

О бизнес-авиации. Еженедельно. www.bizavnews.ru № 11 (617) 19 марта 2022 г.

Неделя вопросов. Прошел почти месяц начала специальной военной операции в Украине. Паника и неопределенность первых дней постепенно уступила место анализу ситуации и осторожным прогнозам. Сейчас мы активно общаемся с нашими партнерами и аналитиками рынка. Всех без исключения интересуют вопросы насколько скорректировалась отрасль бизнес-авиации, и достигли ли мы «дна», какой из сегментов в настоящее время испытывает наибольшие трудности на фоне санкций, насколько изменится портрет клиента бизнес-авиации и регистрация в РФ — это спасение, временное решение или необходимость в будущем?

Еще один важнейший вопрос — возможен ли вариант массового прихода на отечественный рынок иностранных операторов, которые нейтральны к санкциям? Уже сейчас свою активность наращивают компании с Ближнего Востока, Турции и ряда стран СНГ. На фоне массового отказа в поставках запчастей и аннулирований сертификатов на техобслуживание, как операторы и владельцы планируют выполнять работы по поддержанию летной годности?

И еще пару слов про продолжающуюся антироссийскую истерию. Вопиющий, но не единственный пример. Шведская Avinode исключила из своей системы бизнес-джеты под российским и белорусским АОС, ссылаясь на статью 8 Общих положений и условий. Авиационные регистры массово аннулируют регистрацию воздушных судов, а ряд операторов в открытую заявляют о нежелании работать с российскими клиентами. Возникает законный вопрос: а что это армия «борцов за справедливость» будет делать, когда это ситуация нормализуется?



Несмотря на кризис в Украине спрос растет

WINGX: В настоящее время Россия отключена от глобальной авиационной отрасли, и это резко проявилось в снижении количества прибытий бизнес-джетов в Европу

стр. 19



США корректируют антироссийские санкции

Ограничения США на контролируемые российскими лицами самолеты теперь распространяются только на санкционированных лиц, а не на всех граждан России

CTP. 21



Повлияют ли санкции на сделки с джетами?

Будет ли какой-либо из сотен самолетов, принадлежащих или контролируемых Россией, продаваться и продаваться, пока действуют санкции?

CTD. 22



Рост сделок и снижение предложения

Годовой отчет Aero Asset о тенденциях рынка вертолетов за 2021 год показывает 25-процентное увеличение сделок по сравнению с прошлым годом и резкое снижение предложения и уровня поглощения стр. 24





В России разрешили регистрировать права на иностранные самолеты в лизинге

Президент подписал Федеральный закон «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». В законодательство внесены изменения, направленные на обеспечение устойчивого функционирования транспортного комплекса и поддержку субъектов предпринимательской деятельности.

В целях обеспечения бесперебойного функционирования гражданской авиации в Воздушный кодекс Российской Федерации вносятся изменения, направленные на сохранение иностранных воздушных судов у российских эксплуатантов.

Федеральным законом Правительство Российской Федерации наделяется полномочием по установлению в отношении судов иностранных государств, ограничивающих заход в их порты судов Российской Федерации, ответных ограничений.

Кроме того, Правительство Российской Федерации наделяется полномочиями, предусматривающими в том числе установление особенностей исполнения договоров финансовой аренды (лизинга), договоров аренды иностранных воздушных судов, особенностей государственной регистрации гражданских воздушных судов, прав на воздушные суда и сделок с ними.





РФ приостановило соглашение с Бермудами по надзору за самолетами

Правительство РФ распорядилось приостановить действие соглашения с Бермудами по надзору за самолетами, сообщает пресс-служба российского кабмина.

«Председатель правительства Михаил Мишустин подписал распоряжение о приостановлении действия межправительственного соглашения с Бермудами о передаче функций надзора над зарегистрированными самолетами, которое действует с 1999 года. Это позволит создать условия для регистрации гражданских самолетов в госреестре РФ и снять риски для пассажирских авиаперевозок», - сказано в сообщении.

Согласно распоряжению, МИД России направит бермудской стороне письменное уведомление о приостановке действия соглашения.



«Решение принято в связи с действиями авиационных властей Бермуд в отношении российских авиакомпаний по аннулированию сертификатов летной годности на гражданские воздушные суда и невыполнению технического обслуживания самолетов, - отметили в правительстве. - Перевод самолетов в российский госреестр даст возможность Росавиации следить за поддержанием их летной годности вместо иностранных регуляторов».

Как ранее сообщал BizavNews, Управление гражданской авиации Бермудских островов (BCAA) 12 марта заявило, что международные санкции в отношении авиационного сектора оказали значительное влияние на способность осуществлять надзор за безопасностью полетов самолетов российских авиакомпаний, имеющих бермудскую прописку. В 2019 году в России эксплуатировалось 725 воздушных судов с префиксом VP. В результате система летной годности была ограничена до такой степени, что теперь BCAA не может с уверенностью утверждать, что самолеты российских авиакомпаний с бермудской пропиской пригодны для полетов.

«Таким образом, по состоянию на 23:59 UTC 12 марта 2022 года BCAA временно приостановила действие всех сертификатов летной годности (СЛГ) этих воздушных судов, эксплуатируемых в соответствии со статьей 83bis Соглашения между Бермудскими Островами и Российской Федерацией», — сообщил авиационный регулятор Бермуд.

В ведомстве добавили, что для любого самолета, находящегося в воздухе в 23:59 UTC 12 марта 2022 года, временное приостановление действия СЛГ вступает в силу сразу после посадки.





Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Остров Мэн исключил из регистра все российские и белорусские воздушные суда

Реестр самолетов острова Мэн прекращает работу со всеми российскими и белорусскими клиентами. Это применимо, даже если физические или юридические лица не находятся в санкционном списке.

Реестр уже отменил регистрацию самолетов российских компаний и частных лиц, включенных в санкционные списки Великобритании и ЕС.

По словам министра предпринимательства острова Алекса Аллинсона, с самого начала конфликта реестр работал над удалением самолетов и яхт с «российскими корнями», и в партнерстве с соответствующими ведомствами уже ведется подробный анализ, чтобы установить в отношении самолетов и вертолетов любые связи с Россией и обеспечить принятие соответствующих шагов.

Реестр самолетов и судов острова Мэн имеет общедоступные реестры самолетов и яхт. Он также уже согласен на автоматический обмен информацией со многими странами. Остров Мэн также обязался ве-

сти публичный реестр бенефициарных владельцев.

«У острова есть солидный опыт быстрых и решительных действий, когда речь идет о санкциях», — отметил Аллинсон. «Многие страны мира столкнутся с аналогичными проблемами по мере быстрого развития ситуации. Остров Мэн имеет проверенный опыт в соблюдении глобальных стандартов прозрачности, и мы предпринимаем дополнительные шаги, чтобы гарантировать, что мы можем принимать масштабные меры против любого бизнеса, связанного с Россией».

По данным BizavNews, в настоящее время регистрация отозвана у самолетов ряда российских миллиардеров, среди которых Аркадий и Борис Ротенберги, Алишер Усманов, Олег Тиньков, Алексей Мордашев, Вадим Зингман, а также у компаний, эксплуатирующих самолеты в интересах ВЭБа. Также под санкции регулятора попали вертолеты Алишера Усманова и Романа Абрамовича.





EASA приостановило сертификаты всех российских авиакомпаний, учебных центров, некоторых производителей

Агентство авиационной безопасности Европейского союза (EASA) опубликовало подробности реализации в авиационной отрасли ограничительных мер, введенных Европейским союзом против России.

«Опубликованное Уведомление для заинтересованных сторон направлено на информирование всех заинтересованных сторон в авиационном секторе о действиях, предпринятых EASA для реализации этих ограничительных мер в отношении заявителей и держателей сертификатов EASA. В уведомлении также содержится дополнительная информация о влиянии этих ограничительных мер на некоторые права и обязанности авиационных предприятий в соответствии с правилами авиационной безопасности, подпадающими под действие Регламента (ЕС) 2018/1139», - сообщается в релизе регулятора.

Это дополняется <u>подробным списком</u> сертификатов и разрешений EASA, действие которых было приостановлено в связи с применением этих ограничительных мер.

Кроме того, в списке представлены типы воздушных судов, сертификаты которых приостановлены: в их числе произведенные в РФ Superjet 100 и Ту-204.

EASA также решила приостановить прием и рассмотрение уже поступивших от российских организаций заявок на сертификацию, сказано на сайте регулятора.

Также 4 марта Авиационное управление Ирландии заявило об отзыве сертификатов летной годности у российских авиакомпаний, в парке которых есть самолеты, зарегистрированные в Ирландии.





FCG OPS запускает станции наземного обслуживания в Польше и Румынии

FCG OPS развивает сеть станций наземного обслуживания и выходит на новые европейские рынки. Компания объявляет о запуске полного спектра хэндлинговых услуг в аэропортах Польши и Румынии, а также открытии собственных станций в аэропортах Варшавы (EPWA), Гданьска (EPGD), Катовице (EPKT), Кракова (EPKK) и Бухареста (LRBS).

Расширение географии присутствия FCG OPS в Ев-



ропе — одна из стратегических целей компании на 2022 год. Основная задача — предоставление услуг высокого качества под контролем сертифицированных представителей на перроне во всех точках сети наземного обслуживания FCG OPS, которая охватывает уже более 50 аэропортов в 28 странах Балтии, Скандинавии, СНГ и Восточной Европы.

«Качество и безопасность — это основа работы FCG OPS. Мы инвестируем не только в передовые технологии, но прежде всего в нашу команду, чтобы в каждом аэропорту предлагать единый, неизменно высокий уровень сервиса. В новых регионах уже работают наши представители — Роланд Чоржевски в Польше и Андрада Георгиу в Румынии. Они отлично знают местную специфику и обеспечивают быструю профессиональную поддержку на местах, что высоко ценится клиентами. Теперь мы покрываем всю Восточную Европу, что делает наши услуги еще более комплексными», — отметил генеральный директор FCG OPS Сергей Старков.

«Международный аэропорт Бухарест Бэняса предлагает эксклюзивное обслуживание пассажиров в недавно обновленном VIP лаундже. Вместе с FCG OPS мы нацелены выйти на еще более высокий уровень гостеприимства и сервиса», — отметил Джордж Доробанту (George Dorobantu), CEO Bucharest Airports National Company.

FCG OPS сертифицирована для обслуживания самолетов бизнес-авиации, военных, грузовых, медицинских и коммерческих пассажирских рейсов. Компания осуществляет полный перечень хэндлинговых сервисов, включая наземное обслуживание рейсов, заправку топливом, организацию бортового кейтеринга, отелей, трансферов и таможенной поддержки.





Пассажирский лаунж в транзитной зоне



Avinode исключил из системы бизнес-джеты под российским и белорусским АОС

Шведская Avinode исключила из своей системы бизнес-джеты под российским и белорусским АОС, ссылаясь на статью 8 Общих положений и условий.

Уведомления были разосланы ряду отечественных компаний. В сообщении говорится, что данная мера временная, приостановка будет действовать до дальнейшего уведомления.

Система Avinode запущена в 2002 году. Сейчас в системе Avinode зарегистрировано более 320 операторов воздушных судов по всему миру, постоянно обновляющих информацию о доступности и ценах по 3500 самолетам более чем 150 фрахтовых брокеров. При помощи Avinode брокеры могут взаимодействовать с эксплуатантами в реальном времени. Информация от операторов обновляется в системе Avinode каждые 5 минут.





GAMA и IAOPA запускают исследование European General Aviation 2022

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) и Международный совет ассоциаций владельцев самолетов и пилотов (IAOPA) при поддержке Европейского агентства по авиационной безопасности (EASA) и выставки AERO Friedrichshafen запустили исследование европейской авиации общего назначения 2022 года.

Этот ежегодный опрос пилотов авиации общего назначения и владельцев воздушных судов помогает лучше понять текущие тенденции для поддержки анализа безопасности полетов в Европе.

В опросе 2021 года приняли участие более 1000 пилотов авиации общего назначения и владельцев

самолетов, представляющих более 2000 самолетов, зарегистрированных в 28 европейских странах. Результаты были переданы EASA для включения их в ежегодный обзор безопасности для расчета аварийности некоммерческих воздушных судов, а также для поддержки оценок регулирующего воздействия и продвижения преимуществ авиации общего назначения для европейской экономики.

Опрос и его результаты в настоящее время размещены на generalaviation.eu, новом уникальном вебсайте, посвященном лучшему пониманию ценности, интересов и достижений авиации общего назначения по всей Европе. Европейское исследование АОН 2022 года завершится 17 апреля 2022 года.







МНОГОЛЕТНИЙ ОПЫТ РАБОТЫ В УПРАВЛЕНИИ САМОЛЕТАМИ

Доверьте Ваш Джет в наши надёжные руки

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





Amaro Aviation усилится благодаря PC-12NGX и PC-24

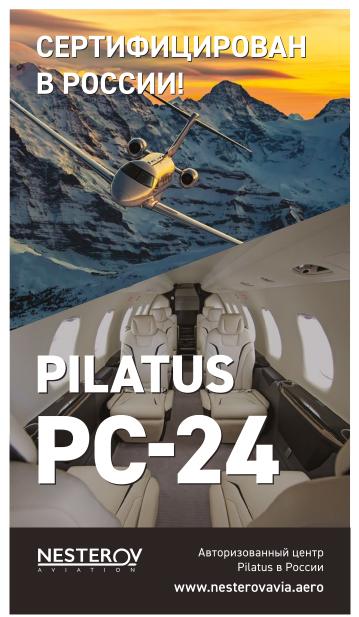
Amaro Aviation, работающая в новом для Бразилии сегменте долевого владения, подписала контракт с Synerjet, латиноамериканским дилером Pilatus Aircraft, на покупку до восьми PC-12NGX и четырех PC-24. Сумма сделки оценивается в \$98 млн.

Поставки самолетов начнутся в следующем году и продлятся до 2028 года. В настоящее время Amaro Aviation, основанная в 2020 году, имеет в своем парке три самолета в долевом владении — PC-12NGX, PC-24 и Gulfstream G550, базирующихся в международном аэропорту Сан-Паулу Катарина.

Amaro была основана в этом году Маркосом Амаро и Дэвидом Бариони, вдохновленными успехом американской компании NetJets Уоррена Баффета. По словам ее основателей, потенциал роста «большой». В Бразилии эксплуатируется флот из более чем 600 бизнес-джетов. Коммерческая авиация обслуживает более 150 городов в стране. Однако даже 5% этих самолетов не находятся в совместном владении. В США это число приближается к 50%.

«Через пять лет хотим довести парк до 50 воздушных судов», - поясняет Амаро. Основными клиентами компании являются компании агробизнеса и розничной торговли, которые находятся всего в 15 минутах полета на вертолете от международного аэропорта Сан-Паулу-Катарина, открытого в конце 2019 года недалеко от Родовиа-Кастелло-Бранку в Сан-Роке.





Bell запускает серию дизайнерских интерьеров для Bell 429

Bell Textron представила новый интерьер Designer Series для Bell 429. Вертолет с новым интерьером дебютировал на выставке HAI Heli-Expo.

В интерьере Designer Series обновляются все материалы салона:

- Высококачественная кожа
- Улучшенный пол паркет и ковровое покрытие.
- Усовершенствованные кресла, которые теперь можно снимать и заменять в полевых условиях.
- Металлическая отделка светильников, воздушных клапанов, ручек салона и дверных защелок.
- Графические таблички для улучшения эстетики при сохранении того же уровня безопасности пассажиров.
- Более прочные вспомогательные ручки для входа и выхода, а также панели разъемов для гарнитуры для улучшения внешнего вида и работы пассажирских гарнитур.

Новый интерьер предлагается в трех согласованных цветовых решениях, созданных дизайнерами Bell, и сочетает в себе качество материалов, компоновку салона и звукоизоляцию, что делает полет еще более приятным, сообщает производитель.

«Новый интерьер Designer в Bell 429 устанавливает новый стандарт для интерьеров Bell», — сказал ЛаШан Бонапарт, вице-президент по глобальным продажам. «Для нас важно предоставлять нашим клиентам качественные продукты и услуги. Мы работали с нашими клиентами и прислушивались к их отзывам, чтобы разработать интерьер, который обеспечивает комфорт и роскошь в полете».

Недавно Bell объявила о первой продаже Bell 429 с новым салоном Designer Series корпоративному клиенту Advanced Flight, одной из крупнейших новозеландских чартерных и управляющих компаний.





FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Санкции – санкциями, но поставки продолжаются

«Газпромавиа» приступила к эксплуатации очередного бизнес-джета Dassault Falcon 8X. Это один из последний собранных бизнес-джетов французского производителя на данный момент.

Новый самолет внесен в АОС компании и зарегистрирован, как RA-09612 (с/п 482), следует из данных laasdata. Новый джет стал пятым Falcon 8X, зарегистрированным в РФ. Первый 8X был поставлен в Россию летом 2017 года и был внесен в свидетельство эксплуатанта компании «Авиасервис» и эксплуатируется в интересах частного владельца.

В ноябре прошлого года Dassault поставил 80-й бизнес-джет Falcon 8X. По состоянию на 15 марта производитель передал клиентам еще пять машин.

Сейчас больше всего «восьмерок» поставлено в США. За лидером по поставкам следуют Дания, Швейцария и Бельгия. Также джеты поставлены в Россию, Индию, Бразилию, Германию, Турцию, Великобританию, Люксембург, Китай, ОАЭ, Грецию, Турцию и Египет. Еще несколько бортов зарегистрированы на острове Мэн, в Сан-Марино и на Бермудах. Первый Falcon 8X был передан клиенту в октябре 2016 г.





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

Новый владелец перезапустит бренд Enstrom Helicopter

Спустя всего полтора месяца после новости о банкротстве Enstrom Helicopter, появилась информация, что легендарный американский бренд получил нового владельца. Им стала группа собственников, в которую входят владельцы Midlothian. На прошлой неделе MidTex Aviation, заключила соглашение о приобретении практически всех активов Enstrom Helicopter, и планирует вновь открыть производство в середине апреля. Обслуживание клиентов может быть восстановлено раньше с помощью существующего сертификата ремонтной станции Enstrom, возможно, в конце этого месяца.

Соглашение о покупке активов было одобрено судом США по делам о банкротстве Западного округа штата Мичиган в рамках процесса банкротства Enstrom по главе 7. После 64 лет почти непрерывной работы и постройки 1300 вертолетов Enstrom в январе объявила о банкротстве и заявила о ликвидации. MidTex

планирует управлять производителем вертолетов через новую компанию Enstrom Aerospace Industries.

«Мы очень рады приобретению этих активов, перезапуску бывшего предприятия Enstrom и расширению масштабов бизнеса», — сказал руководитель MidTex Кен Гриффин, владеющий вертолетом Enstrom. «У нас уже есть ряд бывших сотрудников Enstrom, работающих с нами на договорной основе. После возобновления производства мы рассчитываем сделать предложения о работе значительному числу бывших сотрудников Enstrom».

Первоочередной задачей новой компании будет предоставление продуктовой поддержки существующим клиентам, продолжая работу над одобрением FAA ударопрочной топливной системы для новой однодвигательной модели 480В. Ударопрочные топливные баки стали обязательными в 2020 году.





G280 получил новые опции

Gulfstream Aerospace продолжает работы по улучшению своего суперсреднего Gulfstream G280. Производителю удалось снизить уровень высоты в салоне с 6000 футов/1829 метров до 4800 футов/1463 м при крейсерской высоте 41000 футов/12497 м. Это позволит уменьшить нагрузку на пассажиров, делая полет более комфортным.

Также производитель установил новые внешние светодиодные фонари G280, которые повышают безопасность самолета за счет улучшения видимости в полете и во время наземных операций. Новые опции доступны для новых G280 с середины 2023 года, а также для существующих клиентов в качестве дополнительной модификации.

«G280 продолжает устанавливать стандарты для суперсреднего класса, и мы наблюдаем выдающийся уровень интереса со стороны клиентов по всему миру», — сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Прошлый год стал рекордным годом продаж для G280, подтверждая, что наши постоянные инвестиции были хорошо приняты рынком».

Только за последний год Gulfstream добавила множество новых функций G280:

- G280 теперь могут быть оснащены системой очистки воздуха плазменной ионизации собственной разработки, доказавшей в ходе лабораторных испытаний свою способность нейтрализовать патогены и аллергены.
- Связь диспетчер-пилот по каналу передачи данных (CPDLC) теперь соответствует стандарту FANS-E.
- Увеличены минимальные интервалы проверки вертикального эшелонирования с 24 до 96 месяцев для сокращения времени простоя воздушных судов.

Gulfstream выдержит санкции против России

Gulfstream Aerospace сможет справиться с антироссийскими санкциями, но дочерняя компания Jet Aviation может пострадать чуть больше, заявила на конференции JP Morgan Industrials Conference Феба Новакович, председатель и главный исполнительный директор материнской компании General Dynamics.

Она объяснила, что Jet Aviation, занимающаяся техническим обслуживанием, чартерами и управлением воздушными судами, больше контактирует с российскими клиентами, чем Gulfstream.

Поскольку на долю России приходится всего 5% портфеля заказов Gulfstream, а мировой спрос на бизнесджеты находится на рекордном уровне, она назвала

ситуацию «хорошо управляемой в текущих условиях спроса». Тем не менее, Новакович сказал, что деятельность Jet Aviation по техническому обслуживанию и ремонту «вероятно, пострадает в результате санкций в первую очередь в Женеве, отчасти в Базеле и в Австрии. Мы также ожидаем некоторого влияния на бизнес по управлению самолетами».

Также она сообщила, что более высокая цена на нефть из-за российско-украинского конфликта, который привел к введению западными странами санкций против России, не оказывает заметного влияния на спрос, продажи или использование деловых самолетов. «Мы не увидели никакого влияния», — сказала Новакович, когда ее спросили об этом.



HF120 налетал 200 тысяч часов

С момента ввода в эксплуатацию в 2015 году двигатель GE Honda Aero Engines (GHAE) HF120 налетал более 200 000 часов.



Двигатель с тягой 2095 фунтов устанавливается на флоте бизнес-джетов HondaJet, который насчитывает 207 самолетов, эксплуатирующихся в 42 странах. НF120 имеет простую архитектуру, оптимизированную по размеру и производительности, а также запатентованную технологию сгорания для достижения целевых показателей выбросов, требуемых для двигателей гораздо большего размера. Результатом является более низкий расход топлива и сниженный шум.

«Этот двигатель продемонстрировал лучшую в своем классе надежность и стоимость владения для наших клиентов по всему миру», — сказал президент GHAE Мелвин Херд, добавив, что эта веха также является свидетельством работы группы поддержки производителя. «Учитывая исключительные летные характеристики, эффективность и надежность двигателя, наши клиенты могут быть уверены, что двигатель HF120 и дальше будет превосходить их ожидания».

Falcon 6X успешно прошел низкотемпературные тесты

Falcon 6X завершил испытания в холодную погоду, пройдя еще одну важную веху на пути к сертификации, которая ожидается в конце этого года. Команда инженеров-испытателей, состоящая из техников и пилотов Dassault Aviation и производителя двигателей Pratt & Whitney Canada, выдержала леденящие температуры до -37°C во время длительных пробных запусков в Икалуите, городке на крайнем севере Канады.

«Falcon 6X продолжает впечатлять своими характеристиками и надежностью по мере прохождения процесса сертификации», — сказал Карлос Брана, исполнительный вице-президент Dassault Aviation по гражданским самолетам. «Самолет безупречно работал при экстремальных температурах, которым может подвергаться самолет в самых суровых климатических условиях. Это и двигатели, и системы, и требования к ремонтопригодности при низких температурах».

Во время арктических наземных испытаний самолет три ночи подряд выхолаживался и каждое утро проходил процедуру старта в различных последовательностях. Затем команды запускали самолет и проводили наземные испытания двигателей и высокоскоростные рулежки. За наземными испытаниями последовал испытательный полет, во время которого проверялись противообледенительные системы и управляемость, а также стабильность температуры топлива и гидравлической жидкости, в то время как самолет оставался в зоне ожидания на высоте 10000 футов.

Эти испытания, которые были завершены в конце февраля, последовали за первоначальной серией низкотемпературных тестов в Икалуите в декабре, когда температура опускалась до -25°C. В арктических испытаниях Falcon 6X в общей сложности наработал 50 часов и к настоящему времени налетал около 650 часов и совершил более 220 полетов.



Daher усиливается в Скандинавии

После первой поставки турбовинтового самолета ТВМ 940 датскому заказчику, компания Daher назначила Uni-Fly A/S новым сетевым сервисным центром для ТВМ, обеспечивающим покрытие в Скандинавии из датского аэропорта недалеко от города Оденсе.

Как комментируют в Daher, вхождение Uni-Fly A/S в сеть ТВМ, основанной в 1970 году, знаменует собой дальнейшее расширение возможностей этой компании по техническому обслуживанию как самолетов, так и вертолетов. Uni-Fly A/S одобрен EASA, как организация по техническому обслуживанию Part 145.

«В связи с растущим интересом к ТВМ в Скандинавии — исходя из его эффективности, дальности и производительности — важно обеспечить первоклассную поддержку и услуги Daher, доступные в этом регионе», — пояснил Николя Чабберт, старший вице-президент Daher. «Наше партнерство с Uni-Fly A/S станет реальным преимуществом в поддержке клиентов и операторов ТВМ в Северной Европе».

Uni-Fly A/S хорошо известна своими вертолетными авиационными услугами, начиная с поддержки геологических и научных экспедиций в Дании и Гренландии, и, заканчивая организацией чартерных рейсов и мониторингом линий электропередач, нефте- и газопроводов, а также телевизионных и телекоммуникационных антенн. Другие виды деятельности включают офшорные перевозки людей и грузов на суда и морские установки.

В настоящее время Daher имеет сеть поддержки, объединяющую в общей сложности 69 сервисных центров по всему миру, уполномоченных на техническое обслуживание самолетов ТВМ и Kodiak.

Cessna SkyCourier получил сертификат типа FAA

Cessna SkyCourier получил сертификат типа FAA для своего нового двухдвигательного турбовинтового Cessna SkyCourier. В рамках сертификационных испытаний три самолета SkyCourier налетали более 2100 часов.

Первый полет был выполнен в мае 2020 года. В начале этого года компания выпустила первый серийный самолет SkyCourier на заводе в Уичито.

Cessna SkyCourier будет иметь варианты для грузовых и пассажирских перевозок. В грузовой конфигурации самолет получит большую грузовую дверь и кабину с плоским полом, рассчитанную на размещение до трех грузовых контейнеров LD3 общим весом до 6000 фунтов. Самолет будет иметь максимальную скорость до

200 узлов и максимальную дальность в 900 морских миль. Самолет оснащен двумя турбовинтовыми двигателями Pratt & Whitney Canada PT6A-65SC мощностью 1100 л.с. и новыми винтами McCauley.

Стартовый клиент FedEx заказал 50 самолетов и опцион еще на 50 SkyCourier.

Производство SkyCourier включает в себя многие из последних достижений в области авиастроения, в том числе использование монолитной обработки по всему планеру. С помощью этого метода основные сборки фрезеруются из цельного куска металла, а не собираются из более мелких частей, что уменьшает общее количество деталей и приводит к более точным допускам для облегчения сборки.



Comlux расширяет послепродажное обслуживание с запуском Comlux Tech

Comlux объявляет о запуске нового кросс-функционального подразделения в рамках Группы под названием Comlux Tech. Новое подразделение будет предлагать своим клиентам широкий спектр послепродажных услуг «предлагаемых по выбор», дополняющих основные виды деятельности подразделений Группы – Aviation, Completion и Transaction.

Услуги, предлагаемые Comlux Tech, будут представлены в четырех основных вида деятельности:

- Технический сервис, от модернизации авионики и салона до линейного и базового обслуживания, включая АОG;
- Эксплуатационные услуги, включая снабжение топливом, наземное обслуживание и размещение в ангарах для субчартерного управления, а также управление гарантийным обслуживанием и страхованием;
- Консультационные услуги от выбора и оценки самолетов до проверок перед покупкой и началом сервисной поддержки;
- Услуги по персоналу, включая поиск и обучение летного экипажа, кабинного экипажа и инженеров по обеспечению полетов.

Запуск Comlux Tech связан с последними ключевыми программами, разрабатываемыми в рамках Группы: совершенно новый ACJTwoTwenty, который будет введен в эксплуатацию в начале 2023 года компанией Comlux Aviation и будет обеспечен технической поддержкой в эксплуатации компанией Comlux Tech; начало строительства нового ангара для технического обслуживания и ремонта в авиационном хабе Мохаммеда бин Рашида в аэропорту Dubai World Central (OMDW/DWC), в котором с конца 2023 года будут обслуживаться клиенты Comlux Tech на Ближнем Востоке.

Ричард Гаона, исполнительный председатель и СЕО Comlux Group, сказал: «С запуском Comlux Tech теперь Группа предоставляет комплексные авиационные услуги люкс-класса нашим клиентам по всему миру. Наша цель — дальнейшее развитие синергии между операциями Comlux Aviation, опытом Comlux Transaction и ноу-хау Comlux Completion в разработке и изготовлении VIP-салонов, а также предоставить наш опыт для АСЈ и ВВЈ в нашем управлении. Я полностью поддерживаю Андреа Дзанетто, главного операционного директора Comlux, который должен внедрить и возглавить организацию Comlux Tech в нашей Группе».

Компания Comlux Completion, базирующаяся в Индианаполисе, штат Индиана, является сертифицированным провайдером по комплектации салонов АСЈ и ВВЈ, сервисным центром АСЈ, гарантийным и ремонтным центром ВВЈ, а также эксклюзивным центром комплектации первых 15 самолетов АСЈТwoTwenty.

Comlux Aviation управляет парком из 20 VIP самолетов, включая 10 самолетов Airbus и Boeing. Comlux имеет три сертификата АОС (Мальта (9H), Аруба (Р4) и Казахстан (UP) и соответствует самым высоким отраслевым стандартам IS-BAO Stage 3.



Rega заказывает девять пятилопастных H145

Швейцарская авиационная спасательная служба Rega заказала девять пятилопастных вертолетов Airbus H145 взамен своих четырехлопастных версий. Новые H145 будут оснащены современной навигационной системой, которая повысит возможности и безопасность миссий.

«Этим заказом на пятилопастной вертолет H145 мы благодарны за возможность открыть еще одну главу в отношениях между нашими двумя компаниями», — говорит Бруно Эвен, генеральный директор Airbus Helicopters. «Мы всегда ищем способы улучшить наши вертолеты, принимая во внимание отзывы тех, кто эксплуатирует их каждый день».

«Н145 прекрасно зарекомендовал себя в наших операциях с момента ввода в эксплуатацию в 2018 году», — говорит Эрнст Колер, генеральный директор Rega. «Мы с нетерпением ждем возможности использовать пятилопастную версию на наших базах HEMS в Швейцарии. Вертолеты позволят нам еще больше повысить возможности наших миссий и безопасность операций».

Rega управляет 13 станциями HEMS в Швейцарии. В 2021 году экипажи вертолетов выполнили 14 330 вылетов, в том числе перевезли 471 больного COVID-19. Текущий флот Rega включает семь H145 и один H125, который используется для обучения пилотов.

Новая версия самого продаваемого легкого двухдвигательного вертолета Airbus H145 была представлена на выставке Heli-Expo 2019 в Атланте. Благодаря пятилопастному несущему винту, сконструированному без использования подшипников и шарниров, были существенно снижены вибрации в полете, что повысило уровень комфорта пассажиров и при этом позволило отказаться от активной системы виброгашения. В результате полезная нагрузка была увеличена на 150 кг по сравнению с предшественником. На сегодняшний день H145 — самый тяговооруженный вертолет в своем классе. В сентябре 2019 года он выполнил посадку в Андах на вершине Аконкагуа на высоте 6961 м, продемонстрировав при этом значительный запас мощности.



Brexit продолжает влиять на нехватку авиационных специалистов в Великобритании

Нехватка специалистов в авиационной отрасли Великобритании по-прежнему усугубляется неспособностью достичь соглашения о перемещении рабочей силы через границы после выхода страны из Европейского Союза (ЕС).

Марк Бейли, исполнительный директор Британской ассоциации деловой авиации и авиации общего назначения (BBGA), заявил, что политические препятствия по-прежнему означают, что британские компании имеют ограниченный доступ к пилотам и специалистам по техническому обслуживанию из других европейских стран.

«Без сомнения, влияние имело место, потому что позиции (между Великобританией и ЕС) ужесточились», — прокомментировал Бейли. «Мы ожидали, что двусторонние соглашения об иммиграции и признании квалификаций будут реализованы через пару лет, но в отличии от Управления гражданской авиации Великобритании и EASA, на политическом уровне нет желания их иметь, поэтому прогресс по соглашениям зашел в тупик несмотря на то, что многие из нас на это надеялись».

Правительство Великобритании по-прежнему враждует с ЕС из-за требований Великобритании изменить аспекты условий, на которых страна вышла из Союза в январе 2020 года. Они в основном связаны с разногласиями по поводу того, как регулируется трансграничная торговля между материковой частью Великобритании и Северной Ирландией.

По словам Бейли, британской отрасли необходимо создать собственный приток «новых талантов», поскольку из-за пандемии Covid острота проблемы с кадрами возросла. Он призвал к более последовательному подходу к обучению, которое открывает

привлекательные возможности трудоустройства для молодых людей, а также для сотрудников старшего возраста, которые могут захотеть пройти переподготовку.

В феврале 2021 года при поддержке Министерства транспорта Великобритании отраслевое партнерство (включая ВВGА) создало «Платформу сохранения авиационных навыков» в качестве бесплатной услуги, помогающей компаниям заполнять вакансии. Более поздней инициативой стал запуск платформы TalentView, которая предоставляет молодым людям возможность получить образование. Бейли пришел к выводу, что британская отрасль должна продолжать настаивать на последовательном подходе к развитию центров передового опыта для обучения. По его словам, они должны иметь прочные связи с организациями в других странах, такими как кол-

ледж ROC в Нидерландах, и сделать так, чтобы Великобритания считалась привлекательным местом для карьеры в авиации.

С 1 января 2023 года владельцам лицензий пилота и инженера по техническому обслуживанию EASA больше не будет разрешено работать в британских компаниях или эксплуатировать зарегистрированные в Великобритании самолеты. Представители Управления гражданской авиации Великобритании посоветовали компаниям и их сотрудникам начать процесс получения британских лицензий задолго до этого срока. По словам главы CAA по лицензированию авиакомпаний Дэвида Кендрика, изменение вступит в силу, когда истечет срок действия исключений, разрешенных в соответствии с Законом о выходе из EC, и это еще больше снизит гибкость для британского авиационного бизнеса.



Несмотря на кризис в Украине спрос на бизнес-авиацию растет

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, из-за падения трафика в России, Белоруссии и Украине на третьей неделе военной спецоперации в Украине (7-13 марта) ускорилось прямое воздействие на авиацию.

По сравнению с предыдущей неделей (28 февраля — 3 марта) рейсы регулярных авиакомпаний, бизнесджетов и грузовых операторов в России сократились соответственно на 11%, 43% и 92%. Если взять последние три недели и сравнить с теми же неделями 2021, 2020 и 2019 годов, спрос на бизнес-джеты, вылетающие из России, упал на 26%, 21% и 16% соответственно. Аэропорт Внуково, который в 2021 году занимал 3-е место в Европе по активности бизнесджетов, за последнюю неделю опустился на 24-е ме-

сто в Европе по количеству вылетов бизнес-джетов.

Кризис в Украине практически не повлиял на более широкий европейский спрос на бизнес-авиацию: в этом месяце рейсы бизнес-джетов выросли на 48%, 18% и 12% по сравнению с тем же периодом в 2021, 2020 и 2019 годах. Влияние на глобальную тенденцию еще меньше: в марте 2022 г. активность бизнесджетов выросла на 35% по сравнению с 2021 г. и 25% по сравнению с 2019 г. Регулярные авиакомпании по-прежнему восстанавливаются гораздо медленнее: трафик с начала 2022 года снизился на 31% по сравнению с 2019 годом.

Европа

Departure Airport	Departures PTD	~	96 of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
UUWW,VKO,Vnukovo Intl.,Moscow (RU)		93	39.796	-65.2%	-65.0%	-56.3%
ULLI,LED,Pulkovo,St. Petersburg	_	30	12.8%	-57.1%	-49.2%	-38.8%
UUMO,OSF,Ostafyevo Intl.,Moscow (RU)	_	18	7.796	-14.396	0.096	0.096
UUEE,SVO,Sheremetyevo Intl.,Moscow (RU)	_	14	6.0%	-53.3%	-54.8%	-73.196
URSS,AER,Sochi Intl.,Sochi	-	13	5.696	-58.1%	-18.8%	0.096
UWKD,KZN,Kazan Intl.,Kazan	-	12	5.196	-36.8%	0.096	9.196
USSS,SVX,Koltsovo,Yekaterinburg	=	11	4.796	-21.496	57.196	175.0%
UUDL,IAR,Tunoshna,Tunoshna		8	3.496		700.0%	

Самые загруженные российские аэропорты (бизнес-джеты) с 8 по 14 марта 2022 г. в сравнении с 2021, 2020, 2019 гг.

Еще в марте 2019 года 5% всех прибытий бизнесджетов в Европу приходилось на Россию, Украину и Беларусь, а в этом месяце этот показатель упал до 2%. С нетерпением ожидая лета, европейские чартерные операторы могут получить большой удар из-за исключения россиян с рынка. Еще в июне 2019 года из Внуково было выполнено 311 чартерных и долевых рейсов. В прошлом году это число выросло до 501 полетов. Самыми популярными направлениями в Европе были Париж-Ле-Бурже, Ницца и Фарнборо, при этом соответственно 1%, 5% и 3% трафика в эти локации приходилось на рейсы в Россию, Беларусь и Украину.

Наибольший рост вылетающих из России рейсов бизнес-джетов в прошлом году приходился на Ближний Восток, особенно Дубай, где в 2021 году количество прибытий увеличилось на 194% по сравнению с 2019 годом. Даже с начала военной спецоперации рейсы из Внуково в Дубай были относительно устойчивыми: 42 вылета в этом месяце, что на 35% меньше, чем в прошлом году, но все же на 250% больше, чем за тот же период 2019 года.

Соединенные Штаты

В США по-прежнему наблюдается рекордный спрос на бизнес-авиацию. К середине марта 2022 года бизнес-джеты в США выполнили 109 000 рейсов, что на 21% больше, чем в сопоставимом периоде 2019 года. Чартерные и долевые операторы, выполняющие полеты по Part 135 и Part 91K, в этом году налетают дополнительно 52500 часов по сравнению с тем же периодом 2019 года, что означает рост летных часов на 23%. Несмотря на растущие опасения относительно экономической ситуации, активность чартерных и долевых операторов за последние 7 дней увеличилась на 16%.

Три самых загруженных чартерных оператора, Wheels UP, VistaJet и Jet Edge, за последнюю неделю выполнили в общей сложности 1800 рейсов, а их общий активный парк насчитывает 212 самолетов.

Остальной мир

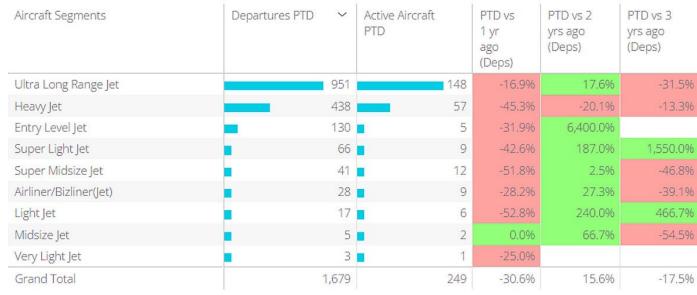
За исключением США и Европы, глобальная активность бизнес-джетов в марте 2022 года выросла на 36%, 20%, 10% по сравнению с тем же периодом 2021, 2020, 2019 годов. В этом месяце на Ближнем Востоке наблюдается всплеск посетителей выставки яхт в гавани Дубая. В аэропорты ОАЭ в Дубае (всех вместе взятых) и Абу-Даби в этом месяце прибыло 585 бизнес-джетов, что на 92% больше, чем за тот же период в марте 2019 года.

Страной с явно неблагоприятной динамикой активности является Китай: количество рейсов бизнес-джетов с января по середину марта 2022 года по сравнению с 2019 годом сократилось на 31%, а количество летных часов — на 49%.

Управляющий директор WINGX Ричарда Кое комментирует: «В настоящее время Россия исключена из глобальной авиационной отрасли, и это резко проявилось в снижении количества прибытий бизнесджетов в Европу, а в ближайшие несколько месяцев также отразится в побочном снижении поддержки обслуживания самолетов и продаж. Но до сих пор геополитический шок и экономические последствия не повлияли на совокупный спрос на бизнес-джеты, который по-прежнему выше, чем когда-либо во всем мире».

Operator Type Business Aviation	PTD: Departures ~	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
Private	50,806	46%	46.1%	54.6%	36.6%
Aircraft Management	19,613	18%	34.6%	40.3%	24.1%
Branded Charter	18,062	17%	12.2%	19.4%	24.1%
Fractional	17,599	16%	21.2%	25.0%	31.0%
Hybrid / Shuttle	1,084	196	139.3%	16.2%	58.2%
Cargo	984	196	27.6%	15.6%	16.3%
Ambulance	907	196	17.5%	-9.5%	-6.5%
Government	310	0%	37.8%	192.5%	187.0%
Grand Total	109,365	100%	33.1%	38.5%	30.8%

Тенденции по операторам бизнес-джетов в США с 1 по 14 м арта 2022 года по сравнению с 2021, 2020 и 2019 гг.



Основные сегменты бизнес-джетов в Китае с 1 января по 14 марта 2022 г. по сравнению с 2021, 2020 и 2019 гг.

США корректируют антироссийские санкции

На 10 марта в Соединенных Штатах произошли важные события и Федеральное авиационное управление США (FAA) выпустило новое Уведомление о воздушных миссиях (NOTAM) 2/2415 (KFDC A0049/22), озаглавленное «Специальные инструкции по безопасности» (SSI), цитированное ниже, в котором говорится, что США ограничивают полеты самолетов в территориальном воздушном пространстве США только конкретно указанным физическим и юридическим лицам, находящимся под санкциями.

Ранее 2 марта FAA объявило о широком запрете на эксплуатацию самолетов в территориальном воздушном пространстве США в интересах лиц, являющихся гражданами Российской Федерации. Этот широкий запрет теперь не действует.

Как рассказал BizavNews Дерек Блум, владелец Atlantic Aviation Legal Services, LLC, предположительно, запрет был снят в ответ на многочисленные обращения в FAA, в которых указывалось, что общий запрет был чрезмерным. «Одно из таких обращений подал я, и FAA сообщило мне, что подобных запросов было много. Общий смысл обращений заключался в том, что ограничения распространялись на граждан США и владельцев грин-карт США, которые также являются гражданами России, в отношении эксплуатации самолетов на внутренних чартерных рейсах в США, в качестве летных инструкторов или в рамках обычной подготовки пилотов. Такой побочный экономический ущерб, по-видимому, не предполагался», - сказал Дерек Блум.

Предыдущий НОТАМ 2/9510 звучал так:

Все российские авиаперевозчики и коммерческие операторы, независимо от государственной реги-

страции воздушных судов; все воздушные средства зарегистрированные в российской федерации; все российские государственные воздушные ВС независимо от государственной регистрации воздушных судов; и все воздушные средства, независимо от состояния регистрации, находящиеся в собственности, зафрахтованные, арендованные, эксплуатируемые или под управлением лица, являющегося гражданином российской федерации, или эксплуатируемые в интересах такого лица.

Новый НОТАМ 2/2415 распространяется на:

Все российские авиаперевозчики и коммерческие операторы, независимо от государственной регистрации воздушных судов; все воздушные средства зарегистрированные в российской федерации; все российские государственные воздушные ВС независимо от государственной регистрации воздушных судов; и все воздушные средства, независимо от состояния регистрации, находящиеся в собственности, зафрахтованные, арендуемые, эксплуатируемые или под управлением российским лицом или юридическим лицом, указанным в сводном проверочном списке управления по международной торговле.

Следующая формулировка исключена в новом НОТА-Ме: лицу, являющемуся гражданином Российской Федерации.

Формулировка заменена на: **российское лицо или организация**, **указанная в сводном проверочном списке управления по международной торговле.**

Если российский гражданин или юридическое лицо не является «российским физическим или юриди-

ческим лицом, указанным в Сводном проверочном списке (CSL) Управления по международной торговле США, доступном по адресу https://www.trade.gov/consolidated-screening-list», то на это российское физическое или юридическое лицо не распространяются какие-либо ограничения на эксплуатацию воздушного судна в территориальном воздушном пространстве США.

Соответственно, на данный момент США вернулись к более узкому ограничению в отношении лиц, кому запрещено эксплуатировать воздушные суда в воздушном пространстве США, и, таким образом, США более не следуют подходу, принятому в Регламенте Совета ЕС ЕС 2022/334 от 28 февраля 2022 года. Регламент ЕС предусматривает, что: «Запрещается для любых воздушных судов, эксплуатируемых российскими авиаперевозчиками, в том числе в качестве маркетингового перевозчика в рамках соглашений о совместном использовании кодов или блокированных пространств, или для любых зарегистрированных в России воздушных судов, или для любых воздушных судов, не зарегистрированных в России, которые принадлежат, зафрахтованы или иным образом контролируется любым российским физическим или юридическим лицом, организацией или органом для посадки, взлета или пролета над территорией Союза».

«Из этого следует, что для воздушных судов, право собственности на которые принадлежит трастовой компании США в пользу негражданина США в соответствии с трастовым соглашением, может быть заключено или сохранено операционное соглашение с американским оператором, который не подпадает под ограничения ЕС», - резюмирует г-н Блум.

Повлияют ли антироссийские санкции на сделки с бизнес-джетами?

Российская спецоперация в Украине вызвала осуждение и строгие санкции со стороны правительств по всему миру, включая США, Великобританию, Европейский Союз, Канаду и даже нейтральную Швейцарию. Многие компании по всему миру отказались от ведения бизнеса или приостановили продажу товаров и услуг в России. Санкции в целом почти наверняка будут иметь серьезные последствия для экономики для России, в том числе в сегменте деловой авиапии.

По данным WingX, из 3860 частных рейсов, выпол-

ненных российскими деловыми самолетами в этом году по состоянию на 21 февраля, 43% приходилось на бизнес-джеты с большим салоном, сверхдальние и VIP-лайнеры. По мере того, как глобальный трафик продолжает расти, сохраняется высокий спрос на покупку таких самолетов на фоне крайне малого количества подержанных бизнес-джетов, доступных на вторичном рынке.

Будет ли какой-либо из сотен самолетов, принадлежащих или контролируемых Россией, продаваться пока действуют санкции? Пока это выглядит именно

так, но сторонам, возможно, придется пройти через минное поле санкций и других препятствий, чтобы закрыть такие сделки.

Несмотря на чрезвычайно сложные и быстро меняющиеся санкционные правила во всем мире, покупатели могут инициировать сделки по покупке, аренде и финансированию с несанкционированными и другими российскими лицами, которые могут законно продавать активы. У продавца может быть очевидная мотивация генерировать денежные средства в долларах США или других приемлемых валютах, чтобы компенсировать финансовые потери, связанные с экономическими санкциями в отношении России.

Независимо от того, подпадает ли российский гражданин под санкции, связанный с этим репутационный риск для организаций, может быть значительным. Могут по-прежнему применяться другие санкции, которые, например, привели или приведут к тому, что продавец потеряет страховое покрытие или не сможет приобрести детали для технического обслуживания и безопасной эксплуатации своего самолета.

Хотя опытные брокеры и юристы бизнес-авиации привыкли вести переговоры о международных сделках, нынешняя обстановка отличается от той, что была до российской спецоперации в Украине. Независимо от того, регистрирует ли российское лицо (или другое лицо, не являющееся гражданином России) как истинный владелец воздушное судно в Австрии, Мальте, Сан-Марино или другом уважаемом реестре воздушных судов, владелец может на законных основаниях создать сложную сеть партнерств, трастов, компаний, корпораций и других организаций, которые косвенно владеют самолетом.



При этом владелец может скрыть свою личность от сторон, участвующих в сделке.

Аналогичным образом, в США лицо, не являющееся «гражданином Соединенных Штатов» или иным образом не подпадающее под определение гражданина США в соответствии с Федеральными авиационными правилами, включая гражданина России, может создать «траст для неграждан» (non-citizen trust – NCT). Доверенное лицо NCT, которое для российского лица (или другого лица, не являющегося

гражданином США) квалифицируется как гражданин США, имеет законное право собственности на самолет и регистрирует его в FAA.

Связывая сложную структуру собственности с бенефициарными интересами NCT, российские лица или другие продавцы могут создать непреодолимую преграду для обнаружения того, что они являются истинными бенефициарными владельцами. Еще до российской спецоперации такое структурирование вызвало споры в США по поводу прозрачности, зло-

употреблений и рисков для национальной безопасности, связанных с тем, что иностранные владельцы самолетов не были указаны в FAA или в реестре самолетов FAA.

Что может показаться непреднамеренным последствием санкций против России, любой из тысяч нероссийских лиц, предпочитающих обратную продажу или использующих сложную структуру собственности по налоговым, торговым, безопасности и другим уважительным причинам, обязательно может оказаться втянутым в проверку сделок российского типа.

Если покупатель не может подтвердить, что продавец является российским лицом, не находящимся под санкциями, или другим законным продавцом, покупателю, возможно, придется отказаться от сделки. Однако продажа может быть продолжена, если появится настоящий продавец или покупатель сможет установить, посоветовавшись с адвокатом, что санкции не применяются или что разрешение на покупку существует или может быть получено.

Будем надеяться, что никто в бизнес-авиации не будет косо смотреть на человеческую трагедию, вызванную спецоперацией России в Украине. Но частная авиация — это бизнес, основанный на сделках и отношениях, имеющий ценность и ответственность по всему миру. Можно с должной осторожностью продолжать межнациональные покупки и продажи самолетов, в которых могут участвовать российские лица, в то же время делать все возможное для поддержки мирного и конструктивного решения в наших геополитических реалиях.

Дэвид Г. Майер, AINonline



Aero Asset сообщает о росте сделок и снижении предложения

Годовой отчет Aero Asset о тенденциях рынка вертолетов за 2021 год, опубликованный на выставке HAI HELI-EXPO, показывает 25-процентное увеличение сделок по сравнению с прошлым годом и резко е снижение предложения и уровня поглощения.

«В соответствии с очень положительными показателями рынка в 2021 году количество двухдвигательных вертолетов на рынке в конце четвертого квар-

тала 2021 года сократилось на 26% по сравнению с тем же периодом годом ранее», — сказала вице-президент Aero Asset по маркетинговым исследованиям Валери Перейра. «В то же время поток сделок иссяк: в четвертом квартале количество транзакций сократилось на 40%, до 17 вертолетов. Тем не менее, в течение последних трех кварталов года процесс продаж оставался относительно стабильным».



Предложение сокращается

В 2021 году предложение на вторичном рынке двухдвигательных вертолетов сократилось во всех весовых категориях. Объем продаж легких и средних двухдвигательных вертолетов увеличился почти на 40% по сравнению с прошлым годом, в то время как продажи тяжелых вертолетов за тот же период сократились вдвое.

Уровень поглощения, или время, которое потребуется, чтобы продать все вертолеты на рынке, при отсутствии новых поступлений, составил в конце четвертого квартала 2021 года один год, что является снижением на восемь месяцев в годовом исчислении, и что стало самым низким уровнем за три года.

В 2021 году на продажи в Северной Америке и Европе пришлось почти 70% от общего объема транзакций, в то время как в Северной Америке количество сделок увеличилось на 65% по сравнению с прошлым годом. Объем продаж VIP конфигураций вырос на 20% по сравнению с прошлым годом, а объем продаж вертолетов общего назначения увеличился на 40%.

Airbus EC/H145 – лучший на рынке

Третий год подряд лучшим на рынке подержанных двухдвигательных вертолетов является Airbus EC/ H145. За ним последовали Bell 429 и Leonardo A109S/ SP. Наихудшие показатели на рынке подержанных двухдвигательных вертолетов у Airbus EC/H225, объем продаж которых упал на 50% по сравнению с прошлым годом.

Полный отчет 2021 Annual Heli Market Trends

Самолет недели

Оператор/владелец: Excellent Air Тип: Cessna Citation CJ2

Год выпуска: **2005 г.**

Место съемки: март 2022 года, Oslo-Gardermoen - ENGM, Norway



Фото: Дмитрий Петроченко