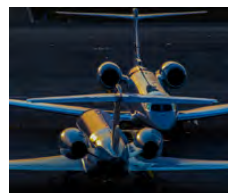




Лето перевалило за экватор, и это значит, что мы уже начали активно готовиться к высокому осеннему сезону – сезону выставок. Главным событием в России безусловно станет традиционная московская выставка RUBAE, подготовка к которой идет полным ходом. Несмотря на сложную ситуацию с коронавирусом, оргкомитет уже проделал огромную работу, результатом которой стал весьма внушительный пул крупнейших мировых производителей и компаний, предоставляющих услуги деловой авиации. Уже в ближайшее время мы дадим подробный отчет о подготовке и расскажем, какие воздушные суда увидят гости мероприятия. По сути RUBAE открывает календарь крупных международных мероприятий этого года, и вдвойне приятно, что «серьезный офлайн формат» начинается именно в России.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов выросла на 43% по сравнению с июлем 2020 года и на 11% превысила доковидные объемы июля 2019 года. Активность регулярных авиакомпаний также однозначно возвращается: выполнено на 60% больше рейсов по сравнению с июлем прошлого года, но по-прежнему на 33% ниже по сравнению с июлем 2019 года. Глобальная грузовая активность стабилизировалась в пределах 1% выше доковидной активности. С начала года было выполнено более 2,5 млн рейсов деловой авиации, что на 3% меньше, чем за тот же период 2019 года, и это на фоне снижения на 43% трафика регулярных авиакомпаний. Если рассматривать только бизнес-джеты, то за первые 7 месяцев 2021 года количество рейсов увеличилось на 0,2% по сравнению с 2019 годом.



Июль: крупнейший летний всплеск активности

WINGX: Прогнозируемый подъем деловой авиации этим летом превзошел ожидания и очевидно, что недавние опасения по поводу распространения штамма Дельта не оказали влияния

стр. 20

«Ключевые вопросы деловой авиации»

21 июля 2021 года в рамках деловой программы Международного авиационно-космического салона-2021 состоялся круглый стол «Ключевые вопросы деловой авиации»

стр. 22

Вторичный рынок раскален добела

Вторичный рынок деловых самолетов продолжает бурно расти. По данным компании Asset Insight, во втором квартале 2021 года закрылось вдвое больше сделок с бывшими в употреблении самолетами, чем за тот же период 2020 года

стр. 24

Bombardier лидируют в парке России и СНГ

Согласно исследованиям рынка компании ArcosJet, модели самолетов канадского авиастроителя Bombardier сегодня составляют 30% парка бизнес-джетов, эксплуатирующихся в интересах владельцев из России и СНГ

стр. 25


Gulfstream™



Бум в частной авиации сохранится

Согласно результатам недавно опубликованного опроса, проведенного сервисом Private Jet Card Comparisons, нынешний постковидный всплеск частной авиации в дальнейшем, вероятно, сохранится.

Согласно результатам исследования, 69% пользователей частной авиации ожидают, что они будут использовать частную авиацию больше, чем до Covid, а 28% ожидают такого же уровня использования, как и до пандемии.

Из респондентов, которые начали частные полеты после начала пандемии – примерно половина от общего числа респондентов, – 100% заявили, что будут продолжать использовать частную авиацию, при этом 53% из них отметили, что планируют использовать ее «регулярно». Это представляет собой рост по сравнению с 41%, отмеченным компанией в январском опросе.

Для своих подписчиков служба Private Jet Card Comparisons анализирует более 65 различных вариантов перелета, чтобы помочь им сделать лучший выбор.

«Если вопрос заключается в том, будут ли новые пользователи придерживаться частной авиации даже в постковидном мире, ответ будет единодушным: да, многие говорят, что теперь они будут регулярно использовать частную авиацию», – сказал основатель и главный редактор портала Private Jet Card Comparisons Дуг Голиан.

Что касается типов путешествий, 54% из более чем 225 респондентов заявили, что летают частным образом в личных/развлекательных целях, в то время как 43% используют частную авиацию и . Только 3% ответили, что летают частным образом исключительно по делам.



FBO PULKOVO-3

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

Cell: +7(921)961-1820

E-mail : ops@jetport.ru

SITA: LEDJPXH

AFTN: ULLLPXH



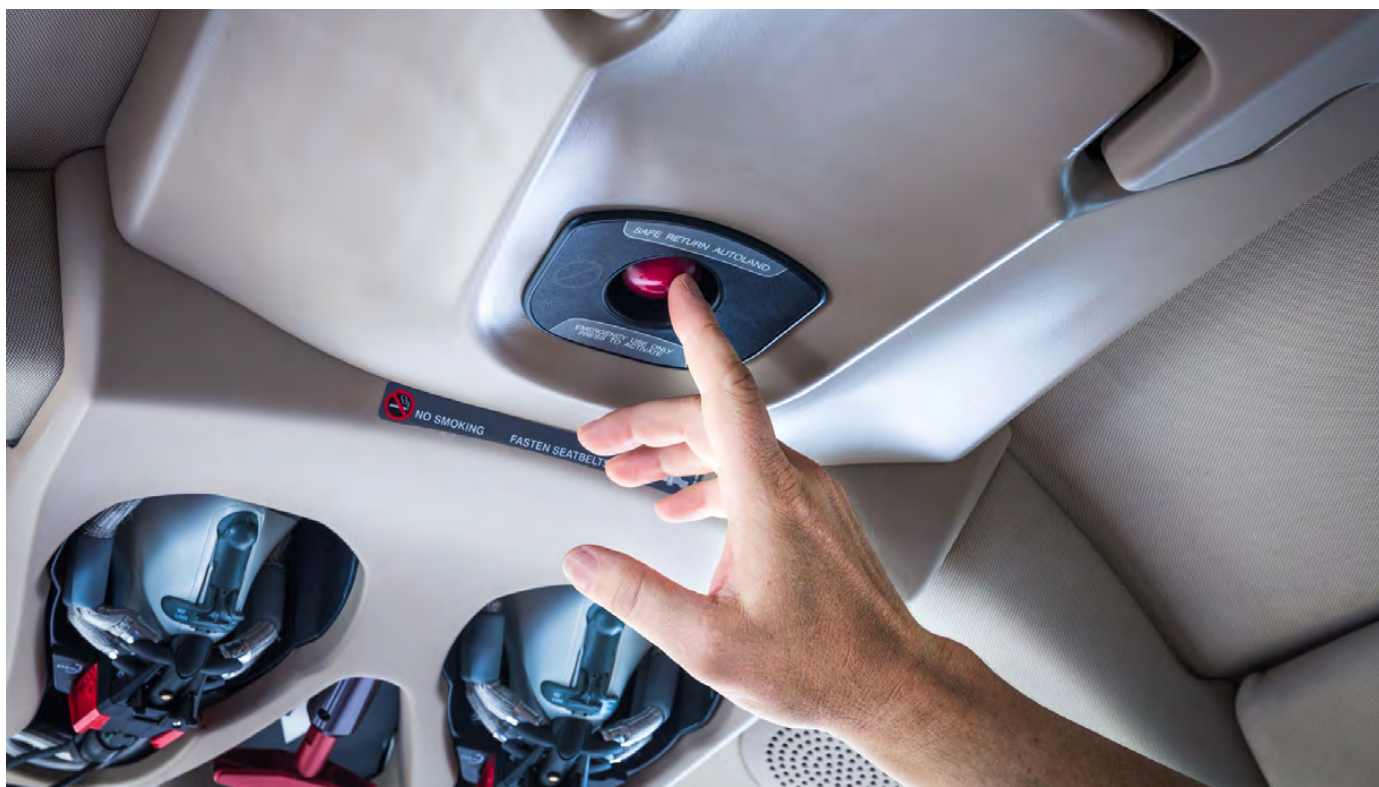
Система Cirrus Safe Return одобрена EASA

Система аварийной автоматической посадки Safe Return Emergency Autoland для персонального джета Cirrus Vision Jet, основанная на технологии Garmin Autoland, получила одобрение от EASA. Система Safe Return, которая позволяет пассажирам SF50 Vision Jet приземляться автономно одним нажатием кнопки, была сертифицирована FAA в августе 2020 года.

«Благодаря Safe Return мы делаем персональную авиацию более доступной, улучшаем впечатления и опыт пассажиров и делаем следующий шаг к автономному полету», - сказал генеральный директор Cirrus Aircraft Зин Нильсен. «Vision Jet устанавли-

вает новый стандарт в личных путешествиях благодаря комбинации Safe Return и парашютной системы Cirrus Airframe Parachute System, предлагая максимальный уровень безопасности, контроля и комфорта для пилота и пассажиров».

Это одобрение последовало вслед за продолжающимся ростом популярности Vision Jet, который был признан самым продаваемым самолетом авиации общего назначения в мире за последние два года. В прошлом году Cirrus передала клиентам 73 своих персональных джета, а с момента получения сертификата FAA в октябре 2016 года – более 245 самолетов.



**ВАШ
ПЕРСОНАЛЬНЫЙ
ЧАРТЕР**



Pilatus PC-12NG
до 8 пассажиров



24/7 +375 29 122 99 33

BySky.by



Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Авиакомпания Sirius Aero купила три новых самолета

Крупнейший оператор в Восточной Европе Sirius Aero в июне 2021 года пополнил свой парк воздушных судов тремя новыми самолетами Embraer Legacy 600. Теперь в собственности авиакомпании находится 18 воздушных судов марок Hawker, Challenger 850, Embraer в премиальной комплектации, базирующихся в Европе и России.

Новые самолеты уже прошли предэксплуатационное обслуживание и получили летные сертификаты. Самым первым встал на крыло борт Legacy 600/9H-AIQ. Он начал летать с 21 июня. Борты Legacy 600/9H-AIP и Legacy 600/9H-AIS примут своих первых пассажиров 1 августа.

«Несмотря на сложные времена для гражданской авиации мы поняли, что нам нужно расширять воздушный флот: спрос на услуги бизнес-авиации растет вместе с количеством наших клиентов. В 2020 году Sirius Aero перевезли в 2,11 раза больше пассажиров в сравнении с 2019 годом. Более того, тури-

стические страны начали открывать свои границы, что спровоцировало огромные толпы в терминалах. Из-за этого люди с радостью начали менять коммерческие авиакомпании на услуги бизнес-авиации», – комментирует коммерческий директор Sirius Aero Елена Степнова. «На российском рынке деловой авиации у нас нет конкурентов и относительно недавно мы успешно вышли на европейский рынок: открыли офисы в Вене и Лондоне, поставили на базировку 6 самолетов. С покупкой трех новых бортов теперь их там уже 9. На этом наши планы не заканчиваются. В ближайшем будущем Sirius Aero откроет офисы продаж в Арабских Эмиратах, Швейцарии и Кипре, и будет вновь пополнять свой воздушный флот».

Sirius Aero с 2017 года проходит аудит Международного совета деловой авиации IBAC и имеет сертификаты IS-BAO stage I и IS-BAO stage II. К концу 2021 года планирует получить IS-BAO stage III. Также в 2020 году авиакомпания получили мальтийский сертификат – Civil Aviation Directorate Transport Malta.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

Вертолет Ансат станет тише

Казанский вертолетный завод холдинга «Вертолеты России» совместно с компанией Mesaer Avition Group завершили первый этап разработки системы по снижению шума для вертолета Ансат. Новое техническое решение обеспечит беспрецедентный уровень комфорта в полете для пассажиров.

Система снижения шума представляет собой звукопоглощающую панель, которая устанавливается между конструкцией фюзеляжа и потолочными панелями отделки. Она изготовлена из передовых звукоизоляционных материалов, обеспечивающих лучшие в данном классе характеристики с точки зрения шума и веса. Для дополнительного улучшения звукоизоляции вертолетов в VIP-конфигурации изменена конструкция панелей интерьера, а также материал для их изготовления: применяется специальный полимерный композиционный материал, между слоями которого вклеиваются высокоэффективные звукопоглощающие элементы.

«На выставке МАКС-2021 в качестве демонстрационного образца мы представили звукопоглощающей панели, которая будет использоваться в новой системе по снижению шума на вертолете Ансат-М. В результате применения данного технического решения уровень шума в VIP-конфигурации составит 75 дБ», – сообщил заместитель управляющего директора – главный конструктор ОКБ КВЗ Алексей Гарипов.

После сертификации система снижения шума будет опционально устанавливаться на вертолеты Ансат в пассажирской, медицинской и VIP-версиях. Также новым оборудованием можно будет дооснастить вертолеты, находящиеся в эксплуатации.

Среди преимуществ новой системы – отсутствие влияния на размеры кабины, простота установки и демонтажа, легкий доступ для проведения технического обслуживания.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

TECHNICAir займется обучением

Британский провайдер услуг ТОиР Signature TECHNICAir (подразделение по техническому обслуживанию и капитальному ремонту самолетов Signature Flight Support), получил сертификат Part 147 Управления гражданской авиации Соединенного Королевства (CAA) и право самостоятельно обучать инженерно-технический персонал.

В ходе аудита CAA в учебном центре TECHNICAir была осуществлена проверка документации, методических пособий, технологического обеспечения учебного процесса. Получение сертификата Part 147 свидетельствует о том, что Авиационный учебный центр компании полностью отвечает всем необходимым требованиям.

TECHNICAir собирает и планирует свой первый учебный курс для инженеров, имеющих лицензию

Part 66, на своем предприятии в Борнмуте (Великобритания) уже в августе.

«Добавление одобрения UK CAA Part 147 к нашему бизнес-портфелю позволяет проводить рентабельное обучение специалистов по техническому обслуживанию», - пояснил Скотт Корбетт, операционный директор Signature TECHNICAir. «Наши штатные инструкторы имеют многолетний опыт, а доступ к действующим самолетам, находящимся на техническом обслуживании у нас в Борнмуте, помогает превратить теорию в жизнь».

Signature TECHNICAir в настоящее время имеет сертификаты EASA Part 145, EASA Part M и FAA Part 145. Компания имеет свои представительства в нескольких аэропортах Великобритании, в том числе Luton, Biggin Hill, Farnborough и Manchester Airport.



FCGOPS
A part of Flight Consulting Group

Диспетчерский центр 24/7
Планирование полетов



Полный спектр услуг
Наземное обслуживание

www.fcg.aero

Gulfstream превысила 500 установок оборудования для связи в полете

Gulfstream Aerospace объявила о том, что на крупно-размерных самолетах компании платформа связи в полете Inmarsat Jet ConneX установлена более 500 раз. Надежное решение Wi-Fi доступно на новых самолетах и может быть установлено на эксплуатируемых самолетах.

«Опыт работы в офисе – это реальность с Gulfstream и Jet ConneX. Наши клиенты ценят способность Gulfstream эффективно внедрять современную технологию в самолеты и обеспечивать постоянную и надежную глобальную связь. Пассажиры наслаждаются «прямым эфиром» и потоковым видео, а также видеосвязью со своими коллегами, семьей и друзьями», - комментирует Дерек Циммерман, президент

службы клиентской поддержки Gulfstream.

Jet ConneX – принципиально новый стандарт связи, который предоставляет высочайшую скорость передачи данных, что при комплексном решении с использованием оборудования и программных средств Satcom Direct (SD) предлагает клиентам компании максимально возможный уровень сервиса. Варианты пакетов связи в салоне помимо Jet ConneX от Inmarsat, включают также сервисы других сетей, такие как SwiftBroadband от Inmarsat и Ku-band от ViaSat. Опции для кабины экипажа включают в себя услугу передачи данных, позволяющую использовать системы безопасности, включая аэронавигационную систему Future Air Navigation System (FANS) 1/A+.



ABS JETS

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

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

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



www.absjets.ru

pavel.hrdlicka@absjets.com

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

Очередной британец на Мальте

После получения сертификата эксплуатанта EASA (АОС) британский провайдер услуг бизнес-авиации Av8jet запустил на Мальте работу своей дочерней компании Av8jet Charter. Piaggio Avanti II P.180 – первый самолет, добавленный в АОС. Официальные представители Av8jet Charter заявили, что Avanti, предлагаемый для чартерных перелетов, оборудован новым салоном швейцарской компании AeroVisto Interior Services.

«Новый Avanti является идеальным самолетом для чартера в Европе, поскольку его кабина по высоте и ширине аналогична популярным Hawker, но само воздушное судно потребляет на 40% меньше топлива при сопоставимой скорости. Благодаря сокращению выбросов углекислого газа P.180 идеально подходит для клиентов, поскольку экологичность теперь становится важной для всех нас», - заявили в компании.

Компания Av8jet, основанная в 2006 году и базирующаяся в международном аэропорту Борнмута, специализируется на продаже, приобретении и управлении самолетами. Av8jet также разработал собственное запатентованное программное обеспечение для систем управления безопасностью полетов, планирования полетов, контроля документации и платформу электронного обучения для EASA Part CAT (коммерческий воздушный транспорт) и NCC (некоммерческий).

«Наша компания построена вокруг очень талантливой команды людей, которые разделяют ту же культуру безопасности. Нам было очень приятно работать со специалистами из Transport Malta, которые на протяжении всего процесса работали очень профессионально», - комментирует ответственный менеджер Джон Норрис.




МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В
УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТАМИ

*Доверьте Ваш Джет
в наши надёжные
руки*

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

JETFLITE



Двигатель PT6 E-Series наработал 15 000 летных часов на самолетах Pilatus PC-12 NGX

Компания Pratt & Whitney Canada объявила, что двигатель PT6 E-Series достиг еще одной важной вехи – 15 000 летных часов на самолетах Pilatus PC-12 NGX.

«Популярность нового самолета PC-12NGX с двигателем PT6E-67XP среди покупателей турбовинтовых самолетов бизнес-класса позволила нам наработать 15 000 часов чуть более чем за год с момента его запуска в октябре 2019 года», - сказал Николас Канеллиас, вице-президент подразделения General Aviation, Pratt & Whitney Canada.

Как отмечают в Pratt & Whitney Canada, PT6 E-Series – первый турбовинтовой двигатель в АОН с двухканальной электронно-цифровой системой управления двигателем и винтом. Новый двигатель позволяет самолету взлетать с более коротких полос.

Кроме этого, впервые на одномоторном турбопропе установлена система FADEC (автомат тяги), вследствие чего увеличилась скорость полета, а также есть возможность перевода режима работы винта в low speed (снижение количества оборотов, снижение шума в кабине).

«Мы рассматривали это как повышение планки в работе систем управления двигателем, интеллектуального анализа данных, сервисных решений, объединив все воедино», - говорит Ник Канеллиас.

В декабре прошлого года компания Pratt & Whitney, подразделение Raytheon Technologies Corp., сообщила о выпуске 50-тысячного турбовинтового двигателя PT6 (в настоящее время поставляется под брендом Pratt & Whitney Canada), что стало выдающимся достижением в авиации общего назначения.



**СЕРТИФИЦИРОВАН
В РОССИИ!**

**PILATUS
PC-24**

NESTEROV
AVIATION

Авторизованный центр
Pilatus в России

www.nesterovavia.aero

Beechcraft King Air 260 получит новый салон

С начала 2022 года покупатели Beechcraft King Air 260 будут иметь новый выбор тканей салона и цветовых схем, а также дополнительные удобства.

Семиместный турбовинтовой самолет будет доступен в четырех стандартных цветовых вариантах – Alrasa, Buttercream, New Pewter и Latte, а также в салоне премиум-класса, который Textron Aviation называет Lava Saddle. Улучшения также включают несколько USB-портов для зарядки и светодиодное освещение, в том числе в подстаканниках и сквозных отверстиях вдоль нижних боковых стенок. Другими удобствами, которые входят в стандартную комплектацию всей линейки King Air, стали плиссированные шторы, выдвижные рабочие столы и отдельный туалет на хвосте.

«Beechcraft King Air — это культовый самолет, и мы уделяем большое внимание постоянному совершенствованию наших продуктов», - сказала Кристи Таннахилл, старший вице-президент Textron Aviation по обслуживанию клиентов. «В дополнение к новейшим технологиям, которые мы недавно внедрили в салон, эти новые функции, которые мы привносим в салон King Air 260, сделают полет еще более комфортным».

В декабре прошлого года Textron Aviation представил обновленный турбовинтовой Beechcraft King Air 260 – новейшую модель King Air, получившую почти все те же новые функции, что и King Air 360, который компания из Уичито анонсировала в августе 2020.



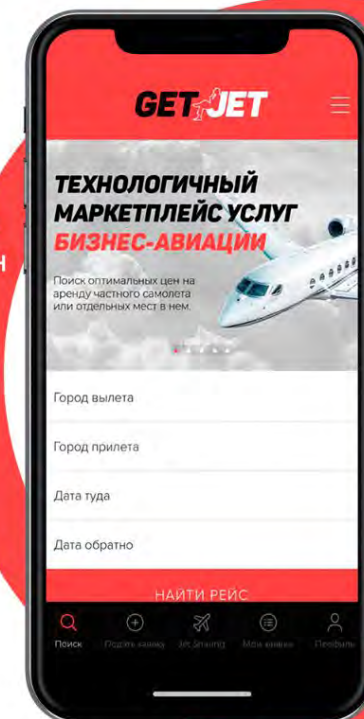
BUSINESS AVIATION MARKETPLACE

ПОКРЕСЕЛЬНАЯ АРЕНДА БИЗНЕС-ДЖЕТА

- ✈ JET SHARING
- ✈ SHUTTLES
- ✈ DEALS

А ТАКЖЕ

ПОИСК EMPTY LEGS
ПОИСК ЛУЧШИХ ЦЕН
НА ЧАРТЕР



+7 495 120 04 47

WWW.GETJET.COM

Определился единый покупатель на Piaggio Aerospace

Итальянский производитель Piaggio Aerospace подтвердил, что переговоры о продаже компании вступают в завершающую стадию, и круг потенциальных покупателей сузился до одного претендента. Ожидается, что эти переговоры продлятся около месяца и приведут к «безотзывному и обязательному предложению».

Первоначально компания получила 19 предложений о приобретении активов Piaggio Aero Industries и Piaggio Aviation, двух компаний, работающих под брендом Piaggio Aerospace. В начале этого года их количество сократилось до четырех. Винченцо Никастро, Чрезвычайный комиссар Piaggio Aerospace, недавно получил разрешение Министерства экономического развития Италии на переговоры с одним

потенциальным инвестором, говорится в сообщении.

В Piaggio пока не раскрывают имя претендента, но назвали его наиболее подходящим для приобретения активов в соответствии с критериями, которые включают «качество производственного плана, долгосрочное видение, сохранение рабочих мест и стоимость предложения».

После того как предложение будет составлено, оно должно пройти ряд государственных проверок и одобрений, в том числе со стороны Министерства экономического развития. Кроме того, на этом этапе будут задействованы профсоюзы компаний, но в компании выразили уверенность в том, что «с их стороны не должно возникать критических проблем».



Fuel

G-OPS
GROUND SERVICE SUPPORT

Part of fuel supply chain

✉ executive@g-ops.com
☎ +33 1 34 04 80 00

Heron Aviation увеличивает парк

Немецкий бизнес-оператор Heron Aviation добавил в свой парк 4-местный Citation Mustang, который был приобретен на вторичном рынке. Речь идет о воздушном судне D-IZST 2008 года выпуска.

Это третий Mustang, находящийся под контролем Heron Aviation España (испанская дочка компании). Бизнес-джет будет базироваться в Ницце. С учетом нового самолета парк оператора увеличился до 12-ти машин, включая Dassault Falcon 900EX, Cessna Citation XLS+, Citation 525 и Citation Mustang.

В дополнение к чартерным рейсам Heron Aviation оказывает услуги по поддержанию летной годности (САМО), техническое обслуживание ВС и авиационный консалтинг.

Четыре самолета оператора эксплуатируются в соответствии со статьей 83 bis.

Ответственный менеджер Мартин Хелблинг отметил: «Испанская «дочка» нашей компании продолжает расти, и мы активно увеличиваем самолетный парк, а также постоянно совершенствуем наши отношения с регулирующими органами с обеих сторон. По мере того, как мы тесно работаем над разработкой этих соглашений, мы открываем уникальные возможности этой консолидированной нормативной среды, что позволяет нам приносить реальные преимущества нашим клиентам. Heron Aviation помогает продвигать вперед передовую европейскую авиацию».



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Monaco Yacht Show возвращается в сентябре

Княжество Монако и Informa официально подтвердили даты проведения Monaco Yacht Show. В этом году выставка пройдет с 22 по 24 сентября в Монако (Port Hercule).

Полная информация будет доступна уже на следующей неделе. В оргкомитете подчеркнули, что мероприятие готовится с учетом всех последних рекомендаций по безопасности на фоне COVID-19. Именно пандемия, а вернее рынок после кризиса, станет главной темой на Monaco Yacht Show, что, по мнению организаторов, привлечет большое количество участников, включая дизайнеров, брокеров, верфей и других ключевых игроков яхтенной индустрии.

Свое участие в выставке подтвердили и несколько вертолетных производителей.

Monaco Yacht Show — одна из самых престижных мировых выставок, которая проводится под патронажем князя Монако Альберта II с 1991 года. В рамках данного события проводится множество мероприятий: экспозиция классических и нестандартных автомобилей Car Deck с возможностью тест-драйва, саммит Monaco Yacht Summit для клиентов и их консультантов с участием экспертов в области яхтинга, частных инвесторов и других профессионалов. На Monaco Yacht Show ежегодно приезжает более 35 000 гостей со всего мира.



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

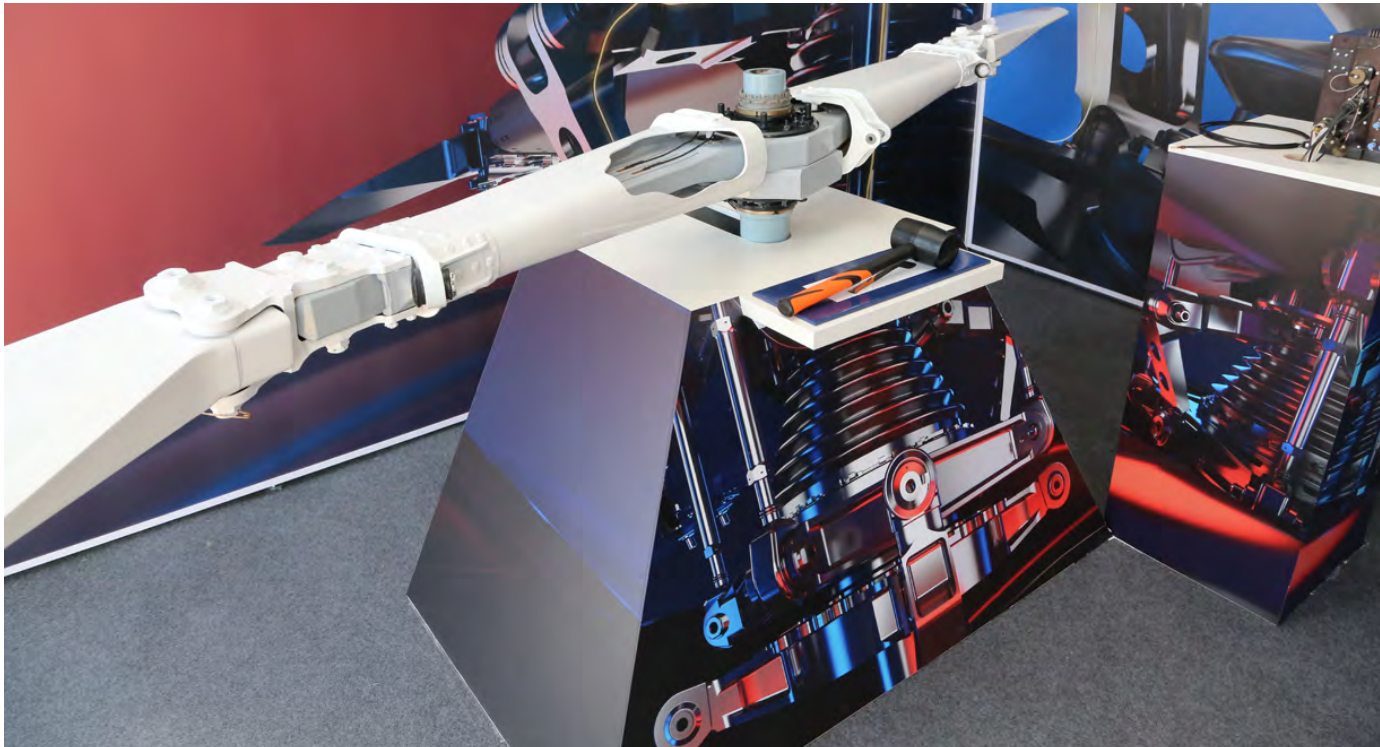
Интеллектуальные системы безопасности дополняют вертолет Ансат

Казанский вертолетный завод холдинга «Вертолеты России» представил на выставке МАКС-2021 в специально оборудованном павильоне демонстратор системы контроля технического состояния основных силовых элементов вертолета Ансат. Система разработана совместно с коллективом ООО НИЦ «ИРТ».

Система, установленная на борту вертолета, будет контролировать фактические нагрузки, действующие на такие агрегаты, как автомат перекоса, вал, втулка и лопасти несущего винта непосредственно при пилотировании. Интеллектуальная система сбора данных позволит следить за темпом фактического расходования ресурса конкретного агрегата.

«Инновационная разработка существенно снизит летные ограничения по пилотированию вертолета и повысит его эксплуатационные возможности. Улучшение ситуативной осведомленности летчика о состоянии воздушного судна обеспечивает высокий уровень безопасности полета и снижает стоимость летного часа», - отметил заместитель управляющего директора - главный конструктор ОКБ КВЗ Алексей Гарипов.

Автоматическая диагностика позволяет контролировать наработку агрегатов вертолета с ограниченным ресурсом с учетом интенсивности, условий и особенностей его эксплуатации.





**EUROPEAN
ROTORS** | THE VTOL
SHOW AND
SAFETY
CONFERENCE

**IF YOU ARE
ROTORS
WE GOT IT!**

Nov 16 - 18
Cologne | Germany

www.europeanrotors.eu

BE PART OF IT

Dassault Falcon: поставки резко сократились, но заказы растут

С января по июнь текущего года компания Dassault Aviation поставила всего шесть бизнес-джетов Falcon, что значительно меньше, чем за тот же период 2020 года, когда заказчикам было передано 16 машин. Однако в первой половине 2021 года компания получила заказы на 25 самолетов на сумму 1,413 млрд евро (\$1,66 млрд) по сравнению с пятью заказанными самолетами стоимостью 669 млн евро (\$787 млн) в первой половине прошлого года.

«Рынок деловой авиации в первой половине 2021 года продемонстрировал обнадеживающие признаки улучшения, особенно с восстановлением авиаперевозок в США», - заявили в компании. Однако в Dassault добавили, что «ценовое давление сохраняется».

В связи с резким увеличением заказов, портфель Dassault по Falcon вырос до 2,86 млрд евро по сравнению с 2,15 млрд евро в конце 2020 года. Объем невыполненных заказов составляет 53 бизнес-джета Falcon, в том числе девять самолетов специального назначения. По состоянию на конец 2020 года в портфеле заказов было 34 бизнес-джета Falcon.

В Dassault ожидают, что поставки увеличатся к концу года, что соответствует предыдущему прогнозу о 25 поставках в этом году, и ожидаемому увеличению чистых продаж. Однако из-за сокращения поставок в первом полугодии чистые продажи упали до 702 млн евро по сравнению с 1,060 млрд евро годом ранее.

Презентация Falcon 10X 6 мая стала долгожданным событием для Dassault, которая изначально откладывалась в надежде на живую презентацию. С представлением новой модели Dassault делает ставку на сверхдальний класс, где уже присутствуют

Bombardier Global 7500 и находящийся в разработке Gulfstream G700. Ввод в эксплуатацию нового бизнес-джета запланирован на 2025 год, а в настоящее время Dassault проводит модернизацию производственных мощностей на своих заводах, включая реконфигурацию ангара в Биаррице, в котором реализуются программы Falcon 6X и 10X. Компания также строит завод по сборке крыла 10X, который введут в эксплуатацию уже в 2022 году.

Также в Dassault заявили о первом заказе на 10X.

В первом полугодии текущего года (10 марта) поднялся в небо Falcon 6X, а в настоящее время в программе летных испытаний задействованы три прототипа, которые к концу июня совершили 40 полетов, проведя в воздухе 130 часов. В Dassault заявили, что самолет продемонстрировал «отличные летные характеристики и характеристики в соответствии с ожиданиями».



“Этот квартал был впечатляющими”

Во втором квартале 2021 года поставки Gulfstream Aerospace упали на треть, но в то же время у производителя из Саванны, штат Джорджия, наблюдался высокий спрос, в результате чего соотношение заказов к поставкам составило 2,1:1

Раскрывая результаты за второй квартал текущего года, председатель и главный исполнительный директор General Dynamics (GD) Феба Новакович назвала второй квартал самым успешным с точки зрения количества заказов за «довольно долгое время» и сказала, что «с точки зрения заказов этот квартал был впечатляющими».

Общий объем портфеля заказов подразделения GD Aerospace, которое включает Gulfstream и Jet Aviation, на конец второго квартала вырос до \$13,155 млрд по сравнению с \$11,545 млрд в конце первого квартала и \$11,874 млрд годом ранее. Включая Gulfstream и Jet Aviation соотношение заказов к поставкам в квартале составило 2,03:1.

Новакович сказала, что заказы были особенно значительными, потому что они не зависели от продаж флота. Она добавила, что хотя заказчики склоняются к самолетам с большим салоном, но тем не менее в портфеле заказов представлен весь модельный ряд, наряду с ультрадальним G700.

По ее словам, до конца года Gulfstream увеличит объемы производства, планируя поставить 71 самолет и оставляя открытой возможность переноса нескольких дополнительных поставок для удовлетворения спроса.

Тем не менее, во втором квартале компания Gulfstream поставила 18 больших самолетов и три средних по сравнению с 26 большими самолетами и

шестью средними за тот же период 2020 года. Новакович отметила, что GD ранее предупреждал, что во втором квартале в 2021 году будет меньше поставок, потому что производителю пришлось скорректировать производство на фоне борьбы с проблемами цепочки поставок и рыночным противостоянием в целом, которое возникло ранее во время пандемии.

В результате выручка аэрокосмического подразделения GD во втором квартале снизилась по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 17,8%, до \$1,622 млрд. Это на \$352 млн меньше, чем во втором квартале 2020 года – \$1,974 млрд.

За шесть месяцев 2021 года производитель поставил 49 самолетов (43 больших и шесть средних) по сравнению с 55-ю (46 больших и девять средних) в первом полугодии прошлого года. Выручка за отчетный период снизилась на \$156 млн, с \$3,665 млрд в первой половине 2020 года до \$3,509 млрд в этом году.

Несмотря на падение доходов, прибыль Aerospace

Group во втором квартале выросла на \$36 млн, до \$195 млн, а в первом полугодии – на \$16 млн, до \$415 млн.

Что касается услуг подразделения Aerospace, то Феба Новакович признала, что восстановление за пределами США идет медленнее, и что компания не достигла первоначальных целей. Но в результате улучшений в США объем услуг доведен примерно до 95% от уровня 2019 года.

Новакович также была воодушевлена прогрессом в разработке нового флагмана G700. На данный момент пять опытных самолетов налетали 1600 часов, и она сказала, что самолет будет готов к вводу в эксплуатацию по графику, в 2022 году. Но она предупредила, что «многого еще предстоит сделать, особенно в том, что касается сертификации нового двигателя Rolls-Royce». Новакович добавила, что с программой двигателя Pearl 700 проблем нет, но сертификация новой силовой установки связана со многими вопросами.



Royal Jet получил сертификат эксплуатанта Бермудских островов

Базирующийся в Абу-Даби чартерный оператор Royal Jet получил сертификат эксплуатанта Бермудских островов. Документ был выдан Управлением гражданской авиации Бермудских островов (ВСАА), а первым самолетом в новом АОС стал BBJ.

«Выдача этого сертификата, первого сертификата АОС, выданного Группе за пределами ОАЭ, позволяет Royal Jet Bermuda осуществлять коммерческие операции на зарегистрированных на Бермудских островах самолетах, которыми управляет компания. Процесс получения сертификата АОС может быть довольно длительным, и необходимо выполнить несколько этапов и критериев. Это первый зарубежный АОС Группы, который расширяет спектр услуг для наших существующих клиентов, помогая нам продолжить рост на мировом рынке. Первым самолетом, который будет эксплуатироваться Royal Jet Bermuda в рамках этого АОС, будет европейский BBJ, который мы недавно добавили в наш флот, и который уже зарегистрирован на Бермудских островах», - сказал Роб Дикастри, генеральный директор Royal Jet.

Как ранее писал BizavNews, Royal Jet летом 2021 года ввел в эксплуатацию на правах управления два самолета BBJ. Таким образом, суммарный парк BBJ в компании достиг 10 единиц, что делает его крупнейшим эксплуатантом данного типа в мире. Среди двух новых самолетов один принадлежит российской компании, имя которой не разглашается.

Восемь других самолетов BBJ Royal Jet представлены в различных конфигурациях: начиная с традиционной на 19 мест и заканчивая 52-местной. У компании есть несколько самолетов комбинированного типа, и при соответствующем запросе клиента специалисты буквально за три часа могут трансформировать представительский салон до уровня эконом

или бизнес-класса. В парке Royal Jet также есть два бизнес-джета Bombardier Global 5000. Четыре BBJ можно скомпоновать для перевозки пострадавших или больных после оказания им первой медицинской помощи. По словам Дикастри, компания также находится «на продвинутой стадии переговоров» с Airbus и Boeing о покупке новых самолетов, однако их поставки маловероятны до 2022 года. «Старые самолеты прекрасны, пока конфигурации оптимальны, а интерьеры хороши. Впрочем, у нас есть клиенты, которые готовы платить за использование совершенно нового самолета. Мы не будем нани-

мать брокеров, а сами выберем подходящее для себя предложение. А на кого падет выбор, вы вскоре сами узнаете. Но это не будут десятки самолетов, один-два максимум в год».

В начале июня Royal Jet также получил первый модернизированный BBJ с новым салоном. Работы оценены в \$20 млн. Дизайн для нового пассажирского салона разработал Slash Design – один из ведущих поставщиков уникальных дизайнерских концепций в регионе. AMAC Aerospace отвечал за кастомизацию, включая установку современных средств связи.



Sino Jet расширяет присутствие на быстрорастущем китайском рынке бизнес-авиации

Ведущий азиатский оператор Sino Jet использует рыночные возможности бизнес-авиации, несмотря на спад, вызванный глобальной пандемией. Г-жа Дженни Лау, президент группы Sino Jet Group (оператор бизнес-джетов, специализирующийся на управлении воздушными судами, чартерных рейсах и наземном обслуживании), поделилась своим видением рынка и предстоящим стратегическим расширением своей компании с лидерами отрасли и профессионалами на встрече в рамках Corporate Jet Investor Global 2021.

«С населением более 1,4 миллиарда человек спрос на авиаперевозки в Китае в целом остается высоким. Хотя вспышка COVID-19 привела к остановке обслуживания коммерческих авиакомпаний, она вызвала взрывной рост спроса на услуги чартерных авиаперевозок», - комментирует г-жа Лау. Г-жа Лау считает, что ожидания общественности в отношении безопасности полетов и эксплуатационной эффективности будут продолжать расти все выше и выше. Многие из ее клиентов начинают свой опыт в частной авиации с чартерных рейсов, где присутствует беспрецедентный уровень безопасности, конфиденциальности, гибкости и удобства, что часто приводит их к покупке первых бизнес-джетов.

«Китай наращивает производство вакцин, чтобы создать лучшую среду для развития деловой авиации. Внутренний трафик бизнес-авиации уже приблизился к предпандемическому уровню. В первой половине 2021 года Sino Jet успешно вывела на рынок ряд совершенно новых бизнес-джетов. Наш успех является отражением удовлетворенности клиентов и безопасности. Качество также останется основным принципом работы Sino Jet. Кроме того, мы делаем все возможное, чтобы наши индивидуальные решения соответствовали потребностям наших кли-

ентов и развитию рынка, максимизируя ценность наших самолетов. Бизнес-джет сейчас стал очень распространенным финансовым инструментом».

«По мере того, как компании восстанавливаются после экономического шока, вызванного COVID-19, все больше и больше владельцев бизнеса видят необходимость или выгоду от покупки собственных самолетов ультрадальнего класса, таких как Bombardier Global 7500, Gulfstream G700, G650, G550, Dassault 10X, 8X и 7X. Спрос на эти типы самолетов беспрецедентно высок», - продолжает г-жа Лау.

Крупные бизнес-джеты составляют более 90% парка самолетов Sino Jet. Идя в ногу с развитием рынка в Китае, Sino Jet инвестировала значительные средства в улучшение своих управленческих возможностей, наиболее привлекательных для китайских клиентов, расширяя свои национальные услуги по техническому обслуживанию и инспектированию, чтобы охватить новейшие типы бизнес-самолетов. Sino Jet одна из первых организаций в Китае, получивших разрешение правительства на импорт деталей и инструментов для обслуживания самолетов без уплаты пошлин.

Sino Jet продолжит использовать преимущества своей выгодной «двойной штаб-квартиры» в Пекине и Гонконге, дополняя сильные стороны для обслуживания своей основной клиентской базы в Китае. Sino Jet имеет представительства почти в 20 точках Азиатско-Тихоокеанского региона для круглосуточного предоставления интегрированных услуг своим клиентам. Основываясь на собственной производственной статистике и национальных инициативах в области экономического развития, опубликованных в Китае, Sino Jet видит огромные инвестиционные возможности на Хайнане и Юго-Западном Китае.

Политика порта свободной торговли Хайнань предполагает превратить международный аэропорт Хайкоу Мэйлань в международный транспортный узел региона, а Sino Jet является одним из первых операторов, открывших местные офисы для предоставления комплексных услуг по управлению бизнес-джетами. Это долгосрочный стратегический план компании по развитию деловой авиации, совершенствованию и стандартизации операций деловой авиации на Хайнане. Ожидается, что международный авиаузел Хайнань станет зрелым и полностью интегрируется с будущей местной транспортной сетью, которая получит в общей сложности более 220 миллиардов юаней государственных инвестиций в течение следующих пяти лет.

Sino Jet ожидает, что международный аэропорт Чэнду Шуанлю вырастет в крупный центр деловой авиации в западных и центральных регионах Китая. В 2021 году Sino Jet объявила о совместных инвестициях с местным правительством Чэнду в строительство нового FBO и центра ТОиР в международном аэропорту Чэнду Шуанлю.



White Desert: за чистую Антарктиду

Антарктический оператор White Desert объявил о следующих шагах в своей климатической стратегии по сокращению выбросов. С ноября этого года компания начнет быстрое внедрение экологически безопасного авиационного топлива (SAF) для всего своего воздушного флота.

«С момента основания в 2005 году, White Desert осознал важность компенсации выбросов углерода и сделал это с помощью ряда аккредитованных проектов в области возобновляемых источников энергии. Теперь, что является знаковым событием для любого антарктического оператора, мы поставляем в Антарктиду первую тестовую партию в 40000 литров SAF для операций в этом сезоне. Мы так много делаем, чтобы свести к минимуму воздействие в Антарктиде, от строительства специально спроектированных лагерей, до вывоза всех отходов каждый сезон, но единственная область, где нам еще предстоит работать — это топливо, которое сжигают наши самолеты. С появлением топлива SAF внезапно все изменилось, и мы рады инвестировать в то, что, несомненно, является будущим авиации», - говорит Патрик Вудхед, генеральный директор компании.

В соответствии с Парижским соглашением и UK Net Zero, White Desert стремится заменить все топливо Jet A-1, которое она использует в Антарктиде, в течение следующих 3-5 лет. После начального периода испытаний в наступающем сезоне SAF будет использоваться для всех рейсов в пределах Антарктиды для перевозки туристов в лагерь White Desert и ученых на их исследовательские станции.

SAF производится из отработанных масел и жиров с помощью инновационного процесса, который значительно снижает выбросы углерода в течение жизненного цикла, создавая на 80% меньший углеродный

след по сравнению с традиционным топливом Jet A-1. При сжигании SAF образуется меньше твердых частиц и оксидов серы (SOx), что значительно снижает количество выбрасываемых частиц сажи. Это особенно важно в Антарктиде, поскольку черный цвет сажи поглощает солнечное тепло, усугубляя таяние снега, поясняют в компании

Поставки SAF в настоящее время выполняются из Калифорнии, и, хотя это неизбежно длинная логистическая цепочка, она все же дает значительное чистое сокращение общих выбросов углерода. По мере того, как производство SAF увеличивается и становится более доступным, White Desert будет обращаться к более близкому с географической точки зрения поставщику с целью расширить его использование, чтобы охватить все аспекты своей деятельности.

White Desert – единственная компания, предлагающая услуги авиaperелета на бизнес-джете в Антарктиду, через Южный океан из Кейптауна (ЮАР), до

собственной взлетно-посадочной полосы длиной 3000 м, расположенной в Wolf's Fang. Взлетно-посадочная полоса, созданная из снега, который на протяжении тысячелетий уплотняется под собственным весом, способна принимать самолеты всех размеров.

Гости могут путешествовать в одиночку или группами до 12 человек, остановившись в роскошном эко-лагере Whichaway Oasis по цене от \$40000 на человека. Ультрасовременные «полярные капсулы» лагеря расположены на незамерзающей скале оазиса Ширмахера и окружены пресноводными озерами. В каждой отапливаемой капсуле могут разместиться два человека, предлагая максимальный комфорт в антарктическом климате, с душем, библиотекой, сауной, изысканной кухней и вином из винных погребов Кейптауна.

Парк воздушных судов компании состоит из Gulfstream G550 и Basler BT-67.

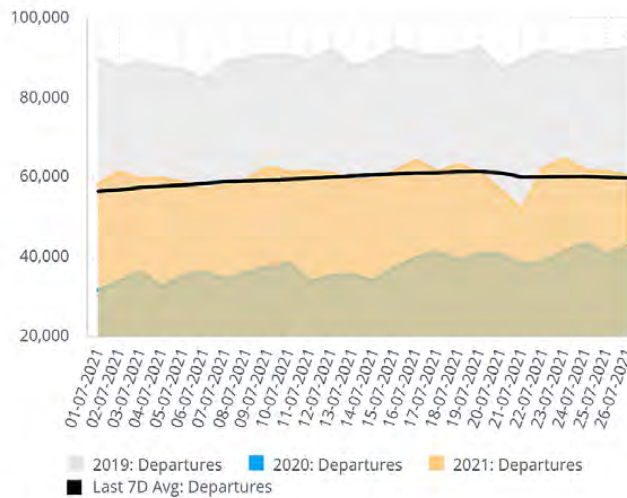


Июль: крупнейший летний всплеск активности

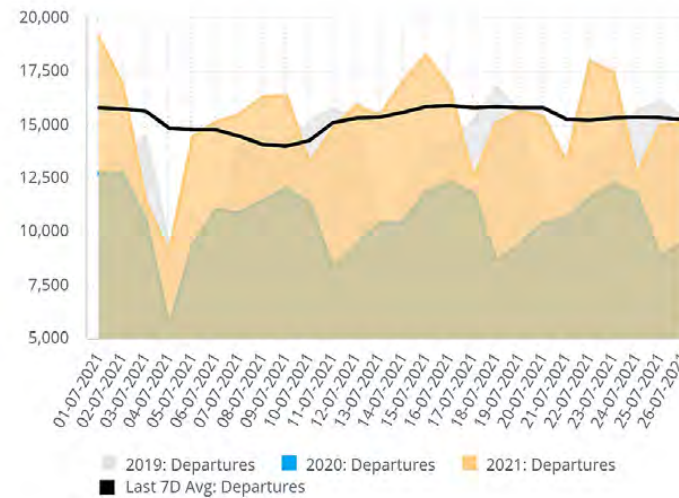
Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, активность бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов выросла на 43% по сравнению с июлем 2020 года и на 11% превысила доковидные объемы июля 2019 года.

Активность регулярных авиакомпаний также однозначно возвращается: выполнено на 60% больше рейсов по сравнению с июлем прошлого года, но по-прежнему на 33% ниже по сравнению с июлем 2019.

Scheduled Airlines



Business Aviation



Market Sector	Departures 2021 YTD	% of total	2021 vs 2020: growth (Departures)	2021 vs 2019: growth (Departures)
Business Aviation	395,052	17.9%	43.8%	11.7%
Cargo	79,942	3.6%	3.8%	0.4%
Other	173,603	7.9%	73.8%	-8.4%
Scheduled Operation	1,555,970	70.6%	61.0%	-33.1%

Трафик регулярной, грузовой и деловой авиации в мире с начала 2021 года

Глобальная грузовая активность стабилизировалась в пределах 1% выше доковидной активности.

С начала года было выполнено более 2,5 млн рейсов деловой авиации, что на 3% меньше, чем за тот же период 2019 года, и это на фоне снижения на 43% трафика регулярных авиакомпаний. Если рассматривать только бизнес-джеты, то за первые 7 месяцев 2021 года количество рейсов увеличилось на 0,2% по сравнению с 2019 годом.

Северная Америка

В этом году на Северную Америку приходилось более 70% общемировой активности бизнес-джетов, а также наблюдается тенденция к росту на 50% по сравнению с прошлым годом, на 1% по сравнению с 2019 годом. Активность регулярных авиакомпаний все еще снижается на 40% с начала года по сравнению с 2019 годом.

США – драйвер отрасли с 91% активности в регионе и 5%-ным ростом трафика с начала года по сравнению с 2019 годом. Налет увеличился на 7% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, хотя объемы потребления топлива Jet A1 выросли всего на 2%.

В Канаде и Мексике по-прежнему наблюдается большой дефицит активности бизнес-джетов, но в нескольких странах Карибского региона в этом году было выполнено на 20% больше рейсов, чем до пандемии. В июле в США произошел самый большой всплеск восстановления: количество рейсов увеличилось на 30% по сравнению с первыми 26 днями июля 2019 года, который был самым загруженным июлем за последние 10 лет.

Чартерный рынок в США не демонстрирует признаков замедления: в этом месяце чартерные операторы выполнили почти 50 000 рейсов, что на 35% больше, чем в сопоставимом июле 2019 года. Активность долевых операторов также находится на рекордном уровне, на 23% выше, чем в июле 2019 года. Даже частные рейсы, с учетом как частных, так и корпоративных летных отделов, выросли на 20% по сравнению с уровнем двухгодичной давности.

Динамика активности самолетов с разными типами салонов показывает заметный сдвиг в сторону

более тяжелых бизнес-джетов с большей дальностью полета. В то время как в 2020 году сверхдальние и тяжелые самолеты в основном простаивали, в этом месяце этот флот был на 30% более загружен, чем до пандемии. Также наблюдается небольшой региональный сдвиг, при котором Калифорния снова становится самым загруженным штатом, впервые после начала пандемии обогнав Флориду. Во всех штатах, даже в таких отстающих, как Нью-Джерси, в июле 2021 года активность бизнес-джетов выросла по сравнению с июлем 2019 года.

Европа

В этом месяце в европейском регионе наблюдается прогнозируемое восстановление активности бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов. В июле трафик вырос на 12% по сравнению с июлем 2019 года. Спрос в первую очередь приходится на легкие и средние самолеты, при этом активность тяжелых и сверхдальних джетов снизилась на 5% по сравнению с июлем 2019 года. Трафик сверхлегких самолетов продолжает бить рекорды, полеты выросли на 26% по сравнению с июлем 2019 года.

Майорка выделяется как самый быстрорастущий хаб для сверхлегких бизнес-джетов: количество прибытий увеличилось на 125%. В целом летний всплеск в Европе очевиден повсюду, за исключением Великобритании и Ирландии, где по-прежнему наблюдается двузначное снижение активности по сравнению с июлем 2019 года. Некоторые страны показали в июле относительно скромный прирост – Франция, Норвегия, Швеция, Нидерланды – в то время как другие намного опережают июль 2019 года – Испания, Греция, Хорватия.

В России и Турции по-прежнему наблюдается гораздо более высокий уровень активности по сравнению с трафиком до пандемии. В России крупнейшим хабом является Внуково, который в этом месяце занял 5-е место в Европе по загруженности, а количество рейсов деловой авиации здесь увеличилось на 31% по сравнению с июлем 2019 года. Следующие по загруженности – Пулково и Шереметьево, немного отстающие от тенденций 2019 года. Полеты из Сочи в этом месяце выросли на 56% по сравнению с июлем 2019 года, хотя и отстают от июля 2020 года.

Остальной мир

Бразилия, Индия и ОАЭ входят в число стран, в которых наблюдается значительный рост трафика бизнес-джетов. В Австралии в этом году больше

активности, чем в 2019 году, но в аэропортах Мельбурна, Сиднея и Перта в этом месяце наблюдается спад из-за возобновления карантина. Самые загруженные хабы бизнес-авиации за пределами Северной Америки и Европы в этом месяце находятся в Эр-Рияде, Сан-Паулу, Тель-Авиве и Лагосе.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Прогнозируемый подъем деловой авиации этим летом превзошел ожидания и очевидно, что недавние опасения по поводу распространения штамма Дельта не оказали влияния. В Северной Америке и Европе восстановление явно связано со спросом на отдых. В других регионах, несмотря на гораздо более низкие уровни вакцинации, наблюдается значительный рост активности, что может отражать поиск замены регулярным рейсам».

Departure Country	Flights PTD	2021 vs 2019: % growth (Flights)	2021 vs 2019: % growth (Hours)	Active Fleet
United States	178,701	23.1%	30.1%	12,802
Canada	7,917	-14.5%	-21.7%	888
Mexico	4,421	-32.4%	-18.6%	1,090
Bahamas	1,722	50.4%	46.6%	995
Dominican Republic	425	80.1%	103.8%	152
Puerto Rico	373	102.7%	99.9%	201
Turks and Caicos Islands	316	121.0%	133.2%	219
Bermuda	205	-5.5%	-7.9%	142
U.S. Virgin Islands	188	60.7%	96.6%	95
Sint Maarten	172	55.0%	105.4%	118
Costa Rica	115	113.0%	115.6%	93
Jamaica	102	18.6%	55.3%	65
Panama	75	-2.6%	-16.6%	52
Guatemala	70	42.9%	44.5%	45
Anguilla	64	100.0%	116.6%	50
Cayman Islands	64	-24.7%	-6.0%	49

Рейсы бизнес-джетов в Северной Америке с начала года по 26 июля 2021 года по сравнению с 2019 годом

«Ключевые вопросы деловой авиации» на МАКС-2021

21 июля 2021 года в рамках деловой программы Международного авиационно-космического салона-2021 состоялся круглый стол «Ключевые вопросы деловой авиации».

Организатором мероприятия выступила Объединенная национальная ассоциация деловой авиации (ОНАДА). В работе круглого стола приняли участие Президент и Председатель правления ОНАДА Я.А.

Одинцов, члены правления Генеральный директор АО «Авиакомпания «Меридиан» В.А. Лапинский и Генеральный директор ООО Авиакомпания «Сириус-Аэро» М.Л. Парнев.

Участники круглого стола обсудили ряд проблем, решение которых могло бы существенно стимулировать развитие деловой авиации в России. Эксперты ОНАДА представили информацию о рынке деловой

авиации в целом, рассказали о дополнительных возможностях, которые деловая авиация открывает перед коммерческими пассажирами и частными путешественниками в нынешних условиях, а также обозначили ключевые проблемы, сдерживающие развитие отрасли.

В начале работы круглого стола были представлены данные о современной инфраструктуре российской отрасли деловой авиации и задействованных в данной сфере предприятиях и производствах. Приведены показатели работы за 2019–2021 годы.

Также отмечено, что в условиях 2020 года, когда полеты по большинству маршрутов гражданской авиации во всем мире, в том числе и в России, были приостановлены, деловая авиация зарекомендовала себя как эффективный инструмент для бизнеса и важный сектор мировой гражданской авиации.

Бизнес-джет стал единственным доступным для использования видом транспорта. В первую очередь бизнес-авиация обеспечила передвижение бизнес-элиты для поддержания делового общения.

Отдельный вклад деловой авиацией в мире был сделан в части доставки гуманитарных и медицинских грузов, бригад врачей, а также эвакуации пассажиров и возможности перевозки пассажиров на бизнес-джетах со специальным медицинским оборудованием.

На сегодняшний день, не смотря на рост показателей работы отрасли деловой авиации и возрастающей потребности в перевозках на бизнес-джетах факторов, сдерживающих развитие, достаточно много и они существенные. Одной из общих проблем, как в России, так и во всем мире, является проблема неле-



гальных чартеров – полетов, которые выполняются на воздушных судах авиации общего назначения, однако, фактически осуществляют перевозку пассажиров.

Внимание участников круглого стола было обращено на несовершенство российского законодательства: длительность процедур сертификации зарубежных

авиационных учебных центров, центров по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, освоения новых типов ВС, необходимость одобрения (сертификации) изменений типовой конструкции (дополнительных сертификатов типа - Supplementary Type Certificate) для ВС иностранного производства, отсутствие единой выстроенной системы организации поддержания лётной годности

воздушных судов в Российской Федерации, необходимость обеспечения видеомониторинга объектов видеонаблюдения в салоне транспортного средства, необходимость оснащения воздушных судов техническими средствами и оборудованием, обеспечивающим доступность воздушных судов для пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности и пр.



Нормативно-правовые акты зачастую не учитывают особенностей сегмента бизнес-авиации. Отсутствуют закрепленные нормативные понятия «деловая авиация», «бизнес-авиация» или «воздушное судно бизнес-авиации». Поэтому этот сегмент авиации сложно вывести из-под требований некоторых нормативно-правовых актов там, где это разумно сделать.

Перечень проблем, препятствующих развитию отрасли, который был поднят участниками круглого стола, от лица ОНАДО был направлен в Министерство транспорта Российской Федерации, а также предложены методы их разрешения.

«Сегодня деловая авиация России обеспечивает с одной стороны транспортные услуги высокого качества, мобильность бизнеса, прямую транспортную связь между аэропортами, не связанными прямыми воздушными линиями, а с другой стороны – значимое количество высокооплачиваемых рабочих мест, в том числе для специалистов с высокой квалификацией, и существенные отчисления в бюджет. Отрасль деловой авиации, безусловно, демонстрируя высокие показатели даже в кризисные периоды, имеет огромный потенциал для развития. Решение проблем, освещенных на мероприятии, будет способствовать этому» - подытожил Генеральный директор АО «Авиакомпания «Меридиан» В.А. Лапинский.

Вторичный рынок раскален добела

Вторичный рынок деловых самолетов продолжает бурно расти. По данным компании Asset Insight, во втором квартале 2021 года закрылось вдвое больше сделок с бывшими в употреблении самолетами, чем за тот же период 2020 года. Компания из Лас-Вегаса также отметила, что объем рынка вырос на 30% с первого по второй квартал текущего года.

Эта активность сопровождалась ростом запрашиваемых цен на 2,2% по всему доступному парку, в первую очередь на самолеты с большим салоном, цены на которые выросли на 7%. Запрашиваемые цены на турбовинтовые самолеты выросли на 3,2% по сравнению с предыдущим кварталом и на 8,3% по сравнению с прошлым годом.

«С любой точки зрения вторичный рынок деловых самолетов раскален до белого каления», - сказал президент Asset Insight Тони Киуси. «По мере того, как продавцы выводят на рынок дополнительные самолеты, нетерпеливые покупатели скупают новые и качественные активы по ценам, очень близким к цене предложения».

На другой чаше весов находятся устаревшие самолеты, затраты на техническое обслуживание которых во многих случаях намного превышают их запрашиваемые цены. Они продолжают тормозить среднюю статистику экспозиции на рынке, которая во втором квартале этого года увеличилась более чем на 5%. Несмотря на то, что активность на рынках средних и легких бизнес-джетов остается высокой, эти само-

леты, которым в некоторых случаях исполнилось несколько десятилетий, также искажают средние запрашиваемые цены в своих категориях, поскольку их владельцы постоянно снижают цены в попытках вызвать некоторый интерес. В категории легких джетов средняя запрашиваемая цена снизилась более чем на 17% по сравнению с прошлым годом.

«Не исключено, что многие из этих старых самолетов уже находятся у своих конечных владельцев и не будут проданы», - добавил Киусси. «Тем не менее, мы видим, что заинтересованные продавцы быстро находят нетерпеливых покупателей для большей части выставленного на продажу парка, и нет никаких признаков того, что в ближайшее время этот темп замедлится».



Bombardier лидируют в парке бизнес-джетов России и СНГ

Согласно исследованиям рынка компании ArcosJet, модели самолетов канадского авиастроителя Bombardier сегодня составляют 30% парка бизнес-джетов, эксплуатирующихся в интересах владельцев из России и СНГ.

Модели производства Gulfstream Aerospace – на втором месте с 21-процентной долей в парке. По данным ArcosJet, наиболее популярное семейство Bombardier Global сегодня насчитывает около 70 самолетов в региональном парке, при этом специалисты компании прогнозируют небольшое увеличение этого числа в ближайшее время с поставкой владельцам из России и СНГ новейших моделей этого семейства – Global 6500 и 7500.

«Это ожидаемые результаты, самолеты Bombardier традиционно удерживают сильные позиции на региональном рынке благодаря широкому выбору моделей серии дальних бизнес-джетов Global и очень успешной серии больших и средних бизнес-джетов Challenger. Мы также зачастую рекомендуем к приобретению нашим клиентам эти модели исходя из их надежности, сочетания экономических и летно-технических характеристик и привлекательной стоимости», – говорит глава и основатель ArcosJet Михаил Аленкин.

По данным ArcosJet, 72% из более чем 400 самолетов в парке владельцев из России и СНГ приходится на бизнес-джеты большого и дальнего классов, 20% составляют легкие и средние машины и внушительные для этого сегмента 8% приходятся на бизнес-лайнеры и переоборудованные самолеты регулярной авиации.

«Приверженность владельцев к самолетам этих классов в России и СНГ формируется не спросом на роскошь или расположенностью к особому «милли-

ардерскому» стилю жизни. Когда средний маршрут перелета достигает 3 000 км, а среднее время в полете превышает три часа, вам просто необходим определенный уровень комфорта в салоне, увеличенные «дальнобойность» и загрузка самолета. Тем не менее, мы также наблюдаем рост в нижнем и среднем сегментах парка, и ожидаем, что эта тенденция будет сохраняться и усиливаться в будущем», – отмечает Михаил Аленкин.

Согласно выводам специалистов ArcosJet, поставки самых новых моделей в линейке Global – Global 7500 и Global 6500 – могут несколько увеличить парк дальних бизнес-джетов производства Bombardier в регионе в ближайшие несколько лет. Позиции самолетов Gulfstream в региональном парке остаются сильными, а разработка и продвижение компанией

новых моделей может рассматриваться как один из факторов дальнейшего роста этого сегмента рынка. Дальние бизнес-джеты производства французской компании Dassault Aviation – Falcon 7X и Falcon 8X – в количестве около 30 самолетов, по данным ArcosJet, также составляют весомую долю этого сегмента регионального парка.

Компания ArcosJet – авиационный брокер, работающий на вторичном рынке бизнес-джетов, с особой компетенцией по рынкам России и СНГ, Европы и Ближнего Востока, – ведет постоянный мониторинг рынка и отслеживает актуальные тренды. ArcosJet публикует ключевые результаты своих исследований с целью поддержки дальнейшего развития дружественной, прозрачной и клиентоориентированной деловой среды на рынке бизнес-авиации.



Самолет недели

Оператор/владелец: **ОАК**

Тип: **Sukhoi Business Jet (SSJ 100 LR)**

Год выпуска: **2021 г.**

Место съемки: **июль 2021 года, Moscow Zhukovsky (Ramenskoye) – UUBW, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко