востребован среди частных владельцев. В России действует несколько технических центров по обслуживанию данного самолета, немаловажным

фактором является наличие тренажерной подготовки для летного состава на территории РФ».

В настоящее время флот авиакомпании «Вельталь-авиа» состоит из одного самолета Hawker 700, одного Hawker 800, четырех самолетов Hawker 800XP, одного Hawker 850XP и одного Challenger 850. Базовыми аэропортами для авиакомпании являются «Внуково-3» г.Москвы, «Омск-Центральный» г.Омска и «Новый» г.Хабаровска. Своим клиентам авиакомпания «Вельталь-авиа» предлагает выполнение внутренних и международных чартерных рейсов, долгосрочное фрахтование воздушного судна на условиях постоянного базирования в интересах заказчика и выполнение чартерных рейсов с целью оказания скорой медицинской помощи.



The image shows a promotional graphic for Weltall avia. At the top right is the logo, which consists of a stylized white and gold wing above the text "Weltall avia". Below the logo, the text reads: "КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ". Further down, it says: "ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ЛЮБОГО ТИПА." At the bottom left, contact information is provided: "weltall.aero", "8 800 500 2151", "+7 (495) 129 29 04", and "charter@weltall.ru". At the bottom right, there is a photograph of a white business jet with its cabin door open, set against a sunset sky. Below this photo, the text reads: "BUSINESS AVIATION OPERATOR" and "CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT".

## Конфискованный HondaJet реанимировали спустя пять лет простоя

Бизнес-джет HondaJet, ранее принадлежавший Майклу Авенатти, который был осужден за мошенничество с бывшей клиенткой Сторми Дэниелс, вернется на рынок спустя пять лет после того, как его конфисковали федеральные агенты США.

Легкий бизнес-джет, зарегистрированный как N227WP, был продан правительством с аукциона в конце прошлого года и приобретен партнерством, которое намеревалось использовать его для собственных нужд. По данным брокерской компании Global Elite Aviation, которая специализируется на самолетах HondaJet и занимается продажей этого конкретного самолета, было принято решение вывести джет на рынок после того, как один из партнеров отказался от участия, а оставшиеся владельцы не смогли оправдать полное владение из-за низкого годового использования.

Примечательно, что общий налет самолета N227WP составляет менее 400 часов, и он не летал с 2019 года. Однако Threshold Aviation, базирующаяся в FBO в калифорнийском аэропорту Чино (KCNO), где он хранился, запускала двигатели каждый месяц.

Основатель и президент Global Elite Мишель Гувер рассказала AIN, что джет готовится к перелету через всю страну на следующей неделе на авиазавод Honda Aircraft в международном аэропорту Пьемонт-Триад (KGSP) в Гринсборо, Северная Каролина, где он пройдет все необходимое техническое обслуживание, чтобы снова стать пригодным к полетам. После долгого простоя компания Hoover отметила, что для возобновления полетов ей потребуются три новые шины.



UTG PA

Центр деловой авиации  
UTG Private Aviation  
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

## Embraer увеличивает поставки в первом квартале

В первом квартале 2024 года Embraer Executive Aviation поставила 18 самолетов по сравнению с семью самолетами в первые три месяца 2023 года. На фоне увеличения объемов поставок, также увеличился и портфель заказов на \$300 млн, до \$4,6 млрд. Производитель заявляет, что в 2024 году планирует поставить от 125 до 135 самолетов.

В первом квартале 2024 года Embraer поставила один Phenom 100 и 10 Phenom 300, а в том же квартале прошлого года – два Phenom 100 и четыре Phenom 300. Также компания поставила три Praetor 500 и четыре Praetor 600, а в 2023 года только два Praetor 600. Это наибольшее количество са-

молетов, которые она поставила в первом квартале за последние восемь лет.

Embraer традиционно поставляет большую часть самолетов в четвертом квартале. В первом квартале 2023 года компания поставила восемь бизнес-джетов, во втором – 30, а в третьем – 28 самолетов. За последние три месяца прошлого года было поставлено 49 самолетов, что составило 40% от общего объема за год. Всего в 2023 году производитель поставил 115 бизнес-джетов – на 13 больше, чем 102 деловых самолета в 2022 (63 Phenom 300, 11 Phenom 100, 20 Praetor 500 и 21 Praetor 600).



### 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](mailto:flight@mydreamjet.ru)

## Jefferies: запасы на вторичном рынке растут

Согласно последнему ежемесячному отчету Jefferies Equity Research, в настоящее время запасы бизнес-джетов на вторичном рынке составляют 4,8% от общего парка эксплуатируемых самолетов, но остаются на 67% ниже максимума августа 2009 года.

В апреле на продажу было выставлено 1116 самолетов против 922 в апреле 2023 года. Доля «свежих» самолетов, которым менее семи лет, увеличилась на 27% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составила 3,7% от общего парка эксплуатируемых бизнес-джетов.



Продажи средних джетов на вторичном рынке выросли на 31% в годовом исчислении, за ними следуют легкие самолеты (+28%) и тяжелые бизнес-джеты (+16%). У всех крупных производителей наблюдался рост запасов, за исключением Embraer, у которой количество доступных самолетов сократилось на 19%, до 29 джетов.

В отчете также отмечается, что средние цены на вторичном рынке снизились на 2% в годовом исчислении, но выросли на 1% в месячном исчислении.

Трафик бизнес-джетов в США снизился на 5% в годовом исчислении в январе - последнем месяце, о котором отчиталась FAA, – но остается на 6,6% выше уровня 2019 года.

В Европе полеты на бизнес-джетах были несколько более активными: в феврале 2024 года – последнем отчетном месяце – трафик вырос на 3,9% в годовом исчислении и на 8,1% по сравнению с уровнем 2019 года. «Мы склонны полагать, что сложившаяся ситуация является хорошим предзнаменованием для бизнес-джетов, говорится в отчете, поскольку сохраняется ощущение риска, связанного с коммерческими авиаперевозками, что способствует быстрому восстановлению активности бизнес-джетов».

По прогнозам Jefferies, в течение года поставки новых серийных бизнес-джетов вырастут на 19%, чему будет способствовать ввод в эксплуатацию нового флагманского самолета Gulfstream G700 и расширение производства Dassault Falcon 6X.



## 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

## Airbus Helicopters бесплатно установит ударостойкую топливную систему

Американский филиал Airbus Helicopters предлагает бесплатные комплекты для модернизации ударостойкой топливной системы (CRFS) для некоторых моделей вертолетов.

Airbus Helicopters подтвердила, что заказчики зарегистрированных в США вертолетов AS350 B3, H125 (AS350 B3e) и EC130 B4 имеют право на бесплатную модернизацию CRFS. Решение предложить модернизацию бесплатно было принято Airbus Helicopters в рамках собственной коммерческой политики, направленной на дальнейшее поощрение американских эксплуатантов к оснащению своих вертолетов, поскольку ряд операторов не установили модернизацию, несмотря на все

коммерческие стимулы, предлагаемые на протяжении многих лет.

В Airbus заявили, что установка CRFS потребует от 150 до 200 человеко-часов в зависимости от конструкции вертолета и может быть выполнена во время планового ТО, чтобы свести к минимуму время простоя.

У клиентов есть возможность установить комплекты самостоятельно или доставить свои вертолеты в авторизованный сервисный центр для установки. Многие клиенты смогут выполнить модернизацию самостоятельно, не неся затрат на установку третьей стороной. Комплект CRFS предлагается бесплатно при условии своевременной установки.



**FBOEXPERIENCE.COM**  
PROMOTING FBO EXCELLENCE

## Collins Aerospace представила обновленную систему управления салоном

На конференции Ассоциации авиационной электроники 2024 года компания Collins Aerospace представила последнее обновление системы управления салоном Successful Venue.

При наличии полноценной системы управления салоном (CMS) старые мониторы Venue можно заменить на новые интеллектуальные мониторы Venue smart, главное преимущество которых заключается в том, что они значительно упрощают монтаж. Во-вторых, новая версия предназначена для самолетов, на которых еще нет дисплея Collins Airshow или другой движущейся карты. Эта версия будет доступна как автономное устройство, которое может стать отправной точкой для многих небольших самолетов.

Наиболее заметным улучшением является увели-

чение разрешения до 4K. Кроме того, благодаря встроенному в дисплей операционному оборудованию значительно снижен вес, что устраняет необходимость в сервере, коммутаторе и соответствующей проводке. В дополнение к встроенным развлекательным функциям, новый Venue оснащен дополнительным SSD емкостью 4 ТБ.

Наличие множества входов, включая USB-A, USB-C, HDMI, Ethernet и RCA, позволяет подключаться практически к любому источнику, например, к AppleTV, Amazon Fire Sticks, аудио/видео плеерам, игровым системам и многому другому.

Версия Venue system в пяти размерах от 10,1 до 24 дюймов будет доступна для установки во втором квартале 2024 года, а полностью автономная версия – в четвертом квартале 2024 года.



Jetport Interiors

Решения, создающие стиль

+

jetport-interiors.tech

## Eve Air Mobility пришла в Японию

Компания Eve Air Mobility подписала соглашение о намерениях с AirX Inc., крупнейшей в Японии государственной вертолетной чартерной компанией, на поставку до 40 электрических воздушных судов вертикального взлета и посадки (eVTOL). Этот заказ будет способствовать дальнейшему развитию и расширению масштабов инновационных транспортных операций в Японии.

Йоханн Бордайс, генеральный директор Eve, сказал: «Мы ценим доверие AirX к Eve, которая приобретает не только наши eVTOL, но и сервисные и эксплуатационные решения, а также наш вектор – программное обеспечение для управления городским воздушным движением. Япония демонстрирует прогрессивный подход и заинтересованность в eVTOL, и мы с нетерпением ожидаем дальнейшего расширения наших отношений и поддержки целей Японии в области городской воздушной мобильности в будущем».

AirX – пионер в области развития авиационной мобильности в Японии, предлагающая комплексное решение для чартерных перевозок японской общественности через AIROS Skyview.

eVTOL от Eve использует конфигурацию lift+cruise с восемью специальными винтами для вертикального взлета и неподвижными крыльями для полета в крейсерском режиме, без изменения положения этих компонентов во время полета. Новейшая концепция включает в себя электрический толкающий винт, приводимый в действие двумя электродвигателями, которые обеспечивают резервирование тяги, обеспечивая при этом высокую производительность и безопасность.

## Сервисные центры Textron Aviation «позеленели»

Глобальная сервисная сеть Textron Aviation получила повторную сертификацию Национальной ассоциации воздушного транспорта (NATA) как «Зеленый авиационный бизнес». Это признание является частью программы NATA «Стандарты устойчивого развития авиационного бизнеса», которая поощряет экологическую устойчивость в отрасли.

Четыре из 20 сервисных центров Textron Aviation, принадлежащих компании, – в Сингапуре, Париже, Цюрихе и Индианаполисе – повторно подтвердили свой статус Tier 1, превысив сертификационные требования NATA и внедрив дополнительные методы устойчивого развития.

Сертификация предполагает постепенный отказ

от одноразовых пластиковых изделий, установку освещения с датчиками движения и внедрение энергоэффективных кухонных приборов и сантехники. В этих подразделениях также разработана политика по сокращению простоя наземного вспомогательного оборудования. Впервые в этом году сервисный центр компании в Валенсии получил статус Tier 2.

Для получения сертификата все предприятия должны установить базовый уровень выбросов углекислого газа и работать над сокращением выбросов парниковых газов. Они также должны предлагать программы утилизации отходов, внедрять безбумажные системы, устанавливать светодиодное освещение и сокращать использование пластиковых бутылок для воды.



## Представлен Kodiak 100 Series III 2024

Во время пресс-конференции, посвященной выставке AERO Friedrichshafen, Николя Шаббер, генеральный директор авиационного подразделения Daher, объявил, что первый Kodiak 100 Series III в комплектации 2024 модельного года будет поставлен позднее в этом году компанией Rheinland Air Service GmbH, которая является официальным дистрибьютором Kodiak и ТВМ в Австрии и Германии.

Последняя версия Kodiak 100 Series III отличается увеличением посадочной массы до 3286 кг (по сравнению с 3034 кг), а также увеличенным максимальным весом без топлива (близкий к максимальному взлетному весу в 3203 кг), что позволяет увеличить полезную нагрузку.

Шаббер также подтвердил, что пятилопастный композитный пропеллер Hartzell теперь входит в стандартную комплектацию новых моделей Kodiak 100, а четырехлопастный металлический пропеллер Hartzel доступен в качестве опции.

Самолеты Kodiak 100 Series III оснащены аудиопанелями Bluetooth в качестве дополнительного элемента комфорта пассажиров, а для более эффективной эксплуатации на неподготовленных взлетно-посадочных полосах самолет может быть оснащен 29-дюймовыми шинами большего размера. Владельцы также пользуются четырехлетней программой технического обслуживания Kodiak Care от Daher.

## Jamco и JAXA представили концепцию туалетов в джетах для инвалидов

Корпорация Jamco спроектировала туалет, направленный на решение давних проблем пассажиров с ограниченными подвижностями (PRMS), в рамках «Концепции Jamco Vision 2030». Этот проект является результатом постоянного сотрудничества с Японским агентством аэрокосмических исследований (JAXA).

Лицам, нуждающимся в полной помощи, может быть трудно пользоваться туалетом во время полетов из-за того, что замкнутое пространство слишком узкое для того, чтобы лица, осуществляющие уход, могли войти в туалет. Комплексная концепция Metamorphic Lavatory временно объединяет два смежных туалета и соединяющий их поперечный проход, что позволяет сделать салон более просторным без необходимости уменьшения вместимости кресел.

Бортпроводники могут перевести туалет в расширяющийся режим, при котором двери, загораживающие поперечный проход, закрываются, создавая замкнутое пространство. Защита от запахов и звуков, а также конфиденциальность пользователя обеспечиваются за счет использования перегородки вместо занавески. Дверь туалета и внутренняя перегородка сдвинуты вместе, и это пространство позволяет сотрудникам PRMS приближаться к туалету на своем бортовом кресле-каталке, обеспечивая при этом пространство для двух сиделок.

Эта концепция позволяет удовлетворить самые разные потребности пассажиров, помимо основной функции. В туалете установлен пеленальный столик для детей, а также простая кровать, которая также может использоваться в качестве столика для переодевания взрослых.



## VOO интегрируется с REDiFly

VOO, маркетплейс B2B для операторов воздушных судов и чартерных брокеров, предоставляющий услуги по бронированию бизнес-джетов, объявляет о стратегической интеграции с REDiFly, платформой управления деловыми самолетами.

Как отметили в пресс-службе компании, интеграция упрощает и рационализирует процесс продажи чартерных билетов, объединяя функции планирования рейсов между обеими платформами. Это включает в себя доступ в режиме реального времени к точной информации о наличии свободных самолетов и их местоположении, а также, возможно, к более широкому выбору других услуг по бронированию бизнес-чартеров в будущем.

Роберт Плак, партнер и генеральный директор VOO: «До VOO у бизнес-авиации была существенная проблема – не было цифрового решения для прямого бронирования и оплаты чартерных рейсов. Торговая площадка VOO, разработанная AVINOC, авиационным аналитическим центром с собственным токеном криптовалюты, решает очевидные структурные, операционные и связанные с бизнесом проблемы и тем самым приносит пользу всей отрасли. Наше сверхэффективное программное обеспечение предоставляет чартерным брокерам и операторам частных самолетов возможность заключать чартерные контракты за считанные секунды. С нашей универсальной платформой VOO мы помогаем сократить временные затраты и общие затраты, одновременно увеличивая размер прибыли, а также обеспечивая прозрачность всех аспектов всего чартерного процесса и безопасность финансовых транзакций. Именно так мы стремимся произвести революцию в бизнес-авиации».

## IADA: в первом квартале наблюдается рост продаж на вторичном рынке

Согласно квартальному отчету Международной ассоциации авиационных дилеров (IADA), в первом квартале 2024 года вторичный рынок деловых самолетов был «оживленным»: аккредитованные дилеры сообщили о 253 закрытых сделках по сравнению с 239 за первые три месяца 2023 года. В отчете также рисуется оптимистичный прогноз на следующие шесть месяцев.

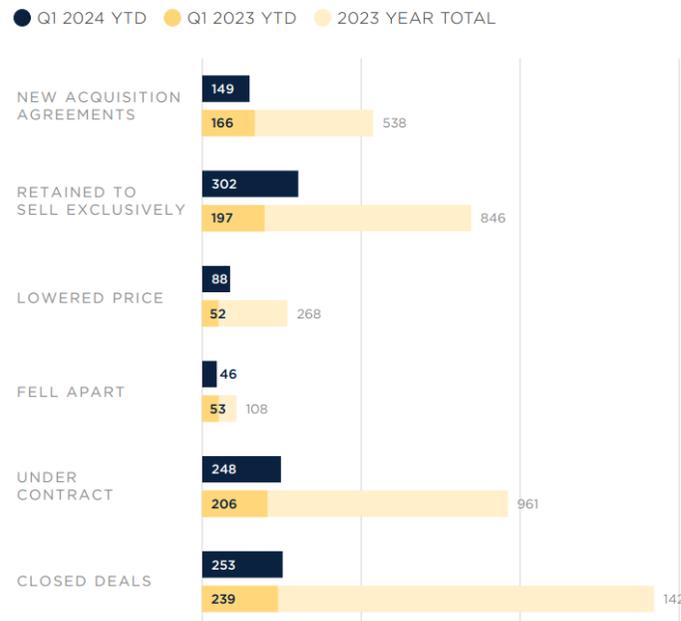
По данным IADA, в первом квартале было 248 воздушных судов под контрактом против 206 за тот же период прошлого года. Кроме того, в первом квартале 2024 года у дилеров IADA было 302 конт-

ракта на эксклюзивную продажу, что значительно превышает показатель в 197 контракта за первые три месяца прошлого года. Однако количество новых соглашений о приобретении немного отстает – 166 против 149, — а количество сделок, по которым цены были снижены, выросло на 69%, до 88 транзакций.

«В конце первого квартала вторичный рынок деловых самолетов объективно здоров, с многочисленными признаками восстановления баланса после напряженной ситуации с продажами», – сказал Фил Уинтерс, председатель IADA и вице-президент Western Aircraft по продажам самолетов и управлению чартерными перевозками. «Шестимесячные прогнозы продаж, спроса, готовности к продажам и покупкам продолжают сдержанно оптимистичные тенденции, которые мы наблюдали в четвертом квартале 2023 года, несмотря на региональную нестабильность и неопределенность в связи с президентскими выборами в США».

Около половины респондентов, участвовавших в опросе членов IADA, ожидают, что цены и запасы турбовинтовых самолетов на вторичном рынке стабилизируются. Что касается бизнес-джетов, то растущие запасы обеспечивают «столь необходимые продукты для удовлетворения резкого изменения спроса на деловые самолеты». Недавняя сертификация Gulfstream G700 позволит пополнить запасы бывших в употреблении самолетов на рынке, «жаждущем свежих, высококлассных самолетов, особенно в верхнем сегменте рынка», заявила IADA.

IADA DEALER ACTIVITY YEAR TOTAL COMPARISON



## GAMA убеждает европейцев в ценности бизнес-авиации

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) удваивает усилия, чтобы убедить европейских законодателей и общественность в важности бизнес-авиации и АОН для технологической цепочки создания стоимости на континенте.

Это послание, которое исполнительный директор GAMA Пит Банс направляет операторам на континенте в преддверии выборов нового состава Европейского парламента в июне. Послание также было сделано на фоне повышенного внимания к вкладу сектора в изменение климата.

«В Европе традиционно поставки самолетов бизнес-авиации составляли около 20% от общемировых поставок, но в 2023 году этот показатель составил всего 12%», - заявил Банс на выставке Aero Friedrichshafen. «Мы поставили в Европу всего 88 бизнес-джетов, что является самым низким показателем с тех пор, как начали отслеживать бизнес-джеты по географическим сегментам. Мы должны обратить на это внимание. Есть причины, которые определяют эти цифры».

Банс говорит, что авиационная отрасль имеет решающее значение для технологического прогресса, в том числе и в Европе. Поэтому усиление регулирования и ограничений будет препятствовать, а не способствовать усилиям по сокращению выбросов углекислого газа.

«Авиация – это технологический инкубатор», - говорит он. «Если вы будете атаковать это, вы лишите нас возможности двигаться в направлении устойчивой авиации. Нам предстоит проделать

большую работу с отраслью и новым парламентом, чтобы подчеркнуть, как наш сегмент будет способствовать достижению нашей цели – нулевых выбросов к 2050 году. Без интегрированных цепочек поставок новые авиационные компании не смогут добиться успеха, а бизнес-авиация является ключевым элементом в этой сфере».

В феврале GAMA сообщила, что в прошлом году поставки самолетов деловой авиации и авиации общего назначения превысили 4000 единиц по всему миру впервые более чем за десятилетие. В дополнение к высоким показателям продаж стати-

стика GAMA показывает «устойчивый и растущий портфель заказов во всех сегментах авиационной техники».

Однако эти компании, как и их коллеги, разрабатывающие коммерческие самолеты, сталкиваются с проблемами цепочки поставок, нехваткой рабочей силы и усилением надзора со стороны регулирующих органов во многих юрисдикциях. Кроме того, усиливается давление по ограничению деловой авиации и авиации общего назначения, особенно в Европе, где высока чувствительность к факторам, ускоряющим изменение климата.



## Американские налоговики серьезно взялись за корпоративные джеты

Налоговое управление США (IRS) использует дополнительные ресурсы и новые инструменты искусственного интеллекта для изучения возможных проблем с несоблюдением законодательства крупнейшими корпорациями и партнерствами США, в том числе в области использования корпоративных воздушных судов, сообщил законодателям комиссар IRS Дэниел Верфель.

Во время слушаний в Финансовом комитете Сената США, посвященных бюджету на 2025 год, а также сезону подачи заявок на 2024 год, Верфель повторил, что агентство «внимательно изучает возможные нарушения» и начало проверки более 75 крупнейших партнеров в США, активы которых в среднем превышают \$10 млрд в различных отраслях.

Он указал на недавнее объявление о планах также начать десятки новых проверок корпоративных воздушных судов, использующихся для личного пользования, как на «еще одну иллюстрацию того, как наше долгосрочное финансирование помогает более полно реагировать на области соблюдения требований высокого риска». Эти проверки будут сосредоточены на использовании воздушных судов налогоплательщиками с высоким уровнем дохода, а также крупными корпорациями и партнерствами.

«Налоговое управление США обеспокоено тем, что использование этих самолетов не распределяется должным образом между деловой и личной деятельностью», - сказал он. «Мы обеспокоены тем, что люди используют корпоративные самолеты

для личного пользования, а это означает, что предприятия берут вычеты, на которые они, возможно, не имеют полного права».

Он признал, что это сложная область, и в прошлом штат налоговой службы был сильно сокращен. «С расширением ресурсов эти проверки воздушных судов помогут гарантировать, что группы с высоким уровнем дохода не будут уклоняться от уплаты налогов», - заявил он.

Председатель финансового комитета Рон Уайден отметил новые усилия, направленные на искоре-

нение злоупотреблений налоговыми льготами для корпоративных самолетов, используемые высокопоставленными руководителями компаний, которые списывают налоги на личные поездки, и сказал, что, по его мнению, Налоговое управление США должно распространить эти усилия на корпоративные яхты, где злоупотребления являются еще более вопиющими.

Ожидается, что уведомления о проверках, связанных с использованием бизнес-авиации, начнут поступать в ближайшие несколько месяцев. NBAА внимательно следит за этой работой.



## FAA подготовило руководство по перронным проверкам в Европе

Недавно опубликованная политика FAA вместе с продолжающимся сотрудничеством с EASA и новым отраслевым руководством по MEL должны облегчить некоторые трудности, связанные с перронными проверками в Европе.

Европейские перронные проверки, известные как программа EASA по оценке безопасности полетов иностранных воздушных судов (SAFA), во второй половине 2010-х годов вызывали у эксплуатантов все большую озабоченность по поводу того, что им необходимо подтверждение соответствия требованиям. Были выражены разочарования в связи с отсутствием согласования и руководящих указаний по оформлению необходимой документации.

По словам Дуга Карра (Doug Carr), старшего вице-президента NBAA по международным операциям, одной из наиболее серьезных проблем, возникающих в ходе этих проверок, является то, что операторы, возможно, не в полной мере выполняли процедуры технического обслуживания и эксплуатации, которые являются обязательной частью минимального списка оборудования (MEL), предоставляемого инспекторам. «А может, у них их вообще нет. Вот тогда-то и случались неприятные истории», - сказал он.

Брайан Кестер (Brian Koester), директор по организации полетов и правилам NBAA, сказал, что при выявлении определенных несоответствий EASA

направит уведомление в FAA о проблеме и потребует от оператора внесения исправлений. В некоторых случаях, когда деталь, которая была исключена из MEL, могла быть обнаружена сломанной на воздушном судне, оператор был бы отстранен от полетов до тех пор, пока она не была починена.

Ситуация для американских операторов усугублялась отсутствием четких указаний со стороны FAA относительно разрешений на их MEL. Однако это изменилось в октябре прошлого года, когда агентство опубликовало свою политику в «Минимальные требования к оборудованию для полетов авиации общего назначения в соответствии с Part 91 CFR, § 91.213 и уведомлением, касающимися утверждений MEL в соответствии с Part 91».

NBAA объясняет, что MEL — это список оборудования, которое может быть неработоспособным, но все же позволяет безопасно эксплуатировать воздушное судно в соответствии с правилами FAA. MEL основаны на основном перечне минимального оборудования (MMEL), который предоставляет производитель воздушного судна и который одобрен FAA.

«MMEL включает в себя все оборудование и аксессуары, доступные для данной модели самолета, в то время как MEL создается оператором для вашего конкретного типа самолета», - сказала членам NBAA Элейн Карабатсос, директор по техническому обслуживанию самолетов Encompass Health.

Кестер отметил, что FAA отозвало предыдущее руководство по одобрению в конце 2010-х годов, когда оно работало над обновлениями. «Это был значи-



тельный период времени, когда операторы оставались без указаний со стороны FAA о том, как правильно выполнять полеты с MEL», - отметил он. По словам Кестера, отрасль не только приветствовала выпуск руководства, но и нашла способ предложить «лучшее из всего, что есть в мире». Это открывает путь к получению разрешений для MEL и MMEL и упрощает их для некоммерческих операторов за счет оптимизированного и экономящего время процесса.

Это руководство критически важно, поскольку у EASA и FAA разные взгляды на них: FAA рассматривает MMEL как MEL, соответствующий стандартам ИКАО, в то время как EASA смотрит на это по-другому. Большая разница заключается в том, как MEL адаптирован к типам воздушных судов.

Также приветствуется упрощенный процесс, предусмотренный в руководстве. Кестер отметил, что из-за отсутствия указаний предыдущий процесс, особенно в отношении внесения изменений в MEL, был обременительным и отнимал много времени как у оператора, так и у FAA. «Я слышал ужасные истории продолжительностью до двух лет», - добавил он.

NBAА продолжает участвовать в процессе, в том числе в отраслевом форуме EASA RAMP, на котором обсуждаются лучшие практики и ожидания.

Чтобы еще больше помочь операторам, NBAА во время одного из мероприятий выпустила [Руководство по формату международного плана полетов](#), которое служит всеобъемлющим ресурсом, помогающим операторам оптимизировать и стан-

дартизировать международный план полетов для обеспечения соответствия международным требованиям. «Использование стандартного формата гарантирует операторам соблюдение требований и ускоряет перронные проверки, позволяя инспекторам быстро находить необходимую информацию», - говорится в сообщении ассоциации.

По словам Кестера, по мере развития процессов перронных проверок и одобрения оборудования операторы учились ориентироваться в этих изме-

нениях, чтобы соответствовать требованиям. Несмотря на это, по мере изменения требований, за этой областью необходимо постоянно следить. Кастер отметил, что одним из таких изменений, произошедших в последние годы, стало добавление к перронным проверкам тестирования на употребление алкоголя.

Из примерно 10000 проверок SAFA в год примерно 5-7% приходится на операции авиации общего назначения.



## S&P изменило прогноз по рейтингу Vista Global на негативный, подтвердив рейтинг B+

S&P пересмотрело прогноз по рейтингу Vista Global на «негативный», подтвердив при этом рейтинг B+. Рейтинговое агентство сообщило: «Более слабые, чем ожидалось, операционные показатели и более высокие процентные расходы в 2023 году привели к тому, что с учетом корректировки S&P Global Ratings доля средств от операций (FFO) в долгах значительно снизилась до 12%».

Далее в рейтинге отмечается: «Мы прогнозируем, что операционные показатели Vista улучшатся в течение 2024-2025 годов. Однако существует риск того, что показатели кредитоспособности, соответствующие рейтингу B+, могут быть не восстановлены». В результате S&P пересмотрело прогноз со стабильного на негативный.

Негативный прогноз указывает на то, что S&P может понизить рейтинги, если в течение следующих 12 месяцев компания, «не сможет достичь средневзвешенного соотношения финансового результата к долгу выше 12% в 2024 и 2025 годах, или если ее свободный операционный денежный поток после лизинговых платежей останется отрицательным, или ликвидность слабеет».

Скорректированный на S&P Global Ratings показатель EBITDA Vista в 2023 году снизился на 4% до примерно \$670 млн по сравнению с предыдущим прогнозом увеличения до \$820-850 млн.

«При расчете скорректированной EBITDA мы включаем разовые затраты и исключаем прибыль от продаж воздушных судов. Выручка оказалась существенно ниже, чем мы прогнозировали, в первую очередь в сегментах продаж и сторон-

них маркетплейсов, но при продолжающемся значительном росте выручки от программ подписки в соответствии со стратегией компании. Спрос на частные чартерные рейсы в Северной Америке и Европе оказался ниже, чем мы ожидали, но мы понимаем, что Vista превзошла рынок в целом. Программа модернизации самолетов Vista, приобретенных в 2022 году, повлияла на доступность парка и доходы в 2023 году. Кроме того, более высокие расходы на персонал привели к снижению нашего скорректированного показателя EBITDA. Кро-

ме того, рост задолженности и процентных ставок привел к тому, что выплаченные скорректированные проценты (включая расходы на рефинансирование) почти удвоились и составили \$324 млн, а ужесточение условий для поставщиков привело к оттоку оборотных средств в размере \$67 млн. В результате скорректированный FFO Vista по отношению к долгу снизился примерно до 7% в 2023 году с 11% в 2022 году и сейчас значительно ниже нашего порога в 12% для рейтинга B+», - резюмируют в агентстве.



## Глава Delta Эд Бастиан о Wheels Up: «Мы только начинаем»

Во время мероприятия для клиентов, проходившего на прошлой неделе в рамках турнира по гольфу Masters в Огае, генеральный директор Delta Air Lines Эд Бастиан подтвердил свою поддержку Wheels Up в операционном, коммерческом и финансовом планах. В прошлом году инвестиционная группа, возглавляемая Delta, вложила в Wheels Up \$500 млн, поскольку убытки росли, а состояние наличности ухудшалось, несмотря на рекордные доходы частной авиакомпании.

Бастиан отметил, что стратегия Delta на протяжении последних 15 лет заключалась в том, чтобы продолжить рост. «Затем вы начинаете создавать сервисы премиум-класса, DeltaOne, залы ожидания. Мы с Кенни (основателем Wheels Up Кенни Дихтером) подумали, что следующий шаг в развитии премиум-класса – это приватность. Ни у одной авиакомпании никогда не было такого масштабного частного сервиса, и именно это мы создаем в Wheels Up».

Бывший член правления Delta Джордж Мэттсон, который в прошлом году занял пост генерального директора Wheels Up, добавил: «Я знал, что при таком уровне приверженности партнерству и при том, как Delta относится к партнерству, у нас появилась действительно интересная возможность и выигрышная комбинация». Мэттсон сказал, что этот дуэт может удовлетворить различные потребности в авиaperевозках, включая премиальные предложения Delta, программы Wheels Up и чартерные рейсы по запросу через Air Partner. Например, основные участники Wheels Up могут летать

по гарантированным ограниченными тарифам в США, по программе DeltaOne в Европу, а затем внутри Европы с помощью Air Partner.

В четвертом квартале 2023 года Wheels Up сообщила о продолжающихся убытках. Однако ее денежное положение стабилизировалось. Руководители заявили, что показатель EBITDA, как ожидается, по-прежнему будет положительным к концу года. Сейчас Wheels Up – четвертый по величине опера-

тор чартерных перевозок частными самолетами в США.

Осенью прошлого года Delta Air Lines, Certares Management и Knighthood Capital Management согласились предоставить кредит в размере \$500 млн в обмен на 95% акций Wheels Up. Certares и Knighthood предоставляют \$400 млн, а Delta – \$100 млн используя ранее объявленную возобновляемую кредитную линию.



## Фарнборо признан лучшим FBO в Европе в 2024 году

Аэропорт Фарнборо объявил о том, что по результатам опроса профессиональных пилотов PRASE 2024 года он был признан оператором FBO номер один в Европе, удерживая эту позицию на протяжении 17 лет.

Саймон Гир, генеральный директор аэропорта Фарнборо, выразил свою глубокую благодарность за столь высокую оценку: «Для нас, сотрудников аэропорта Фарнборо, огромное удовлетворение получить признание в опросе профессиональных пилотов PRASE на протяжении 17 лет. Нами движет стремление к совершенству, и эта почетная награда подтверждает нашу приверженность удовлетворению потребностей наших клиентов».

Аэропорт Фарнборо набрал 9,63 балла в ежегодном рейтинге профессиональных пилотов PRASE, который отражает мнение клиентов о наземных авиационных службах.

Эта награда присуждается по результатам ежегодного опроса руководителей летных подразделений, авиационных менеджеров, шеф-пилотов, генеральных директоров, а также подписчиков журнала Professional Pilot.

Эта новость появилась после того, как ранее в этом месяце аэропорт Фарнборо объявил, что сохранил за собой первое место в рейтинге FBO 2024 года по версии журнала Aviation International News (AIN) как лучший FBO в Европе, на Ближнем Востоке, в Африке и Азиатско-Тихоокеанском регионе.

В ноябре 2023 года аэропорт Фарнборо стал лауреатом премии FBO of the Year по версии Ассоциа-

ции чартерных авиаперевозчиков (ACA) Excellence Awards, которая стала девятой по счету наградой, присуждаемой аэропорту Фарнборо и третий раз подряд.

Саймон Гир подтвердил стремление аэропорта к совершенству, заявив: «Наша команда в аэропорту Фарнборо искренне благодарна за постоянную под-

держку и доверие, проявляемые к нам. Продолжая стремиться к совершенству, мы стремимся совершенствовать наш продукт и устанавливать новые стандарты обслуживания клиентов и операционной эффективности. Это признание в качестве FBO номер один в Европе отражает преданность делу наших сотрудников, и мы выражаем нашу признательность всем, кто принял участие в опросе».



## Honeywell представила облачную платформу с ИИ

Honeywell представила облачную платформу, которая использует искусственный интеллект и машинное обучение для оказания помощи в производстве и ТОиР. Известная как Honeywell Forge Performance+, она объединяет в одном решении прогнозные техническое обслуживание, оптимизацию производственных площадок и аналитику персонала.

По словам разработчиков, авиационное производство и ТОиР сталкиваются с рядом производствен-

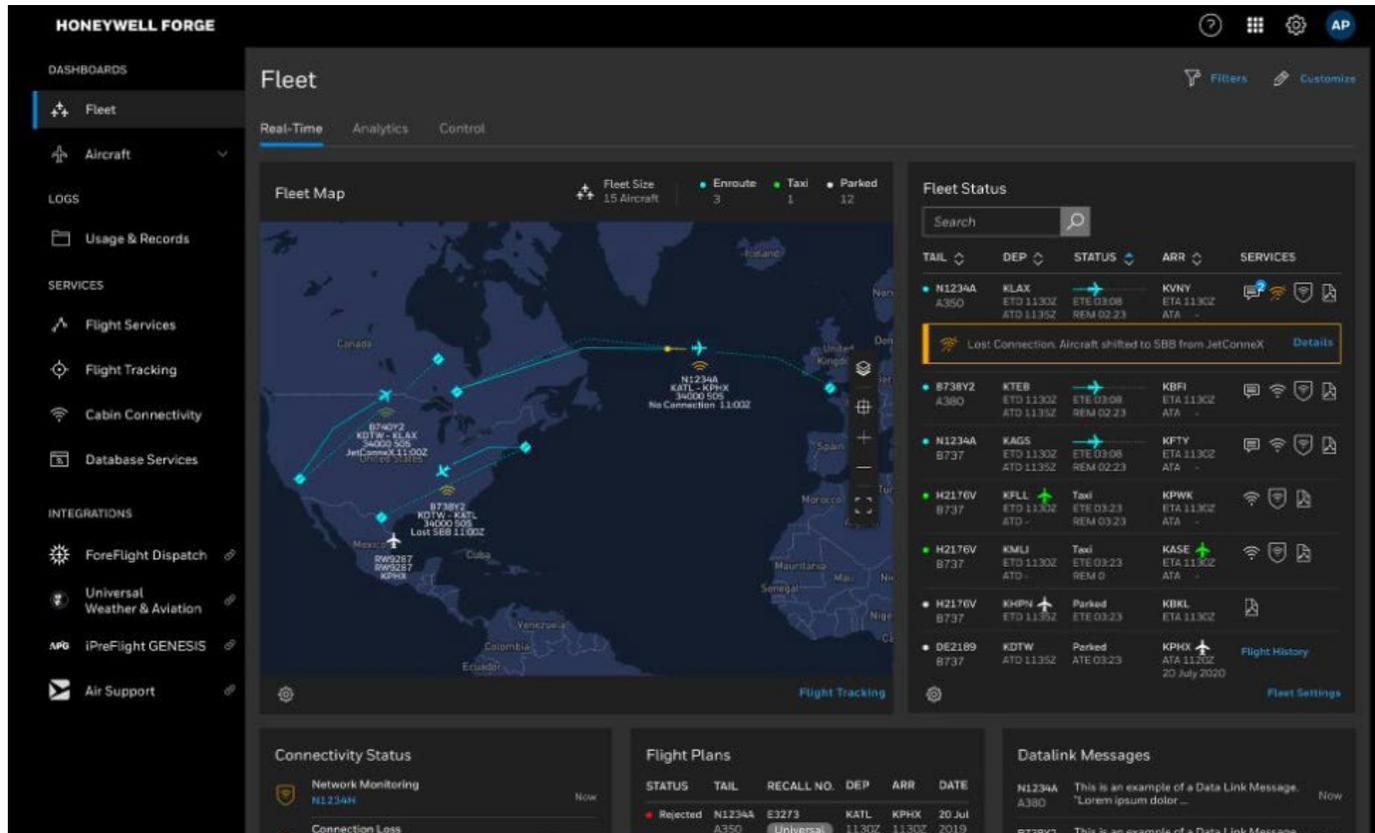
ных и кадровых проблем. Forge позволяет повысить оперативную осведомленность и улучшить управление активами, а также снизить эксплуатационные расходы.

«В условиях растущей сложности рабочих мест и эксплуатационных расходов операторам необходимо иметь возможность использовать данные для принятия важных решений и внедрения автоматизации», - сказала Карен Миллер, генеральный директор Honeywell Connected Aerospace. «Поскольку

авиационная отрасль сталкивается с такими проблемами, как старение парка воздушных судов, рост затрат на техническое обслуживание и постоянные проблемы в цепочке поставок, Honeywell Forge Performance+ для аэрокосмической отрасли может помочь организациям достичь таких ключевых результатов, как ускорение выполнения работ, повышение эффективности использования активов и сокращение сроков технического обслуживания».

Заглядывая в будущее, Honeywell также расширит платформу, добавив FedRAMP – версию, совместимую с оборонными технологиями, которая будет предоставлять услуги и решения, адаптированные для оборонной промышленности.

Майкл Роу, вице-президент по аэрокосмической промышленности Frost & Sullivan, добавил: «Современные авиационные компании нуждаются в повышении операционной эффективности и получении более полной информации о своих активах, но им мешают разрозненные и ручные процессы. Небольшой команде специалистов по техническому обслуживанию может потребоваться выполнить более 1200 открытых работ по техническому обслуживанию. Вместо того чтобы изначально сосредотачиваться на работе, которая кажется наиболее простой для выполнения, такие программные решения, как Honeywell Forge Performance+ для авиационной отрасли, позволяют компаниям в первую очередь решать задачи, которые оказывают наибольшее влияние на операции, повышают производительность и сокращают дорогостоящие простои».



## Теснам представляет P2006T NG

Теснам объявила о выпуске новой версии легендарного P2006T. Первые заказы уже поступили, и испанская летная школа Fly-By стала стартовым оператором P2006T NG. Новый самолет будет запущен первым в странах, одобренных EASA.

Новый дизайн был разработан после тщательного изучения предложений клиентов и усовершенствования всех лучших характеристик хорошо известного P2006T, которых на данный момент выпущено 400 единиц. Новый TECNAM P2006T NG (next generation) является результатом более чем 300

усовершенствований текущего P2006T MkII. Экипаж теперь может пользоваться дополнительной передней дверью для второго пилота и внешним доступом в багажное отделение. Дизайн иллюминаторов также был изменен, и они стали больше, чтобы улучшить видимость.

Паоло Паскале Лангер, главный исполнительный директор Теснам, прокомментировал: «Сегодня, выпуская P2006T NG, Теснам подтверждает свою позицию одного из самых инновационных производителей самолетов в мире. Каждый год мы сер-

тифицируем несколько новых образцов, чтобы предложить нашим клиентам наилучшие из возможных решений».

В качестве силовой установки теперь используются двигатели Rotax 912Sc3 с двойным впрыском топлива, которые обеспечивают высокую эффективность на высоте и сниженный расход топлива до 14 литров в час (3,7 у.е.г/ч) на двигатель. Габаритные огни встроены в подкрылки и оснащены новейшей светодиодной технологией. Это не только повышает эффективность, стиль и видимость, но и обеспечивает более экологичное и долговечное решение для освещения.

Интерьер также претерпел значительные улучшения: на центральной консоли установлена клавиатура FMS GCU477 для эффективного управления всей авионикой Garmin, включая 3-осевой автопилот GFC700 и G1000 NXi, которая предлагает интуитивно понятный интерфейс пилота с полной связью между планшетом и кабиной пилота с помощью инновационной системы Garmin Flight Stream.

Теснам также предлагает суперпремиальную версию: P2006 NG SPORT. Эта версия отличается полностью итальянским дизайном: черная кожаная приборная панель с мягкой светодиодной подсветкой, карбоновые панели, рычаги управления и центральная консоль обтянуты кожей, каждая деталь тщательно продумана и изготовлена вручную. В салоне установлены подголовники из алькантары, плюшевые сиденья moquette, кожаные боковые стенки и боковые панели с логотипами carbon look.



## Австралия все ближе к мечте о городской воздушной мобильности

Австралийская группа компаний Skyportz открывает новую дочернюю компанию для эксплуатации электрических и гибридно-электрических воздушных судов. Новая авиакомпания Wilbur Air объявила о своем намерении приобрести до 100 девятиместных самолетов eSTOL компании Electra, которые будут летать на маршрутах с использованием планируемой сети аэропортов Skyportz в нескольких городах Австралии.

Wilbur Air намерена сотрудничать с существующими операторами, которые имеют в своем парке самолеты и вертолеты и хотят перейти на воздушные суда ААМ и осуществлять полеты под ее брендом с приоритетным доступом к аэропортам Skyportz. Ожидается, что самолет Electra поступит в эксплуатацию в 2028 году после прохождения сертификации в соответствии с правилами FAA Part 23.

Electra разрабатывает девятиместную версию самолета для коммерческого и государственного рынков, которая может взлетать и приземляться на полосах длиной всего 150 футов и летать со скоростью 200 миль в час на расстояние 500 миль.

«Цель Electra – заполнить пробел в авиaperелетах на расстояние от 50 до 500 миль, где сегодня большинство поездок совершается на автомобиле», - сказал Джон Лэнгфорд, основатель и генеральный директор Electra. «Ключом к экономии времени является работа на близком расстоянии, сохраняя при этом достаточную скорость, чтобы преодолевать большие расстояния. Electra сможет доставить вас из центра Манхэттена не только в аэропорт Кеннеди, но и в Вашингтон, округ Колумбия. Благодаря ему авиаперевозки свяжут тысячи населенных пунктов, где авиaperелеты сегодня не

являются практичным и доступным вариантом. Это также открывает огромные новые возможности для логистики грузов».

На следующей неделе мельбурнская компания Skyportz начнет сбор средств для поддержки своих усилий по созданию инфраструктуры городской воздушной мобильности ААМ, которая может включать посадочные площадки, расположенные в городских и пригородных районах, включая автостоянки и общественные здания.

«Индустрия недвижимости проявляет огромный интерес к тому, чтобы помочь нам разорвать связь между авиацией и аэропортами», - сказал генеральный директор и основатель компании Клем Ньютон-Браун. «В будущем коммерческие и промышленные землевладельцы смогут построить мини-аэропорты и вертипорты, которые станут частью сети Skyportz».

Ожидается, что планы Skyportz в отношении Wilbur Air будут включать партнерство с другими производителями. Компания заявила, что это может включать поставки тяжелых беспилотных летательных аппаратов, а также пассажирские перевозки на короткие и дальние расстояния.

«Мы работаем с правительствами, авиационными регуляторами и общественностью над установлением параметров для внедрения инфраструктуры вертипортов и коротких взлетно-посадочных полос», - сказал Ньютон-Браун. «Если самолеты будут летать только из аэропортов и с вертолетных площадок, революции не произойдет. Нам нужно начать развивать вертипорты уже сейчас».



## Вертолетные войны Нью-Йорка набирают обороты

Региональный директор NBAA Бриттани Дэвис выступила с заявлением перед слушаниями в городском совете Нью-Йорка, утверждая, что недавние усилия совета по ограничению «необязательного» использования вертолетов в городе нанесут ущерб как транспортной системе, так и экономической инфраструктуре.

В повестку дня Комитета Совета по экономическому развитию входил призыв к законодательному собранию штата ввести налог на шум при эксплуатации «второстепенных» полетов вертолетов и гидросамолетов, обращение в FAA с просьбой полностью запретить такие чартерные и туристические полеты и разрешить полеты на городских вертодромах только eVTOL.

«Нью-Йорк является международным центром торговли и интермодальных перевозок», - сказала Дэвис. «Предлагаемые ограничения на эксплуатацию вертолетов на городских вертодромах будут иметь разрушительные последствия для экономики Нью-Йорка, операторов, бизнеса и работников, которые способствуют созданию 43200 рабочих мест и общему объему экономического производства в размере \$8,6 млрд».

Дэвис также сослалась на работу NBAA, направленную на то, чтобы отрасль достигла нулевого уровня выбросов углекислого газа к 2050 году, в ответ на критику воздействия деловой авиации на окружающую среду.

Начиная с 2022 года Международная вертолетная ассоциация и NBAA призывают своих членов напи-

сать письмо губернатору Нью-Йорка с требованием наложить вето на закон «о шуме от вертолетов».

Время уходит для того, чтобы помешать принятию потенциального закона, который может экономически затруднить полеты вертолетов над Нью-Йорком. В случае принятия законопроект позволит генеральному прокурору штата и любому другому лицу подать в суд на пилота, летный отдел, работника линейного обслуживания или сотрудника компании за создание «необоснованного уровня» шума вертолета в любой точке штата, даже если выполнение полетов соответствовало требованиям федерального закона и нормативно правовыми актами.

Согласно законопроекту, иск может быть подан, даже если рейсы не начинаются и не заканчиваются в Нью-Йорке, поскольку любой пролет будет соответствовать требованиям истца. Он также запрещает использование вертолетных площадок, предназначенных для экскурсионных полетов над городом.

Хотя первоначальным стимулом для законопроекта, по-видимому, была попытка ограничить шум от авиаперелетов, правила будут применяться ко всем вертолетным операциям. «Мы надеемся, что угроза судебного иска остановит чуму экскурсионных рейсов из Нью-Джерси, которые зависают над Центральным парком и разрушают гармонию для тысяч жителей и туристов ради удовольствия избранных», - сказал член Ассамблеи Ричард Готфрид.

Законопроект Сената Нью-Йорка был принят обе-

ими палатами законодательного собрания штата и теперь находится на столе губернатора Кэти Хоукул, которая должна подписать его в ближайшее время, чтобы законопроект стал законом. Международная вертолетная ассоциация (НАИ) и NBAA настоятельно просят членов связаться с Хоукул и призвать ее наложить вето на закон. НАИ предоставила своим членам шаблон письма для этого.

Вертолетное лобби предупреждает, что закон «будет иметь пагубные последствия для деловой авиации. Если вы уже общались с губернатором, пожалуйста, сделайте это снова, так как дело срочное и время имеет существенное значение.



## Апрель пока сильный: и США, и Европа выросли по сравнению с прошлым годом

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в этом месяце (1-21 апреля) глобальный трафик бизнес-джетов на 4% опережает аналогичный период прошлого года, отставая от апреля 2022 года на 3% и на 37% опережая апрель пятилетней давности. На 16-й неделе (15-21 апреля) выполнено 72 тысячи рейсов бизнес-джетов, что на 2% больше по сравнению с предыдущей неделей, и на 4% – по сравнению с 16-й неделей 2023 года. С начала года трафик бизнес-джетов на 1% опережает уровень прошлого года и на 33% выше 2019 года.

Активность регулярных авиакомпаний в апреле выросла на 22% по сравнению с прошлым годом, и на 14% выше относительно 2019 года. Грузовые авиаперевозки опережают показатели прошлого года на 5% и на 23% больше по сравнению с 2019 годом.

### Соединенные Штаты

В течение 16-й недели в США было выполнено 49429 рейсов бизнес-джетов, что на 5% меньше, чем на предыдущей неделе, и на 2% больше, чем на 16-й неделе 2023 года. С начала года (1 января – 21 апреля) активность бизнес-джетов в США на 1% выше по сравнению с прошлым годом, на 5% ниже уровня 2022 года и на 30% выше 2019 года.

Несколько операторов отмечают в этом месяце рекордные пики активности, в частности Netjets, Flexjet, flyExclusive и Jet Aviation. Что касается налета, то парк NetJets летает на 8% больше, чем в прошлом году, и на 52% больше, чем в 2019 году. Flexjet демонстрирует трехзначный рост летных часов по сравнению

| Market Sector       | Flights   | vs 1Y ago: Flights | vs 2Y ago: Flights | vs 3Y ago: Flights | vs 4Y ago: Flights | vs 5Y ago: Flights |
|---------------------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Scheduled Operation | 1,856,246 | 22.3%              | 44.2%              | 79.8%              | 539.7%             | 13.7%              |
| Other               | 255,657   | 45.8%              | 84.4%              | 131.7%             | 673.9%             | 136.0%             |
| Business Aviation   | 217,338   | 4.4%               | -2.8%              | 23.4%              | 438.0%             | 36.7%              |
| Cargo               | 65,289    | 4.5%               | -1.6%              | -3.3%              | 14.6%              | 22.8%              |
| Grand Total         | 2,394,530 | 21.9%              | 39.6%              | 72.7%              | 469.3%             | 22.6%              |

Глобальный трафик с 1 по 21 апреля 2024 г. по сравнению с предыдущими годами (деловая авиация включает только бизнес-джеты)

| Operator Name                | Hours   | vs 1Y ago: Hours | vs 2Y ago: Hours | vs 3Y ago: Hours | vs 4Y ago: Hours | vs 5Y ago: Hours | Active Aircraft |
|------------------------------|---------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Netjets                      | 32,358  | 8.7%             | 12.8%            | 22.9%            | 971.0%           | 50.3%            | 576             |
| Flexjet                      | 13,520  | 23.2%            | 26.5%            | 39.1%            | 409.8%           | 170.3%           | 230             |
| Executive Jet Management     | 4,594   | 6.5%             | 6.5%             | 52.5%            | 796.7%           | 62.1%            | 236             |
| flyExclusive                 | 3,724   | 21.4%            | 17.0%            | 27.5%            | 835.2%           | 213.8%           | 85              |
| Vista America                | 3,543   |                  |                  |                  |                  |                  | 72              |
| Solairus Aviation            | 3,279   | 23.2%            | 7.5%             | 58.3%            | 1,606.9%         | 135.5%           | 216             |
| Mountain Aviation            | 2,501   | 3.8%             | 6.5%             | 35.1%            | 158.2%           | 261.3%           | 62              |
| Jet Linx Aviation            | 2,136   | 12.5%            | -8.5%            | -14.5%           | 583.9%           | 82.6%            | 114             |
| Contour Aviation             | 1,508   | 32.8%            | 52.5%            | 92.5%            | 300.2%           | 185.2%           | 30              |
| Executive AirShare           | 1,354   | -4.9%            | -6.4%            | 28.8%            | 838.4%           | 65.9%            | 49              |
| Nicholas Air                 | 1,302   | 25.7%            | -0.2%            | 59,537.4%        |                  |                  | 23              |
| VistaJet Ltd                 | 1,157   | 55.5%            | 84.5%            | 179.2%           | 415.1%           | 328.9%           | 46              |
| Airsprint Inc                | 1,145   | 15.0%            | 41.4%            | 258.0%           | 8,028.5%         | 242.1%           | 36              |
| United States Air Force      | 1,125   | 62.3%            | 150.2%           | 242.7%           | 4,134.3%         | 3,266.6%         | 96              |
| Thrive Aviation              | 837     | 68.9%            | 54.8%            | 22.7%            | 671.5%           |                  | 17              |
| XO                           | 827     | -3.7%            | -69.1%           | -75.7%           | -52.1%           | -66.7%           | 20              |
| Red Wing Aeroplane Company   | 777     | -4.4%            | 16.3%            | 5.1%             | 1,482.3%         | 203.9%           | 22              |
| Clay Lacy Aviation Inc       | 743     | -21.3%           | -33.3%           | -25.3%           | 787.5%           | 4.9%             | 57              |
| Jet Aviation Flight Services | 742     | 20.6%            | 42.4%            | 81.5%            |                  |                  | 50              |
| Volato                       | 735     | 8.1%             | 184.6%           |                  |                  |                  | 25              |
| Grand Total                  | 241,107 | 4.8%             | -6.2%            | 18.4%            | 464.3%           | 41.1%            | 14,083          |

Рейтинг операторов США по налету с 1 по 21 апреля 2024 г.

нию с апрелем 2019 года, а налет WheelsUp сократился на 25% по сравнению с прошлым годом.

Бизнес-джеты Cessna являются наиболее активными в США как по количеству рейсов, так и по налету: в апреле этого года было летало 4711 уникальных самолетов, но количество полетов было на 7% меньше, чем в апреле 2022 года. Напротив, бизнес-джеты Bombardier и Embraer показывают небывалый рост активности в США. На Embraer приходится 13% всех вылетов бизнес-джетов в США в этом месяце, что на 11% больше по сравнению с апрелем прошлого года, и на 76% больше, чем в апреле 2019 года. Нью-Йорк является крупнейшим пунктом отправления бизнес-джетов Embraer в этом месяце, а Flexjet – крупнейший оператор по количеству выполненных рейсов.

## Европа

На 16-й неделе активность бизнес-джетов в Европе выросла на 2% по сравнению той же неделей 2023 года, и на 11% опережает 15-ю неделю этого года. С начала года трафик европейских бизнес-джетов на 2% ниже по сравнению с тем же периодом 2023 года, и на 2% выше уровня 2019 года.

В апреле активность европейских бизнес-джетов находится на уровне прошлого года, на 7% отстает от 2022 года и на 4% выше уровня 2019 года. Ведущий рынок, Франция, отстает на 1% от апреля 2019 года, Германия – на 12% от апреля 2019 года, а чартеры на 16-й неделе показали снижение на 19%. При этом в Италии и Испании в этом месяце наблюдаются рекордные максимумы. В Италии на 16-й неделе рост составил 56% по сравнению с 15-й неделей этого года. С начала года трафик бизнес-джетов в Италии опережает те же 16 недель 2023 года. Число внутренних авиарейсов в Италии подскочило с 382 на 15-й неделе до 590 на 16-й неделе, количество рейсов в Германию на 16-й неделе увеличилось более чем вдвое по сравнению с 15-й неделей, а самым популяр-

ным международным направлением стала Франция, на 16-й неделе выполнено на 58 рейсов больше, чем на 15-й.

В апреле Ле-Бурже является самым загруженным аэропортом для вылетов бизнес-джетов, активность на 3% выше по сравнению с апрелем прошлого года, и на 4% выше апреля 2019 года. Почти четверть рейсов бизнес-джетов из Ле-Бурже в этом месяце стали внутренними. Самое загруженное международное сообщение – с Италией, количество рейсов выросло на 59% по сравнению с апрелем прошлого года. В этом месяце Женева является самым загруженным аэропортом прибытия бизнес-джетов из Ле-Бурже – 87 рейсов.

## Остальной мир

На 16-й неделе активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке упала на 11% по сравнению с 16-й неделей 2023 года, хотя и на 14% выше, чем на предыдущей неделе. С начала года трафик бизнес-джетов на Ближнем Востоке отстает от 2023 года на 8% и опережает 2019 год на 46%.

С начала апреля объем полетов бизнес-джетов на Ближнем Востоке на 14% меньше, чем в прошлом году, хотя и на 20% опережает показатели 2019 года. Активность в ОАЭ, Саудовской Аравии и Израиле на 5%, 59% и 19% ниже по

US Bizjet OEMs by flight hours, 1st-21st April 2024.

| Aircraft OEM      | Hours  | vs 1Y ago: Hours | vs 2Y ago: Hours | vs 3Y ago: Hours | vs 4Y ago: Hours | vs 5Y ago: Hours | Active Aircraft |
|-------------------|--------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| Cessna            | 80,421 | 3.8%             | -8.0%            | 12.2%            | 422.2%           | 38.9%            | 4,711           |
| Bombardier        | 42,738 | 15.2%            | 6.1%             | 33.5%            | 601.9%           | 52.6%            | 2,065           |
| Gulfstream        | 33,323 | 4.8%             | -5.2%            | 33.4%            | 597.7%           | 39.2%            | 2,148           |
| Embraer           | 26,884 | 10.8%            | 11.5%            | 30.6%            | 527.7%           | 76.2%            | 1,077           |
| Dassault          | 16,742 | 0.9%             | -12.0%           | 25.1%            | 671.2%           | 11.7%            | 1,234           |
| HawkerBeechcraft  | 15,299 | -7.7%            | -27.1%           | -14.0%           | 338.5%           | 17.5%            | 1,039           |
| Learjet           | 14,568 | -4.4%            | -24.1%           | -8.7%            | 227.3%           | 8.5%             | 894             |
| Cirrus            | 3,976  | 2.7%             | 18.6%            | 68.9%            | 420.3%           | 524.8%           | 401             |
| Pilatus           | 2,207  | 29.9%            | 38.8%            | 161.9%           | 2,086.5%         | 1,170.5%         | 117             |
| Honda             | 2,171  | -22.8%           | -25.0%           | 31.1%            | 692.0%           | 163.1%           | 167             |
| Eclipse Aerospace | 1,274  | 7.3%             | -3.6%            | -7.9%            | 168.6%           | -7.8%            | 159             |
| Boeing            | 974    | 20.6%            | 5.7%             | 64.6%            | 208.7%           | 36.5%            | 53              |
| Airbus            | 213    | 2.8%             | 5.5%             | 156.6%           | 278.7%           | 89.8%            | 8               |

Производители бизнес-джетов в США по налету, 1–21 апреля 2024 г.

Top Italian bizjet airports, 1st-21st April 2024 vs previous years.

| Departure Airport                  | Flights | % of Total | vs 1Y ago: Flights | vs 2Y ago: Flights | vs 3Y ago: Flights | vs 4Y ago: Flights | vs 5Y ago: Flights |
|------------------------------------|---------|------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| LIML, Milano Linate                | 730     | 20.8%      | 4.9%               | 25.0%              | 110.4%             | 1,873.0%           | 22.5%              |
| LIRA, Ciampino-G. B. Pastine Intl. | 479     | 13.6%      | 22.8%              | 24.7%              | 76.1%              | 426.4%             | 46.9%              |
| LIPZ, Venice Marco Polo            | 455     | 12.9%      | 166.1%             | 44.0%              | 671.2%             | 2,294.7%           | 261.1%             |
| LIMC, Malpensa Intl.               | 194     | 5.5%       | 13.5%              | 120.5%             | 145.6%             | 252.7%             | 73.2%              |
| LIRP, Pisa Intl.                   | 158     | 4.5%       | 79.5%              | 37.4%              | 79.5%              | 1,655.6%           | 135.8%             |
| LIRQ, Peretola                     | 155     | 4.4%       | -6.6%              | -1.9%              | 496.2%             |                    | 23.0%              |
| LIPE, Bologna Guglielmo Marconi    | 124     | 3.5%       | 12.7%              | 18.1%              | 42.5%              | 439.1%             | 57.0%              |
| LIMF, Turin                        | 96      | 2.7%       | 24.7%              | -5.9%              | 57.4%              | 500.0%             | 1.1%               |

Лучшие итальянские аэропорты для бизнес-джетов, 1–21 апреля 2024 г.

сравнению с апрелем прошлого года. Самым загруженным международным направлением из ОАЭ является Россия: количество рейсов выросло на 49% по сравнению с прошлым годом, и на 28% больше, чем в апреле 2019 года.

В Китае активность выросла на 94% по сравнению с прошлым годом, а проведение Гран-При Формулы-1 в прошлые выходные (19–21 апреля) мало повлияло на трафик бизнес-джетов в близлежащих аэропортах. Всего 41 рейс прибыл в аэропорты ZSSS, ZSPD, ZSWX за один день до и во время уик-энда Гран-При, без заметного всплеска в дни гонки.

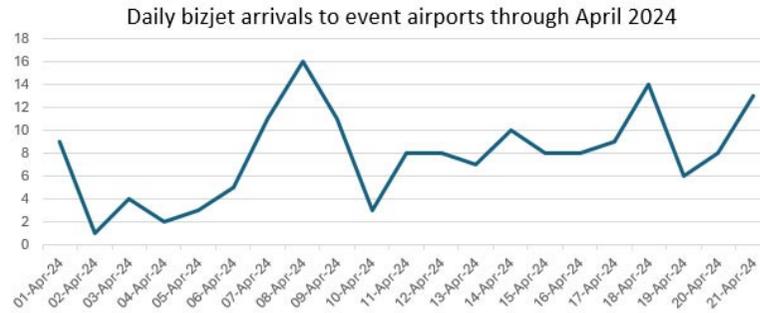
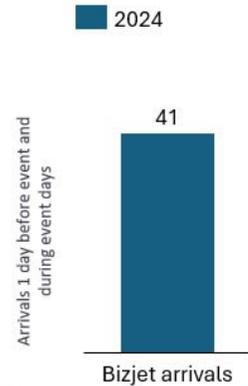
**Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует:** «В сравнении с прошлым годом апрельские тенденции сильнее, чем мартовские, с ростом на большинстве ведущих рынков. Исключением в Европе стали Великобритания, Франция и Германия, где чартерный рынок заметно ослаб. Активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке продолжила снижение, особенно в Саудовской Аравии. В США наибольший спрос наблюдается на большие бизнес-джеты. Спрос на чартерные рейсы в США в этом месяце снижается: на 16-й неделе рейсы Part 135 снизились на 6%».

F1 Chinese Grand Prix 2024 Bizjet activity 1 day before & during event days



ZSSS, ZSPD, ZSWX

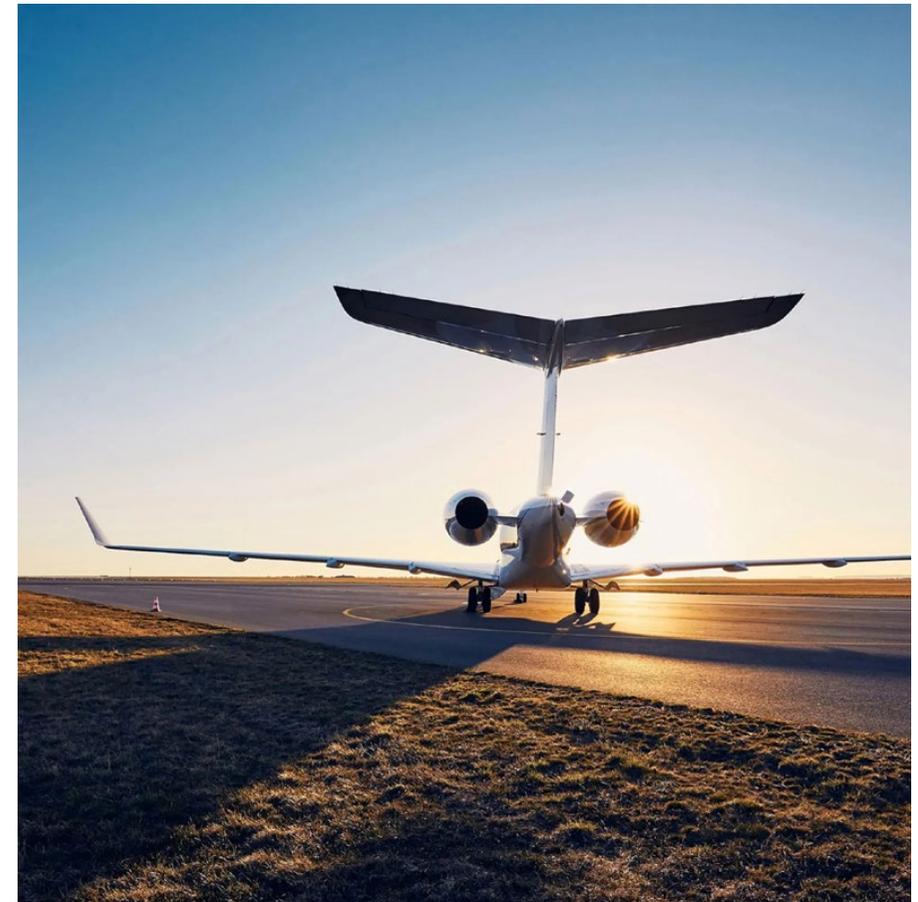
18<sup>th</sup> April 204 – 21<sup>st</sup> April 2024



| 2024 Top Arrival Cities | Bizjet arrivals |
|-------------------------|-----------------|
| Tokyo                   | 5               |
| Beijing                 | 5               |
| Hong Kong               | 4               |
| Shanghai                | 4               |
| Shenzhen                | 3               |

| 2024 Top Arrival A/C Types            | Bizjet arrivals |
|---------------------------------------|-----------------|
| Gulfstream G600/650                   | 8               |
| Bombardier Global Express / 5000/6000 | 7               |
| Gulfstream G500/550                   | 6               |
| Citation Excel / XLS                  | 4               |
| Gulfstream G300/350/400/450           | 3               |

Гран-При Китая Формулы-1 2024



## Американцев успокаивают оптимизмом

На двухдневном мероприятии Национальной ассоциации авиационного финансирования (NAFA) обсуждались острые темы, в том числе состояние экономики США, в частности, влияние высоких процентных ставок, разочарование некоторых начинающих покупателей и нападки на бизнес-авиацию.

Но оптимистичная оценка состояния экономики

США от Гаса Фаучера, главного экономиста PNC Financial Services Group, принесла больше пользы, чем вреда. Не преуменьшая влияния высоких процентных ставок, которые могут (но не обязательно приведут) экономику США к рецессии, Фаучер выделил позитивные факторы, которые, вероятно, приведут к устойчивому росту в этом году и в 2025 году.

«Экономика США сейчас находится в очень хорошей форме», - сказал он. «Экономика на 8% больше, чем была до пандемии. Из-за пандемии было потеряно около 22 млн рабочих мест, но они были восстановлены, и добавилось еще 8-9 млн рабочих мест по сравнению с тем, что было до пандемии. Сильные рынки труда поддерживают покупательную способность потребителей, которая способствовала широкомасштабному экономическому росту в США».

Но есть причины для пессимизма. «Перевернутая кривая доходности», означающая, что краткосрочные процентные ставки были выше долгосрочных, часто ассоциировалась с рецессиями. По оценкам Фаучера, вероятность рецессии в США составляет около 35%. Тем не менее, он уверен, что Федеральная резервная система добьется успеха в возвращении ставок к своей цели в 2% с их текущего уровня чуть более 5%.

«В этом году, вероятно, экономический рост замедлится, но он все же продолжится», - резюмировал он. «Расходы продолжают поддерживать экономический рост в 2024 году, поскольку ФРС снизит ставки позже в этом году по техническим причинам [частично для сдерживания роста заработной платы], начиная с июля и в 2025 году. Это поддержит экономический рост в этом году и в 2025 году».

По словам Шона Диннинга, старшего партнера Dallas Jet International, процентные ставки влияют на принятие решения о покупке самолета, но не таким очевидным образом, чтобы повлиять на принятие решения. «Я не вижу ситуации, когда потенциальный покупатель или заемщик, посмотрев на



ставки, скажет: «Я не могу позволить себе эту сделку». Мы не наблюдаем задержек с принятием решений о покупке. В последнее время около 70% нашего бизнеса приходится на наличные».

Но процентные ставки влияют на основной бизнес его клиентов – частных лиц и корпораций. «Мы сотрудничаем со многими компаниями, занимающимися недвижимостью на несколько семей, и два года назад они «печатали» деньги, а теперь из-за процентных ставок они потеряли сотни тысяч, если не миллионы долларов», - сказал Диннинг. В некоторых случаях владельцам самолетов нужна ликвидность. «Они должны расставить приоритеты, чтобы самолет получил преимущество», - добавил он. В более позитивном ключе он отметил: «Спрос продолжает меня приятно удивлять, и он довольно успешно справляется с увеличением предложений на вторичном рынке».

С этим согласен Уэйн Старлинг, исполнительный директор Международной ассоциации авиадилеров (IADA). «В первом квартале этого года было совершено больше сделок, чем в первом квартале прошлого года», - сказал он, основываясь на последнем отчете своей ассоциации.

Но Джонни Фостер, президент и главный исполнительный директор OGARAJETS, сообщил о растущем разочаровании среди покупателей, приобретающих самолеты впервые. До пандемии почти каждый год на долю покупателей, приобретающих самолеты впервые, приходилось около 5% покупок самолетов. Но, по его словам, в период с 2020 по 2022 год эта цифра выросла до 38% покупателей.

Они вышли на рынок, часто покупая устаревшие самолеты с обещанием дополнительной амортизации и повышенным спросом на чартерные перевозки. «Теперь мы слышим и видим, что покупатели, впервые выбравшие эту бизнес-модель, лишены прав на нее, потому что их самолет не налетывает 600 или 1000 часов в год. Он налетывает 100 часов в год», - сказал он. «А зарплата их пилотов за последние три года выросла втрое, и теперь им говорят, что у них должно быть три пилота вместо двух».

Эти разочарования усугубились из-за их первого основного технического обслуживания, которое «застало многих врасплох». По словам Фостера, расходы на техосмотр устаревшего самолета, покупка которого стоила всего \$2-3 млн, могут составить полмиллиона долларов.

### **От разочарования к враждебности**

Бизнес-авиация подвергается «полномасштабной атаке», и не только в Европе, предупредил Эд Болен, президент и исполнительный директор Национальной ассоциации бизнес-авиации. «Предпринимаются попытки найти способы унижить нашу отрасль, что не согласуется с данными и нашей стратегией. Мы видим это по-разному», - сказал он. «В качестве примера можно привести объявление Налоговой службы (IRS) от 21 февраля о намерении усилить проверки владельцев воздушных судов».

Другими приведенными примерами были пятикратное повышение налога на топливо в течение

пяти лет и план по увеличению сроков амортизации. Борьба с этими и другими угрозами будет зависеть от скоординированной реакции отрасли и лоббирования со стороны политиков, сказал он. Не в последнюю очередь благодаря усилиям NBAA.

Так Болен изложил свои цели на конец десятилетия. «К 2030 году мы будем готовы ответить на вызов имея SAF объемом в 3 миллиарда галлонов, производимых в США», - сказал он. «Мы хотели бы, чтобы операторы продолжали искать способы еще более рациональной работы. Это означает, что мы рассматриваем программы компенсаций высокого качества и варианты оформления заявок. И мы прилагаем все усилия для внедрения передовых решений в области аэромобильности и гибридных решений, а также для повышения эффективности нашей интеграции воздушного движения».

По мнению выступавших, несмотря на проблемы, с которыми сталкивается бизнес-авиация, – не в последнюю очередь высокие процентные ставки, трудности в цепочке поставок и нехватку пилотов, специалистов по планерам и силовым установкам, – отрасль может рассчитывать на светлое будущее, поскольку люди продолжают «хорошо зарабатывать», а это подпитывает спрос.

Стивен Фридрих, коммерческий директор Embraer, подытожил причины для оптимизма: «В течение следующих 20 лет мы станем свидетелями передачи богатства в размере 73 трлн долларов от бумеров поколению X и миллениалам – и это только начало. Это в дополнение к закупкам самолетов корпоративными летными подразделениями и частными лицами».

## Эксперты по офшорным вертолетам: замена парка вертолетов будет опережать рост

Мировой офшорный вертолетный парк обновится, но его размер в основном останется неизменным в течение следующего десятилетия. К такому мнению пришли провайдеры и аналитики во время недавнего вебинара, организованного консалтинговой компанией Cirium Ascend.

Ведущий аналитик Cirium Сара Дхаривал предсказала, что 90% из прогнозируемых 400 новых поставок для офшорного сектора в течение следующих 10 лет будут являться заменой существующих вертолетов, и что в течение этого периода совокупный годовой темп роста в секторе составит очень скромные 0,3%.

По ее словам, лизинговые компании по-прежнему будут контролировать примерно 30% рынка, и даже незначительный рост будет обеспечиваться за счет развивающихся рынков и морской ветроэнергетики. Дхаривал добавила, что поставки будут осуществляться в основном за счет новейших вертолетов с большей дальностью полета и полезной нагрузкой.

Аналитик предполагает, что на это влияют несколько факторов, в том числе снижение количества вертолетов на одну действующую морскую буровую установку с 1,1 в 2016 году до 0,8 на сегодняшний день, общее сокращение офшорного пар-

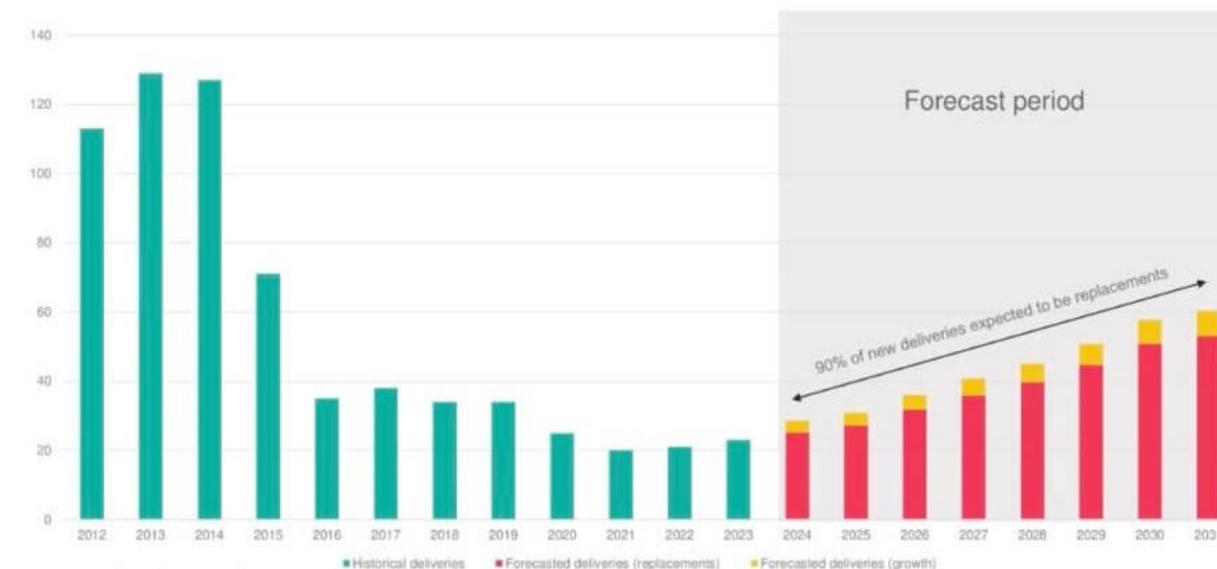
ка на 25% по сравнению с максимумом в 2014 году, продолжающееся сокращение использования одновдвигательных и легких двухдвигательных вертолетов для прибрежных работ, переориентация производства со средних буровых установок на более крупные и переход отрасли на более автоматизированные буровые установки, требующие меньшего количества бригад.

Дхаривал сказала, что несмотря на нынешний бум отрасль продолжает восстанавливаться после консолидации и реструктуризации 2015 года, вызванных избытком производственных мощностей, но в настоящее время рынок стабилизировался.

Стареющий парк Sikorsky S-92A и отсутствие достойной альтернативы в классе тяжелых двухдвигательных вертолетов будут стимулировать спрос на суперсредние модели, в том числе на Bell 525, который аналитик охарактеризовала как новый класс между суперсредними и тяжелыми. Дхаривал предсказала, что к 2032 году на средние и суперсредние вертолеты, вместе взятые, будет приходиться 50% всех поставок новых вертолетов для морских перевозок.

Бразилия была одним из развивающихся рынков, упомянутых в отчете, где экономический спад ударил особенно сильно. По словам генерального директора Lider Aviação Джунии Хермонт, в 2014 году государственная нефтяная компания Petrobras заключила контракт на поставку 127 вертолетов. Но экономический спад и связанный с ним политический скандал в Бразилии сократили это число до 56 машин. Lider является ведущим провайдером вертолетов для Petrobras. Парк вертолетов, обслу-

Next decade forecasted to focus on replacements with a CAGR of just 0.3%.



Source: Cirium Values Analyzer & Cirium Helicopter Forecast

11 cirium.com

CIRIUM ascend  
consultancy

живающих Petrobras, впоследствии увеличился до 78, и позднее в этом году будут объявлены новые тендеры на обслуживание, начиная с 2026 и 2027 годов. Хермонт отметила, что Petrobras планирует инвестировать \$102 млрд в дополнительную разведку и добычу на шельфе в период с 2024 по 2028 год и, вероятно, добавит еще 15 вертолетов по контракту в ближайшие несколько лет. Дополнительные инвестиции являются частью заявленной цели Petrobras – войти в пятерку крупнейших мировых производителей нефти к 2030 году.

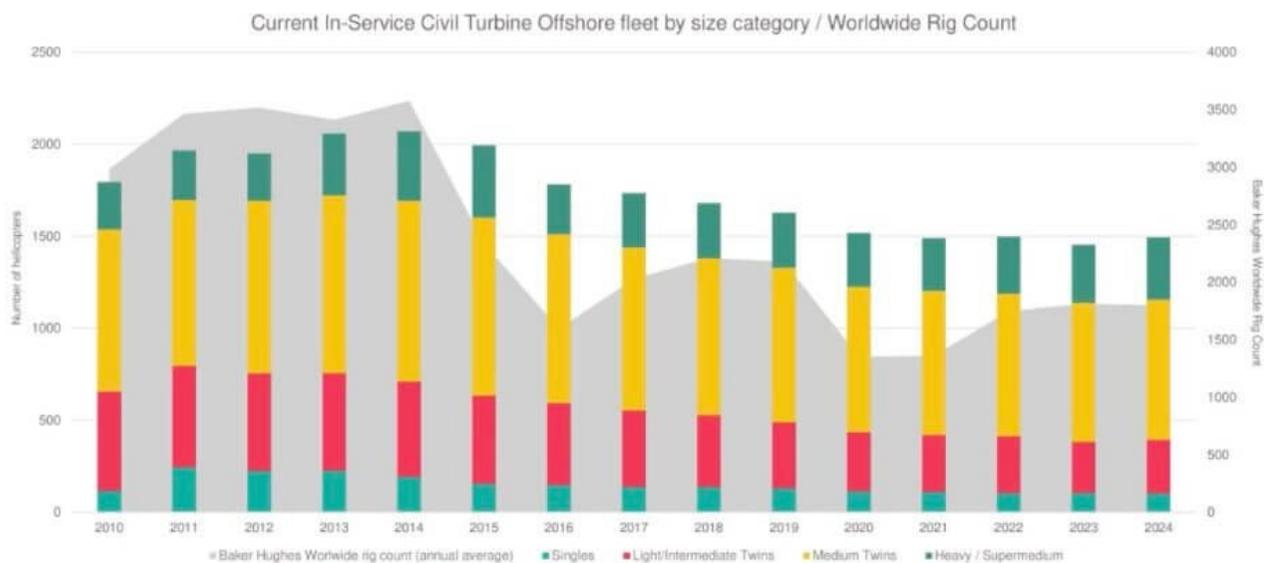
Но, по словам Саманты Вилленбахер, вице-президента Bristow Group по работе с ключевыми клиентами, несмотря на недавние достижения в области прогнозной аналитики, правильный выбор размера офшорного флота остается чем-то вроде «черной магии». «Спрос на основные виды нефти довольно сложно предсказать», - сказала она. Однако добавила, что отраслевая информация, предоставляемая рядом организаций, показывает ожидаемый рост числа окончательных инвестиционных решений.

Компания Bristow также постоянно следит за прогнозами клиентов, что побудило ее заказать 10 новых моделей Leonardo AW189 в феврале, «учитывая то, что мы видим, – это наши потребности в поставках в промежуточный период». Вилленбахер также отметила, что установление производственных лимитов является фактором увеличения инвестиций в отрасль.

«Сокращение добычи ОПЕК приведет к сокращению поставок нефти и поможет удержать цены на нефть на таком уровне, при котором клиенты и мы захотим продолжать инвестировать в новые вертолеты». Вилленбахер сказала, что рынок офшорной ветроэнергетики по-прежнему подвержен значительной энтропии и что вертолеты, обслуживающие офшорные перевозки и ветроэнергетику, как правило, не взаимозаменяемы. «Вы не можете просто переключить офшорную технику и начать обслуживать ветряные электростанции», - сказала она. «Для этого нужна совсем другая технология».

Джуния Хермонт подчеркнула, что многолетние сроки поставки новых вертолетов требуют заключения долгосрочных контрактов сроком от семи до 10 лет. Она добавила, что новые критерии передового опыта в области вертолетостроения, изложенные в отчете Международной ассоциации производителей нефти и газа № 690, являются огромным вызовом для роста, который мы увидим на рынке. По ее словам, сохраняющаяся потребность в наборе и обучении пилотов и технического персонала остается потенциальным препятствием для роста.

## Overall fleet numbers have reduced by 25% since 2014.



CC

## Бизнес-авиация борется за свои права на фоне активного наступления зеленого лобби

Как всегда, в конце мая в Женеве европейское сообщество деловой авиации соберется на ежегодную конференцию EBACE. Но среди дружеских похлопываний по плечу и звуков вылетающих пробок от шампанского участники также будут оценивать неоднозначные рыночные сигналы, поскольку кратковременный подъем спроса из-за Covid продолжает сходить на нет, пишет Flightglobal.

Будут ли посетители рассматривать потенциальных клиентов с наполовину полным бокалом или увидят, что их бокалы с шампанским вот-вот опустеют?

С более мрачной точки зрения, согласно данным Евроконтроля, объемы перевозок бизнес-авиации в Европе за год к февралю 2024 года упали на 5,5%. Число рейсов из четырех самых загруженных аэропортов деловой авиации региона – Ле Бурже, Женевы, Фарнборо и Лутона – также сократилось. Кроме того, отрасль сталкивается с угрозой разгневанного экологического лобби, стремящегося устроить разрушительные протесты в деловых аэропортах и на мероприятиях, а также пристыдить фирмы, использующие частную авиацию.

Однако есть несколько причин для радости.

Популярность деловой авиации в Европе снизилась по сравнению с периодом с середины 2020 по середину 2022 года, когда разочарованные путешественники предпочитали частные рейсы, в то время как в коммерческой авиации царил хаос: самолеты становились на прикол, а рейсы отменялись в короткие сроки. Однако объемы трафика в 2023 году все еще превышали показатели 2019 года и среднего показателя за предыдущее десятилетие, когда в отрасли, как считалось, дела шли хорошо. Так что до кризиса еще далеко.

Более того, за пределами Европы отрасль, судя по всему, находится в хорошем состоянии: согласно данным GAMA, глобальные поставки новых самолетов деловой авиации и АОН в прошлом году увеличились на 3,6% и впервые за более чем десятилетие превысили 4000 единиц. Хотя эти цифры включают все, начиная от небольших поршневых однодвигательных самолетов до бизнес-джетов, поставки которых выросли на 2,5%.

Северная Америка продолжает показывать хорошие результаты, хотя трафик в Европе, похоже, возвращается к уровням, наблюдавшимся на протяжении большей части 2010-х годов, предполагает Ричард Кое, управляющий директор компании WingX. Среди факторов – обвал российского рынка после начала СВО на Украине в 2022 году, а также экономические проблемы в Германии и других крупных европейских странах. «Существует множество препятствий, в том числе давление на корпоративные перелеты в целом», - говорит он.

Кроме того, возвращение регулярных авиаперевозок – хотя и с меньшими связями, чем до Covid



– повлияло на некогда процветающий рынок развлечений, считает Кое. Это особенно стало видно примерно на два года, начиная с лета 2020 года, когда богатые жители Северной Европы, не имея возможности забронировать регулярные рейсы и беспокоясь о том, чтобы не подхватить вирус на переполненных авиалайнерах и в загруженных аэропортах, арендовали легкие джеты, чтобы скрыться в укромных уголках Средиземноморья.

### **Зеленое лобби**

Вызов со стороны «зеленого лобби» исходит не только от таких активистов, которые прорвались через ограждение по периметру и приковали себя

цепями к бизнес-джетам на статической выставке EBACE 2023 или которые присоединились к Грете Тунберг в Фарнборо в начале этого года, чтобы протестовать против заявления владельцы аэропорта бизнес-авиации об увеличении количества рейсов с 50000 до 70000 в год.

Хотя эти группы с радостью объявили бы завтра вне закона весь трафик бизнес-авиации: «Тот факт, что использование частных самолетов сегодня разрешено как юридически, так и социально в условиях обостряющейся климатической чрезвычайной ситуации, полностью оторван от реальности», – заявила Тунберг журналистам, также существует растущая оппозиция этому сектору со стороны более

влиятельных политиков, которые со скептицизмом относятся к заявлениям отрасли о том, что она стремится к нулевому [безуглеродному] будущему.

В ноябре прошлого года правительство Нидерландов неохотно отказалось от предложения ограничить количество рейсов в амстердамском аэропорту Схипхол до 460000 операций в год по причине шумового загрязнения. Это случилось после противодействия со стороны авиакомпаний, Европейской комиссии, правительства США и лобби бизнес-авиации. Такой план серьезно ограничил бы возможность эксплуатантов деловых самолетов использовать один из самых загруженных узловых аэропортов Европы.

В июне 2023 года, после звонков министров транспорта нескольких стран-членов, включая Австрию, Бельгию, Францию, Ирландию и Нидерланды, комиссар ЕС по транспорту Адина Валеан заявила, что у нее «нет намерения» вводить ограничения для бизнес-авиации. Валеан сказала, что ее приоритетом является сокращение выбросов углекислого газа от авиации в целом. Однако новый комиссар (в следующем году, скорее всего, произойдут перестановки) может занять другую позицию.

Учитывая предстоящие выборы, которые потенциально могут изменить политический ландшафт во всем регионе, будущее далеко не ясно. Многие левоцентристские политики находятся под давлением, чтобы их считали активными в борьбе с изменением климата, и богатые пользователи частной авиации становятся легкой мишенью.

«Усилия по сокращению активности деловой



авиации и АОН нарастают, особенно в Европе, где чувствительность к факторам, ускоряющим изменение климата, высока», - предупреждает GAMA в своем обзоре за 2023 год. Бизнес-авиация делает ставку на технологии – от экологически чистого авиационного топлива (SAF) до, в какой-то момент, революционных двигательных систем – чтобы достичь своих экологических целей. «Являясь инкубатором инноваций в гражданской авиации, вся наша отрасль сосредоточена на новых самолетах и технологиях, которые станут лидерами в области безопасности и экологичности для всего авиационного сектора», - говорит исполнительный директор GAMA Пит Банс.

### ***Повышение эффективности***

Европейская ассоциация деловой авиации, которая организует EBACE вместе со своими американскими коллегами из NBAA, придерживается аналогичной точки зрения. «Деловая авиация всегда была одной из первых, кто внедрял инновационные технологии, повышающие эффективность авиации. С 2009 года сообщество деловой авиации стремится снизить воздействие своей продукции и операций на окружающую среду... [и находится] впереди всех в смягчении воздействия на климат», - говорится в сообщении ассоциации.

Однако произойдет ли эта революция достаточно быстро, чтобы противостоять растущим настроениям против деловой авиации? В конце концов, SAF применяется лишь в небольшой части рейсов бизнес-авиации, и – хотя на EBACE более устойчивый сектор усовершенствованной аэромобильности (AAM) играет свою роль – деловая авиация, как и ее коммерческая родственница, скорее всего, будет связана со сжиганием ископаемого топлива еще долго.

Ричард Кое из WingX подозревает, что усиление контроля над компаниями, получающими выгоду от бизнес-авиации, уже влияет на поведение, особенно в Европе. «Хотя обычные пользователи бизнес-авиации будут продолжать летать, когда им это необходимо, я вижу, что происходит переход от собственных летных отделов к долевному владению, управлению воздушными судами и чартерам. Существует обеспокоенность по поводу потенциального ущерба самолетам [от климатических активистов]», - говорит он.

Давление со стороны защитников окружающей среды – не единственная головная боль отрасли. Нехватка рабочей силы и материалов, вызванная Covid-19, также препятствует разработке и поставке новых типов самолетов.

Когда производители деловых самолетов изо всех сил пытались нарастить производство после пандемии, спрос на подержанные самолеты и их цены резко выросли. В течение 2022 и 2023 годов некоторые бывшие в употреблении типы переходили из рук в руки по цене, превышающей прейскурантную цену их новых эквивалентов.



Хотя ситуация улучшилась, производители все еще сталкиваются с трудностями. Отсутствие опытных инспекторов в Федеральном управлении гражданской авиации США (в сочетании с повышенным контролем за Boeing, что отвлекает сотрудников агентства) отчасти стало причиной длительной задержки процесса сертификации нового флагмана Gulfstream G700. Поставка модели первоначально планировалась к концу 2022 года, но была окончательно сертифицирована в конце марта.

Итак, кто же будет в центре внимания в этом году на EBACE, третьем мероприятии с момента возвращения выставки после пандемии? Двумя

компаниями, которые этого не сделают, являются Bombardier и Gulfstream. Эти гиганты отрасли решили не участвовать в шоу 2024 года, направив свои маркетинговые бюджеты в другое русло. Однако другие крупные производители – Dassault, Embraer и Textron Aviation – намерены участвовать в женеvской выставке.

Хотя организаторы выставки и органы безопасности Швейцарии надеются предотвратить повторение прошлогоднего трюка протестующих, попытки отрасли улучшить свой экологический имидж и показатели деятельности будут стоять на повестке дня. Саммит по устойчивому развитию, который

пройдет в течение трех дней выставки, будет охватывать такие темы, как SAF, ААМ, использование оперативного планирования для сокращения выбросов парниковых газов и потенциал водородных двигателей.

### **Электрические старты**

На выставочной площадке снова будут представлены несколько стартапов в области экологически чистой авиации. В их число входят разработчик электрических самолетов с вертикальным взлетом и посадкой Lilium, пионер гибридных электрических самолетов VoltAero и французский разработчик Beyond Aero, который утверждает, что совершил первый в этой стране пилотируемый полет на водородном топливе. Тем временем компания Vaeridion продемонстрирует свою концепцию «электрического микролайнера», а американская Hydroplane — свою технологию силовой установки на водородных топливных элементах.

EBACE – это мероприятие, на котором профессионалы отрасли могут на несколько дней забыть о рутинных рабочих заботах, сосредоточиться на будущем и хорошо провести время, несмотря на заоблачные цены в Женеве.

Однако, поскольку сообщество сталкивается с таким количеством экзистенциальных проблем, включая отдаленные, но реальные политические угрозы самому его существованию, многие могут надеяться, что, когда стенды будут заполнены, праздник для деловой авиации в Европе еще далеко не закончится.



## Самолет недели

Оператор/владелец: *Empire Aviation*

Тип: *Bombardier Global 6000*

Год выпуска: *2018 г.*

Место съемки: *апрель 2024 года, Tashkent Yuzhny - UTTT, Uzbekistan*



Фото: Дмитрий Петрович