

О бизнес-авиации. Еженедельно. www.bizavnews.ru № 15 (621) 16 апреля 2022 г.

Совсем печальные цифры мы получили по итогам этой недели. Согласно еженедельному обзору WINGX, с 1 по 11 апреля 2022 года в России, Беларуси и Украине было зафиксировано всего 311 рейсов бизнес-джетов. По мере углубления украинского кризиса регулярные и грузовые авиаперевозки в регионе также быстро сокращаются. Общая активность самолетов в первой половине апреля 2022 года упала на 43% в годовом исчислении, и, хотя это попрежнему вдвое выше по сравнению с апрелем 2020 года, но по сравнению с апрелем 2019 года падение составляет 50%. В последние несколько дней наблюдается более резкое падение активности в этом регионе. За последние 7 дней было совершено всего 59 международных рейсов бизнес-джетов, что почти на 90% меньше, чем 3 года назад. Чартерный рынок практически исчез, активны только частные владельцы. Основная часть полетов бизнес-джетов совершается внутри России. Из международных рейсов большинство направляется в Турцию и ОАЭ.

На этой неделе стало известно, что для не попавших под санкции США российских владельцев самолетов, зарегистрированных в странах Европы или России, в настоящее время существует возможность перерегистрации самолета в США. Подробный материал читайте в этом номере.

Цены на авиационное топливо в США продолжают расти из-за перебоев с поставками нефти, вызванных конфликтом между Россией и Украиной. Согласно текущим данным о розничных ценах от AirNav, 12 апреля в аэропорту Тетерборо в Нью-Джерси стоимость Jet-A достигла рекордной отметки в \$12,16 за галлон.



#### Германия падает, но США еще на подъеме

WINGX: По мере углубления украинского кризиса рекордный спрос на бизнес-джеты в Европе замедляется, при этом трафик в Германии падает с недавних максимумов, и теперь снова ниже допандемийного уровня стр. 23



#### Куда и на чем могут летать россияне

Максим Горбачев, генеральный директор авиакомпании «Скай-Лайт»: мнение о сегодняшней ситуации в бизнес-авиации

стр. 23



#### **НЕМЫСЛИМОЕ**

Основатель Управляющей компании ANG Евгений Клочков размышляет на эту тему что делать собственникам частных бортов и их командам здесь и сейчас

**CTD. 24** 



### В США есть лазейка для российских джетов

Для не попавших под санкции США российских владельцев самолетов, зарегистрированных в странах Европы или России, в настоящее время существует возможность перерегистрации самолета в США





### ASG Business Aviation увеличивает пассажиропоток и трафик

Азербайджанский провайдер услуг по обслуживанию рейсов деловой авиации ASG Business Aviation за первый квартал текущего года увеличил пассажиропоток на 40% по сравнению с 2020 и 2021 гг., а трафик на собственных бизнес-джетах за этот же период вырос на 13%. Количество обслуженных сторонних бортов, включая транзитные рейсы, осталось на уровне прошлого года.

Несмотря на приостановку регулярных рейсов из/в Россию по причине страхования воздушных судов, некоторое увеличение количества чартерных рейсов из России все-таки есть.

В настоящее время чартерный парк компании состоит исключительно из самолетов производства Gulfstream Aerospace: G280, G450, G550 и флагмана G650. Также оператор эксплуатирует и турбовинто-

вой самолет ATR 42 в VIP-компоновке. Еще несколько самолетов эксплуатируются на правах управления и выполняют полеты исключительно в интересах частных клиентов.

«Мы продолжаем активно загружать и 55-местный ACJ319, который принадлежит нашему партнеру AZAL — Azerbaijan Airlines. Благодаря своей компоновке (3 класса, 55 человек), этот борт очень популярен среди наших ближневосточных партнеров, а также корпоративных и правительственных делегации. Тем не менее, как бы ни казалось это странным, но самым любимым типом среди клиентов нашей компании остается Gulfstream G450. Он по экономике ближе к G280, но при этом имеет большую роскошную кабину», — комментирует заместитель директора компании Фарид Новрузов.





## M-URUS выставлен на продажу

Global Jet Monaco SAM (входит в Global Jet) выставил на продажу Boeing 737-7GC (BBJ) с бортовым номером M-URUS (заводской номер 34622). Самолет был выпущен в 2006 году.

Воздушное судно аффилировано с Рустемом Терегуловым (доля в банке «Развитие-Столица» и компании «Большой город» (более 30 000 га земли в Московской области, недвижимость)). Свой нынешний бортовой номер получил в 2008 году. До этого эксплуатировался с номером Р4-RUS в интересах банка «Визави». В марте 2007 года «Визави» сменил наименование на действующее — ОАО «Банк «Развитие-Столица».

В настоящее время самолет эксплуатируется и управляется Global Jet и базируется в Европе.

Самолет рассчитан на перевозку 19 пассажиров. В ВВЈ есть 3 зоны для пассажиров, включая обеденную, гостиную и частную спальню с душем. В салоне самолета также имеется DVD-плеер, система Airshow, возможность подключения 3 спутниковых телефон. Есть зона отдыха экипажа. Дизайн интерьера выполнен Winch Design в 2005 году

Налет воздушного судна по состоянию на апрель 2022 года — 5506 часов, выполнено 1611 посадок. Двигатели: CFMI CFM56-7B27.







Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

# Bombardier Challenger 3500 был удостоен награды Red Dot

В рамках премии Red Dot Award Design 2022 новейший бизнес-джет Bombardier Challenger 3500 был удостоен награды Red Dot «Best of the Best».

«Команда дизайнеров Bombardier — настоящие мастера своего дела, и я горжусь тем, что их работа над бизнес-джетом Challenger 3500 была признана жюри Red Dot одной из лучших в своей категории», — сказал Эрик Мартель, президент и главный исполнительный директор Bombardier. «Платформа Challenger всегда демонстрировала впечатляющие характеристики, постоянную надежность и плавность полета, и я очень рад, что новый дизайн интерьера и технологические особенности, улучшающие впечатление от салона самолета, были отмечены этой престижной наградой».

В сентябре прошлого года Bombardier представила обновленный бизнес-джет серии Challenger 300/350, обозначение которого привели в соответствие с семейством Global. Также самолет заимствовал некоторые из функций салона Global 7500 и получил новое оборудование. Challenger 3500 сохранит двигатели, авионику и характеристики своего предшественника. Но новый автомат тяги упростит управление и нагрузку на пилотов.

Модель 3500, которая будет доступна во второй половине 2022 года, получит такие функции, как голосовое управление в салоне и беспроводную зарядку. В компании заявили, что Bombardier применила целостный подход к салону с учетом комфорта пассажира, благополучия, стиля и экологичности.





## Flexjet увеличивает парк и набирает пилотов

Чтобы удовлетворить рекордный спрос, долевой оператор Flexjet (входит в Directional Aviation) к концу 2022 года планирует нанять 350 пилотов и ввести в эксплуатацию еще 50 самолетов. В настоящее время в Flexjet работает более 800 пилотов, а парк состоит из почти 200 самолетов, включая Embraer Phenom 300, Bombardier Challenger 350 и Gulfstream G650. По словам представителей Flexjet, предстоящее пополнение флота увеличит количество самолетов каждого типа.

Как поясняют в компании, пилоты Flexjet получают начальную общую компенсацию в размере \$128 000 для вновь пришедших пилотов. Существует также гибкий график благодаря системе льготных ставок Flexjet и групповому расписанию. Все члены экипажа проходят обучение по стандартам Pilot in Command (PIC) FAR Part 135. Каждый пилот получает квалификацию на закрепленном за ним самолете в рамках программ обучения Flexjet.

Роберт Салливан, главный административный директор Flexjet отмечает, что культура построена на трех принципах, включая приоритет сотрудников, потому что они являются основой компании. «Когда мы ищем кандидатов, которые лучше всего подходят для нашей компании, мы обращаем внимание на характеристики, соответствующие двум другим принципам: принятие решений на основе долгосрочного подхода к отношениям и фанатичное внимание к деталям».

«За последние полтора года у нас появились новые клиенты, которые раньше никогда не летали на частных самолетах», - отметил генеральный директор компании Майкл Сильвестро. «Этот рост бизнеса пришелся на долевые, лизинговые и карточные программы для всех типов наших самолетов, и это не ограничило услуги на легких бизнес-джетах».





### Албания доросла до бизнес-авиации

В аэропорту Тираны (Tirana Mother Teresa Airport (TIA/LATI)), Албания, открылся новый терминал авиации общего назначения (GAT). Он расположен непосредственно в головном терминале международного аэропорта.

Новый центр получил название «Private Terminal & Exclusive Club» и будет предлагать весь спектр услуг пассажирам бизнес-авиации. Как поясняют представители Euro Jet (основной провайдер услуг по обслуживанию рейсов бизнес-авиации в Албании), в новом центре расположены эксклюзивный лаунж, VIP комната для переговоров, сигарная комната, торговый зал и комфортабельный зал ожидания.

Использование GAT не является обязательным,

пассажиры и экипаж также могут проходить через главный терминал.

Также к услугам пассажиров зона паспортного и таможенного контроля, бесплатный VIP транспорт от самолета к терминалу и консьерж услуги. Новый центр открыт 24/7, однако бронирование необходимо оформлять не менее чем за 24 часа.

Euro Jet также имеет собственный офис для экипажей в аэропорту Тираны. Он расположен рядом с парковкой авиации общего назначен ия и является крупнейшим объектом в сети наземной поддержки Euro Jet. Как и на всех объектах Euro Jet, в офисе в Тиране есть отдельная зона, где экипаж может расслабиться или поработать.







Пассажирский лаунж в транзитной зоне



## Французский стартап Moove запустил новый marketplace с упором на однодвигательные самолеты

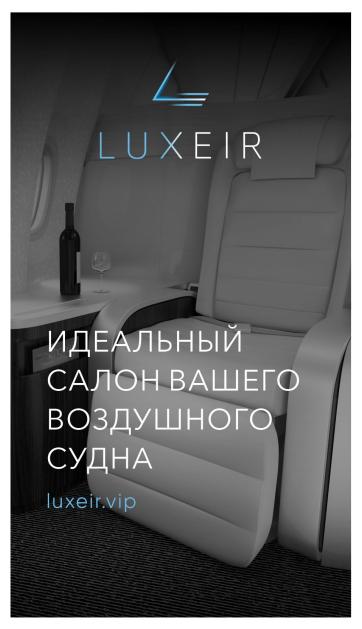
Французский стартап Moove закончил тестирование своего нового мобильного приложения по поиску и оплате рейсов бизнес-авиации. Как отмечают разработчики, новый продукт нацелен на предложение однодвигательных самолетов, а также будущих гибридных самолетов и eVTOL, адаптированных к европейским деловым перелетам.

«Чтобы убедить руководителей перейти на авиацию по запросу, нам нужно продемонстрировать непосредственные преимущества этой модели. Мы раскрываем как можно большему количеству людей масштаб возможностей самолета, который адаптируется к их потребностям... Для многих это триггер!», - рассказывает основатель компании Артур Инглес.

Мооvе предлагает через свое приложение три типа услуг на популярных однодвигательных самолетах Piper, Daher и Pilatus. Как поясняет Инглес, в Moove ориентируются на турбовинтовые самолеты, которые обеспечивают снижение расхода топлива на 45% по сравнению с существующими реактивными самолетами. «Это немедленный ответ на то, что завтра станет предпосылкой для нашей отрасли», — комментирует Артур Инглес.

Основная цель Moove состоит в том, чтобы предложить самолет в каждом регионе, где нет крупных аэропортов и весьма ограничена транспортная инфраструктура, необходимая для поддержания экономической активности.





## Bestfly увеличивает парк вертолетов Leonardo

Итальянский производитель Leonardo объявляет о закрытии сделки по приобретению первого вертолета AW139 ангольским оператором Bestfly. Новая машина будет доставлена заказчику осенью текущего года и будет задействована для морских транспортных перевозок в Анголе.

Вертолет присоединится к двум AW139, ранее арендованным у Abu Dhabi Aviation, и четырем AW169, приобретенным в конце 2021 г.

Bestfly имеет контракты с несколькими крупными нефтяными компаниями, такими как Total, Exxon и BP. Предполагается, что каждый вертолет будет иметь налет от 30 до 50 часов в месяц выполняя раз-

личные миссии, включая поисково-спасательные операции, медицинскую эвакуацию и специальные работы.

В последние годы Bestfly поддерживает тесные отношения с поставщиком вертолетных услуг Heli-Union, который оказывает обширную операционную и техническую поддержку. По словам генерального директора Bestfly Hyно Перейры, отношения с Heli-Union остаются отличными: «Сейчас мы находимся в переходной фазе, добавляя новые вертолеты», поскольку ангольский закон требует, чтобы такие компании, как Bestfly, использовали больше ангольских пилотов и механиков. Персонал из Анголы будет обучаться работе с новыми машинами в авиационном учебном центре в Абу-Даби.





#### В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ









Доставка срочных заказов 24 / 7 / 365



Продукция исключительно высокого качества



Индивидуальный подход к каждому клиенту

## В Бразилии продан первый ACH160 Line Lounge

Бразильская компания Helibras (официальный представитель Airbus Helicopter в Бразилии) сообщает о подписании контракта с частным лицом на поставку первого ACH160 Line Lounge. Эта машина станет вторым ACH160, проданным в Бразилии, и первым – с новым салоном ACH Line Lounge.

Семейство АСН160 разработано в трех версиях — Line, Line Lounge и Exclusive — для удовлетворения различных потребностей VVIP пассажиров, с различными уровнями комплектации и отделки. Салон Line Lounge отличается расположением сидений, которые являются основными отличиями: два ряда с модульной компоновки для четырех, шести или восьми человек; или два кресла, обращенные вперед, с центральным шкафом и рядом, обращенным назад. Он отличается уникальной цветовой палитрой интерьера, сочетанием гладкой и перфорированной кожи для

салона и кресел в кабине, вставками из сатинированного карбона в центральных областях крыши и подлокотника в нише на окнах, металлической вставкой из сатинированного матового металла и роскошным ковром в салоне и в грузовом отсеке.

По данным Бразильской ассоциации авиации общего назначения (ABAG), в Бразилии насчитывается более 2500 аэропортов и 1300 вертолетных площадок, которыми пользуются компании корпоративной, частной авиации, а также вертолетные операторы.

Н160 получил сертификат типа Агентства по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) в июле 2020 года, за которым последовала сертификация Бюро гражданской авиации Японии (JCAB) в мае 2021 года и Бразильским агентством гражданской авиации в сентябре 2021 года.





## NetJets Europe получает сотый бизнес-джет

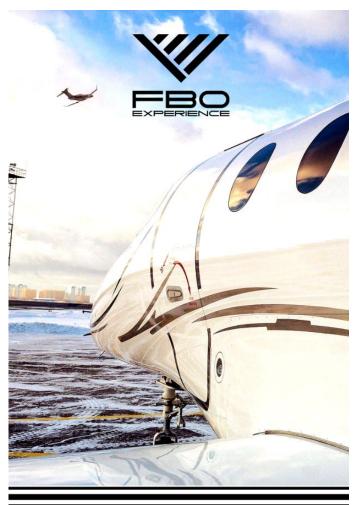
Европейская дочка долевого оператора NetJets ввела в эксплуатацию сотый бизнес-джет. Им стал Cessna Citation Latitude. По заявлению Textron Aviation, на долю Citation Latitude приходится более 40% поставок самолетов среднего размера. Половина всех поставок данного типа приходится на долевого оператора NetJets, где, по данным Textron, самолет имеет «самую высокую среднесуточную загрузку». Первый джет был поставлен NetJets в июне 2016 года, сотый — в июле 2019 года (получен материнской компанией).

NetJets получает Citation Latitude в особой комплектации. «Signature Series Citation Latitude – это самолет среднего класса нового поколения. По своим характеристикам и внешнему виду он похож на суперсредний, но при этом обладает маневренностью легкого джета. Это поистине уникальный самолет в своем классе благодаря салону, который, кажется в два раза

просторнее, чем на самом деле, и поразительным летным характеристикам, которые наши долевые собственники привыкли ожидать от джетов коллекции Signature Series. Благодаря поразительной дальности ему под силу любые перелеты на территории Европы, США».

«Что касается внутренней отделки, благодаря нашему сотрудничеству с компанией Cessna был создал модернизированный салон, в котором вы сможете наслаждаться полетом ничуть не меньше, чем своим пребыванием в месте назначения. Полностью плоский пол, просторный салон, продуманный интерьер с удобными сидениями и большими иллюминаторами, и даже такая деталь, как кофеварка эспрессо — все это создает высочайший уровень комфорта и удобства. Максимальное количество пассажиров на борту — восемь человек», - прокомментировали в NetJets.





# FBOEXPERIENCE, COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

## IADA: рынок подержанных бизнес-самолетов продолжает лихорадочно расти

Согласно отчету Международной ассоциации дилеров самолетов (IADA) за первый квартал, рынок подержанных деловых самолетов продолжает лихорадочно расти: за первые три месяца текущего года количество завершенных сделок подскочило на 35%, до 288 воздушных судов, на фоне 213 транзакций годом ранее, сообщает ассоциация.

«Мы живем в сложное время. Несмотря на это, авиационная отрасль продолжает демонстрировать исключительную силу. Как и в четвертом квартале 2021 года, этот спрос связан с ограниченным уровнем запасов», — сказал исполнительный директор IADA Уэйн Старлинг. «С качественной точки зрения наши члены ощущают смягчение этих ограничений

и с нетерпением ожидают увеличения уровня запасов по мере прохождения года».

В первом квартале члены IADA сообщили о почти двукратном увеличении количества соглашений о приобретении, до 223, по сравнению со 121 годом ранее. Цена снизилась только в шести случаях по сравнению с 27 годом ранее. IADA сообщила, что за квартал было расторгнуто 45 сделок. Хотя их число увеличилось с 41 в первом квартале 2021 года, это произошло на фоне увеличения количества соглашений.

Принимая во внимание волатильность рынка в результате пандемии, в апреле 2020 года IADA начала ежемесячно отслеживать продажи самолетов бизнес-класса со вторичного рынка своими членами и собирает эти данные в своем отчете о рынке.

Опрос участников показал, что настроение рынка в первом квартале было на 20% более позитивным, чем годом ранее, но шестимесячный прогноз менее определен. «Хотя сейчас отличный рынок для продавцов, это очень сложный рынок для покупателей, вплоть до значительного разочарования, а в некоторых случаях и отчаяния. Это главная ахиллесова пята нынешнего рынка», — сказал Шон Диннинг из Dallas Jet International.

Коди Вандерслис из Textron Aviation согласился с тем, что спрос остается высоким, но добавил: «Действительно кажется, что скорость, с которой мы получаем листинг в соответствии с [письмами о намерениях], снижается. Также кажется, что большее количество самолетов снимается с продажи. Это указывает на то, что мы можем видеть первые признаки того, что рынок смягчается». По словам Вандерслис, следующий месяц может дать больше информации об этом.



# Jetnet iQ прогнозирует 1100 поставок в текущем году

Согласно прогнозу информационно-консалтинговой компании Jetnet iQ, в текущем году ожидается поставка 1100 бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов деловой авиации. Эти предварительные прогнозы на 6% больше по сравнению с прошлым годом, когда заказчики получили 1034 самолета.

«Годовой рост поставок бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов в ближайшей перспективе обусловлен

главным образом постепенным ростом производства и решением проблем с цепочками поставок», — говорится в сообщении Jetnet iQ.

Между тем, последние данные Jetnet показывают, что в прошлом году было продано более 3600 подержанных бизнес-джетов, что на 30% больше, чем в 2020 году, и является самым высоким годовым показателем, когда-либо зарегистрированным

компанией. Продажи подержанных турбовинтовых самолетов также выросли на 27% по сравнению с 2020 годом.

Запасы бизнес-джетов на вторичном рынке, отслеживаемые в системе Jetnet, к концу 2021 года сократились на 46% и составили всего 855 самолетов. По данным компании, в начале этого месяца их количество сократилось до 706 бизнес-джетов, причем менее 8% из них были старше пяти лет.

Из-за нехватки самолетов последних моделей производители самолетов всех размеров извлекают выгоду из сложившейся ситуации, но особенно Textron Aviation с ее обширным ассортиментом продукции. «Для производителей 2021 год был и останется годом, который надолго запомнится, когда заказы значительно превышали поставки, а портфели заказов наполнялись», - комментируют в JetNet.

Когда пандемия Covid только начиналась, производители отправляли в отпуск и увольняли рабочих и сокращали производство в ожидании снижения спроса, но вскоре ситуация изменилась. Теперь они сталкиваются с проблемой ускорения спроса, в то время как поставщики получили собственные проблемы, связанными с нехваткой материалов и персонала.

«На горизонте ожидается дальнейшее увеличение темпов производства», - говорится в информационном бюллетене, - «подкрепленное надежными сигналами спроса, но ограничения, обусловленные высококонкурентными рынками труда по всей цепочке поставок в аэрокосмической отрасли, представляют собой ощутимые ограничения для роста, которые находятся в центре внимания для менеджмента».



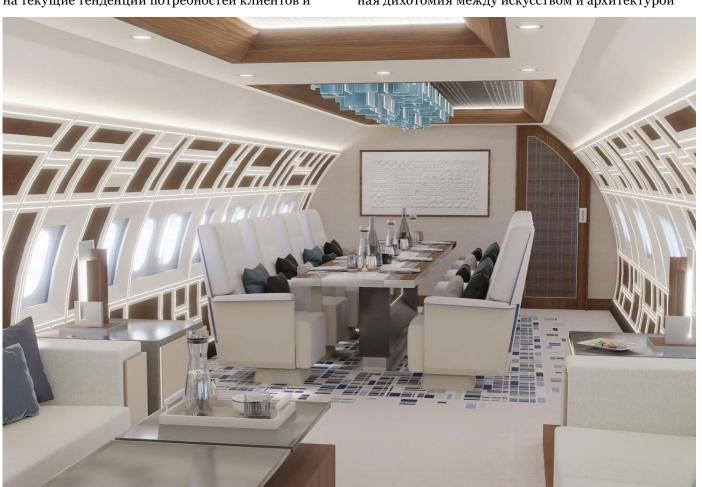
### Jet Aviation представляет новый концепт

Jet Aviation вошла в шорт-лист премии Design et Al Yacht & Aviation Awards 2022 в категории «Концепция частного самолета» с совершенно новым дизайном.

Концепция вдохновлена желанием привнести современную геометрическую эстетику в роскошное и пригодное для жизни пространство. Он опирается на текущие тенденции потребностей клиентов и

интегрирует их в креативный современный дизайн, который обращен к пассажирам сегодняшнего и завтрашнего дня.

Современная открытая планировка — это исследование того, как салон VVIP самолета может функционировать в виде настоящего дома в небе. Интересная дихотомия между искусством и архитектурой



прослеживается во всем салоне, поскольку гладкие, прямые и острые линии смягчаются тактильной мебелью, которая добавляет элемент современной элегантности и комфорта к яркому дизайну. В жилом пространстве есть столовая и зона отдыха, а также открытая кухня, придающая красивую форму функциональному пространству. Повсюду экраны были интегрированы таким образом, чтобы их можно было увидеть или спрятать внутри шкафа, используя современные инновационные технологии жилого пространства, чтобы максимизировать дизайн салона.

Гриша Шмидт, старший директор по дизайну, рассказал BizavNews о новом дизайне: «Мы думаем, как гость может перемещаться по пространству. Мы изучаем, как экологические аспекты, такие как звук, освещение и планировка, могут повлиять на это, и как опираться на то, что уже сделано и известно, чтобы раздвинуть границы возможного в дизайне и материалах, для создания максимальное впечатление от салона».

Цвет и материал играют огромную роль в этом концепте. Легкая, современная палитра компенсируется вкраплениями ярко-синего цвета, интенсивность которого постепенно увеличивается по мере того, как гость перемещается по пространству. Геометрическая, пиксельная эстетика повторяется в виде мотива в разных зонах и материалах, чтобы привнести последовательный и сплоченный язык дизайна на весь салон, с центральными мотивами, которые повторяются в разных пространствах, чтобы объединить концепцию. В то же время дизайн развивается в разных комнатах, с дополнительными исследованиями формы, тона и материалов, привнося новый визуальный элемент в каждую комнату.

«Баланс между постоянством и разнообразием очень важен», — говорит Жан-Франсуа Моган, старший дизайнер интерьеров. «Это гарантирует, что кабина будет комфортной, но удивительной и гармоничной, и при этом чрезвычайно креативной».

Дизайн включает в себя ряд ярких элементов, которые позволяют демонстрировать специализирован-

ные ремесленные методы. Для шкафов используется специальная художественная отделка, для каменного обеденного стола требуется сложная резка, а для оконных панелей используется уникальная гибкая древесина. Кроме того, для детального дизайна ковров требуются различные методы, такие как петлевой ворс и разрезанный ворс, что позволяет исполь-

зовать различные текстуры, а также создавать узоры с помощью этих методов.

Дизайнеры также рассмотрели вопрос о том, как можно интегрировать более экологичные элементы в VVIP салон. Эксперименты с материалом и формой позволяют этим предметам буквально проникать в дизайн, например, столовый мраморный маркетри, в котором потенциально могут использоваться обрезки камня; натуральные волокна, используемые во всем салоне; гибкая древесина Nuo, позволяющая легко интегрировать древесину, а также использование краски на водной основе для создания контраста, и инновационные текстильные изделия, такие как нетекстильные напольные покрытия, изготовленные из переработанных материалов и в значительной степени изготовленные с использованием технологий, не связанных с ископаемым топливом.

Использование древесного материала в качестве основного элемента также сведено к минимуму в проекте, чтобы обеспечить более устойчивые альтернативы. С точки зрения дизайна это помогает усилить современную эстетику, которая видна во всей концепции, и заставляет больше внимания уделять другим материалам и текстурам, таким как художественная отделка, краски и мягкие ткани.

«Мы рады видеть, что концепция вошла в шорт-лист премии», — продолжает Шмидт. «Международные награды в области яхт и авиации — важное событие для отрасли, поскольку они позволяют командам дизайнеров продемонстрировать свою работу публике и жюри из своих коллег. Это возможность делиться знаниями и вдохновлять друг друга, чтобы постоянно расширять границы того, что мы считаем возможным, для создания еще более невероятные впечатления для наших клиентов».



# M&R associates design представила три варианта экстерьера для Gulfstream G700

Постпандемийная атмосфера вдохновила швейцарскую дизайн-студию M&R associates design на создание серии из трех вариантов дизайна экстерьера для Gulfstream G700. Каждый из них будет представлять различные состояния неба и погоды.

«В течение последних полутора лет мы все видели небо, свободное от инверсионных следов и пересекающихся линий. Небо было необычайно пустым без самолетов. Мы могли видеть лишь «нетронутое» небо однородной синевы, оттенков оранжевого на закате, перемежающееся белыми облаками, а иногда даже утопающее в сером антраците во время штормов. Но в нем не было самолетов».

#### Закат между землей и небом

Что может быть прекраснее заката, где несколько облаков переливаются оранжевыми красками? Дизайн, в котором самолет сливается с голубым цветом неба и легкими облаками.



Внешний вид самолета отражает серый цвет асфальта на земле, а также неправильную оранжевую линию и кремово-белую градацию, очерчивающую горизонт. Ленты светло-серого матового цвета обволакивают самолет, как густые, струящиеся облака в пасмурном небе. Кривые подчеркнуты тонкими серо-голубыми линиями, идентичными линиям на нижней стороне фюзеляжа. G700 от M&R полностью сливается с окружающей средой, становясь почти невидимым.

#### Штормовое небо



Это концепт показывает тяжелое, заряженное и электрическое небо в темно-голубовато-сером цвете, где ломаные золотые линии грозовых молний выделяются дизайном экстерьера самолета таким образом. Линия «шторм» также разделяет два серых цвета на фюзеляже, что также подчеркивает резкость окружающей среды.

#### Назад в будущее

Общая идея этой схемы окраски экстерьера одновременно очень графична и детализирована. Это также глобальное художественное видение человеческих отношений в период жизни. Общий дизайн узоров и полос вдохновлен техническими элементами, характеризующими Gulfstream G700, такими как иллюминаторы или законцовки крыла. Это также визуально увеличивает длину самолета. Чтение этих овальных градиентных рисунков следует рассматривать, начиная с центра самолета либо назад, либо вперед. Кроме того, вариации темно-зеленого, идущие к светло-зеленому, символизируют жизнь, природу, обновление, с идеей и положительным общим посылом в направлении носа самолета.

Этот концепт экстерьера может быть адаптирована в более «гоночном» варианте в сером/угольном цвете или в более «мягком» в бежевом/коричневом цветах.

### Pilatus завершает 2021 финансовый год на высоте

2021 финансовый год для Pilatus Aircraft был чрезвычайно успешным, но также и сложным. Несмотря на непростые обстоятельства, был поставлен новый производственный рекорд — выпущено 152 самолета. Объем продаж в размере 1,3 млрд швейцарских франков, операционная прибыль в размере 210 млн франков и заказы на 1,7 млрд франков — это очень хороший результат. Также в 2021 году претерпел изменения и Совет директоров компании.

В 2021 году Pilatus добился роста продаж на 19% и операционной прибыли на 35% по сравнению с предыдущим годом. Общее количество поставленных самолетов впечатляет: 45 PC-24, 88 PC-12 NGX, 17 PC-21 и 2 PC-6, всего 152 самолета (в 2020 году поставлено 129 самолетов: 41 PC-24, 82 PC-12 NGX и шесть PC-21.).

#### Высокий спрос в обоих подразделениях

В подразделении Government Aviation удалось заключить дополнительное соглашение с Францией на девять самолетов PC-21. Еще одним ярким событием стала успешная презентация PC-7 МКХ, совершенно нового интеллектуального базового тренажера для подготовки военных пилотов.

В сегменте авиации общего назначения наблюдался бум, от которого выиграли турбовинтовой PC-12 NGX и реактивный PC-24.

Помимо многих важных моментов, имевших место в прошлом году, Pilatus также пришлось столкнуться с некоторыми проблемами: сбои в цепочках поставок и узкие места в поставках негативно сказались на производстве. Пострадала эффективность рабочих процессов, что привело к росту затрат.

Маркус Бухер, генеральный директор Pilatus, положительно оценивает прошлогодний результат: «Благодаря напряженной работе и гибкости мы добились очень хорошего результата, которым по праву гордиться может вся команда. Спрос на наши продукты и услуги редко когда был таким высоким. Однако удовлетворение ожиданий клиентов, несмотря на ненадежные цепочки поставок и продолжающуюся деглобализацию, делает нашу работу сложной».

#### Бонус для всего персонала

В очередной раз более 2100 сотрудников головного офиса в Штансе получили долю в прибыли компании. Сумма, эквивалентная примерно полуторамесячной зарплате, была выплачена всем в качестве премии. Компания Pilatus также приняла различные меры для дальнейшего повышения своей привлекательности в качестве работодателя и привлечения наиболее талантливых кандидатов для своих будущих проектов.

#### Изменения в составе Совета директоров

В состав Совета директоров был переизбран Доминик Буркарт и новым членом стала Аннет Ринк.

Доминик Буркарт был членом Совета директоров с 2014 по 2021 год и теперь будет представлять сторону акционеров в Совете директоров.

Новоизбранная 57-летняя Аннет Ринк в настоящее время является президентом и главным исполнительным директором Leica Microsystems. Аннет Ринк имеет более чем 20-летний опыт работы в глобальных промышленных компаниях. В течение последних семи лет она работала в Honeywell, последний раз в качестве генерального директора по глобаль-

ным брендам и в подразделении систем управления зданием. Она имеет докторскую степень в области делового администрирования/стратегического маркетинга.

Грациан Анда, занимавший пост заместителя председателя совета директоров с 2006 года, не баллотировался на переизбрание. Новым заместителем председателя был избран Лукас Гевилер, ранее член Совета директоров.

#### Прогноз на текущий год

Хансуэли Лусли, председатель совета директоров Pilatus: «В 2022 году мы увидим дальнейшие потрясения. Но мы взяли хороший старт и с уверенностью смотрим в будущее. Pilatus предлагает уникальный ассортимент продукции и просто лучшие продукты в соответствующих нишах. У нас также есть хороший портфель заказов, который дает нам прочную основу. Усиленный совет директоров вместе со всей командой Pilatus сделают все возможное, чтобы компания Pilatus обрела многообещающее будущее!»



## В ЕВАА разъяснили каким «российским» джетам доступно техобслуживание

Европейская ассоциация деловой авиации выпустила разъяснение относительно толкования статьи 3с Регламента 833/2014 в отношении технического обслуживания самолетов, принадлежащих российским владельцам и компаниям.

Под «любым физическим или юридическим лицом в России» следует понимать любое физическое лицо, являющееся резидентом России, а также любое юридическое лицо, организацию или орган, учрежденные в России, независимо от их гражданства/собственности. Наоборот, это выражение не распространяется на российских граждан или российские компании, которые не являются резидентами России/учреждены в России.

Под «использованием в России» следует понимать продажу/поставку/передачу/экспорт товаров/услуг, которые будут использоваться в России, включая операции между двумя точками в России.

В соответствии со статьей 3с запрещается предоставлять услуги по ремонту/обслуживанию:

- любым воздушным судам, эксплуатируемым российскими авиаперевозчиками, поскольку российские авиаперевозчики подпадают под определение «физические или юридические лица, организации в России»;
- любому воздушному судну, принадлежащему лицу, являющемуся резидентом России, или компании, учрежденной в России, независимо от их гражданства/собственности, поскольку такие лица/компании также подпадают под категорию «физических или юридических лиц, организаций или органов в Россия»;
- любому воздушному судну, независимо от его принадлежности, которое используется или бу-

дет использоваться для перелетов между пунктами внутри России (независимо от того, связано это с международным сообщением или нет).

Не запрещается в соответствии со статьей 3с оказывать техническое обслуживание:

- воздушному судну, принадлежащему лицу, проживающему за пределами России, или компании, учрежденной за пределами России, даже если это лицо имеет российское гражданство или эта компания является российской, за исключением случаев, когда воздушное судно используется или будет использоваться для поле-
- тов между пунктами внутри России (независимо от того, связаны они с международным сообщением или нет);
- когда воздушное судно принадлежит физическому или юридическому лицу в России и сдается в аренду нероссийской авиакомпании/компании, оно может быть обслужено, если договор лизинга налагает на арендатора обязательство по техническому обслуживанию этого воздушного судна.

В ЕВАА подчеркивают, что приведенное выше объяснение представляет собой оценку услуг по техническому обслуживанию, но, в конечном счете, государства-члены компетентны сами применять санкции.



## В США операторы джетов «чувствуют боль» при каждой заправке

Цены на авиационное топливо в США продолжают расти из-за перебоев с поставками нефти, вызванных конфликтом между Россией и Украиной. Согласно текущим данным о розничных ценах от AirNav, 12 апреля в аэропорту Тетерборо в Нью-Джерси стоимость Jet-A достигла рекордной отметки в \$12,16 за галлон (примерно \$3300 за тонну).

«Рынок реактивного топлива в Нью-Йорке - Новой Англии сегодня резко подскочил до более чем \$2 за галлон», — отметил вице-президент Avfuel по продажам Джоэл Херст. «Вы тратите более \$7 только по стоимости топлива на нью-йоркском рынке. Нет ни перемещения, ни сборов за посадку в самолет, это только исходные расходы».

В некоторых штатах, которые рассчитывают налоги на топливо в процентах от стоимости за галлон вместо фиксированной суммы за галлон, цены росли быстрее. Эти расходы, в свою очередь, будут перекладываться FBO на своих клиентов. «У них нет выбора», — сказал Херст. «Они сейчас плывут по течению».

На северо-восток США Jet-A поставляется тремя путями: трубопроводом Colonial Pipeline, который, по словам Херста, в отношении Jet-A работает на полную мощность; нефтеперерабатывающими заводами в районе Филадельфии; импортом из Европы. По словам Херста, именно последнее вызывает проблемы, поскольку западные страны снизили поставки нефти из России на один миллион баррелей в день.

«Эта нехватка привела к росту цен в Европе, поэтому импорт, который мы обычно получаем на рынок Нью-Йорка, был перенаправлен и остался в Европе, чтобы обеспечить ее поставками авиакеросина и дизельного топлива», — сказал он. «Импорт — это

очень большая часть того, что необходимо для поддержания баланса в этом регионе. Уберешь отсюда одну из трех частей и начнешь отставать».

Херст отметил, что еще одним узким местом в цепочке поставок является количество наливных танкеров, которые могут перевозить топливо. Он прогнозирует, что экстремальные цены продержатся еще примерно две недели, до того как суда снова начнут прибывать в северо-восточные порты с грузом топлива.

«Это упадет так же быстро, как и поднялось», — сказал Херст. «Обычно, как только мы начинаем получать импорт, чтобы начать восстанавливать баланс топлива, эти торгуемые показатели начинают увеличиваться большими порциями, но мы, вероятно, рассматриваем период в 10–12 дней, прежде чем мы увидим какое-либо эффект из этих изменений».

В отчете Airnav отмечается, что средняя по США цена Jet-A в понедельник составила \$6,09 за галлон

по сравнению со средней ценой в \$4,35 год назад, на фоне выхода авиации из кризиса, вызванного Covid. В то время как рынок Нью-Йорка в настоящее время переживает рекордные цены, в других регионах США также отмечаются всплески. На днях в Новой Англии был зафиксирован пик в \$11,29 за галлон, за ней следуют Аляска (\$10,69), западно-тихоокеанский регион (\$10,56), юг США (\$10,51) и район Великих озер (\$10,38). Эти цены являются наивысшими ценами в каждом регионе, обычно встречающимися в местах с интенсивным движением, причем на Аляске самая высокая средняя цена составляет \$7,34 за галлон. В зависимости от того, как далеко от предполагаемого пункта назначения можно заглянуть, в большинстве регионов все еще можно найти выгодные предложения, при этом Airnav указывает минимальную цену, найденную в восточной части США, в размере \$3.

«Это очень специфическая ситуация, но я думаю, что вы еще некоторое время будете наблюдать региональные сбои и волатильность», — сказал Херст.



#### Спрос на вторичном рынке привел к рекордно низким запасам

Как сообщает Asset Insight в отчете AI2 Market Report, деловых самолетов достиг рекордно высокого уровня рынок подержанных деловых самолетов, в значительной степени подпитываемый новыми покупателями, в сказал Тони Киусис, президент Asset Insight. «Потечение первого квартала 2022 года установил новые рекорды спроса, в результате чего по состоянию на 31 марта на продажу было выставлено всего 3,1% активного флота самолетов.

Рейтинг качества выставленного на продажу флота достиг 12-месячного максимального/лучшего показателя, что означает меньшее количество ближайших мероприятий по техническому обслуживанию и доказывает, что статус технического обслуживания не имеет прямого отношения к возрасту самолета. Тем не менее, расходы на техническое обслуживание (затраты на включенное/накопленное техническое обслуживание самолета) приблизились к наихудшему показателю за 12 месяцев, что означает, что предстоящие события для упомянутого флота, хотя и меньшей численности, будут более дорогостоящими. Отчет AI2 Market Report за первый квартал 2022 года охватывает 134 модели самолетов и 698 самолетов, выставленных на продажу.

Как и ожидалось в условиях высокого спроса на рынке, запрашиваемые цены в первом квартале выросли, увеличившись более чем на 14% в годовом исчислении. Свежие самолеты с небольшим налетом продолжают быстро продаваться, многие из них без официального листинга, при этом продавцы часто назначали окончательную стоимость сделки, которая соответствовала или превышала их запрашиваемую цену.

«Два года назад, когда мы столкнулись с пандемией COVID-19, никто не мог предвидеть ажиотажную покупательскую среду, в которой мы продолжаем жить. Двадцать четыре месяца спустя вторичный рынок

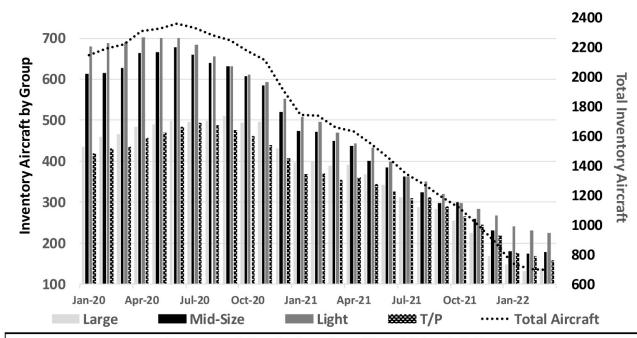
транзакций и рекордно низкого уровня запасов», купатели получают запрашиваемые цены, а то и выше, а владельцам высококачественных самолетов последних моделей с небольшим налетом, возможно, даже не придется рассказывать о своих активах, чтобы обеспечить продажу».

В конце марта только 3,1% отслеживаемого Asset

Insight флота было выставлено на продажу по сравнению с 8,1% в 2021 году. На крупноразмерные бизнесджеты и турбовинтовые самолеты, выставленные на продажу, приходится только 2,4% и 2,9% от активного парка соответственно, в то время как только 3,8% самолетов среднего размера и 3,2% легких джетов доступны для продажи, что значительно ниже показателей марта 2021 года в 9,8% и 8,2% соответственно.

#### Скачать полный отчет

# **Tracked Inventory Fleet (Jan 2020 – Mar 2022)**



Percent of the Active Fleet Listed "For Sale"										
Mar '21:	7.1%	9.8%	8.2%	6.4%	8.1%					
Mar '22:	2.4%	3.8%	3.2%	2.9%	3.1%					

# WSJ рассказала о припаркованных в Дубае бизнес-джетах бизнесменов из России

В аэропорту Дубая на стоянке находятся десятки самолетов, связанных с состоятельными россиянами, сообщила WSJ. Бизнесмены направили туда свои бизнес-джеты, поскольку Арабские Эмираты не ввели санкции. Однако ограничения со стороны ЕС и США все равно мешают им улететь из Дубая

Десятки частных самолетов, связанных с россиянами, оказались на стоянке в аэропорту Дубая после начала «военной операции» России на Украине, написала The Wall Street Journal со ссылкой на источники и информацию юристов, руководителей компаний-авиаброкеров и данные аналитиков.

Объединенные Арабские Эмираты стали точкой притяжения для бизнес-джетов и яхт состоятельных россиян, поскольку эта страна не присоединилась к санкциям против России и не ввела ограничения против россиян, отметила WSJ. В частности, в Дубае к 4 марта оказался Boeing 787 Dreamliner миллиардера Романа Абрамовича, утверждает газета (последнее известное местоположение самолета). Источники Forbes рассказывали, что бизнесмен купил такой самолет, в декабре 2021 года. WSJ написала, что самолет стоит \$250 млн, собеседники Forbes говорили, что оснащение самолета обошлось Абрамовичу еще как минимум в \$100 млн сверху. Самолет на тот момент стал самым дорогим российским частным джетом.

Кроме того, на стоянке в Дубае находятся воздушные суда Gulfstream G650ER, которым может пользоваться председатель совета директоров «Магнитогорского металлургического комбината» Виктор Рашников, самолет Embraer S/A, который WSJ связала с миллиардером Михаилом Гуцериевым, и самолет Bombardier BD700 Global Express, который WSJ связала с миллиардером Аркадием Ротенбергом. Стои-

мость стоянки в дубайском аэропорту — примерно \$1000 за сутки, отметил источник газеты. Всего в аэропорту Дубая по состоянию на 6 апреля находились 30 самолетов, которые ранее базировались в России — то есть, летали чаще всего из этой страны, хотя зарегистрированы могли быть и в других, сообщила The Wall Street Journal со ссылкой на аналитическую компанию WINGX. По ее сведениям, большинство самолетов, связанных с Россией, стояли в аэропорту Дубая к 6 апреля уже больше недели. Еще несколько самолетов, связанных с Россией, WINGX заметила на стоянках аэропортов Стамбула и Тбилиси.

Представитель Абрамовича не ответил на запрос WSJ. Представители Магнитогорского металлургического комбината, инвестиционной компании SFI Investment Holding, связанной с семьей Гуцериевых, и основанного Аркадием Ротенбергом «Стройгазмонтажа» тоже не ответили на запросы издания. Так же поступили представители аэропорта Дубая и пресс-службы эмирата.

Оставленным на стоянку в Дубае самолетам будет сложно из него улететь, отметила WSJ. Санкции западных стран запрещают предоставлять услуги воздушным судам, связанным с россиянами: обслуживать, ремонтировать и страховать их. При этом большинство самолетов страхуются в Лондоне и обслуживаются европейскими компаниями, рассказали собеседники WSJ. Юрисдикции, в которых зарегистрированы самолеты, запрещают им летать без должного обслуживания и снимают с учета, добавила газета.

Под санкции стран Запада попали большинство богатейших бизнесменов России, включая Алексея Мордашова, Геннадия Тимченко и Михаила Фридмана, а также депутаты, главы госкомпаний и другие лица. Западные страны стали активно замораживать имущество людей под санкциями — например, арестовывают яхты и недвижимость.

Источник: Forbes.ru

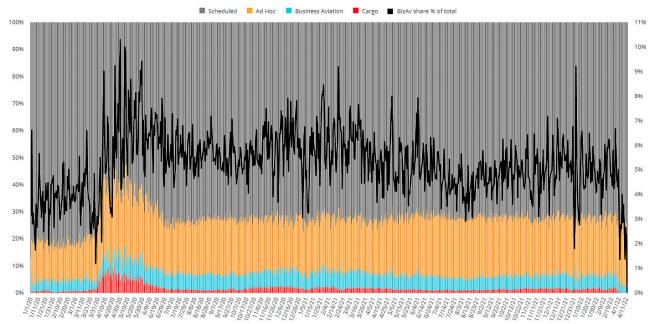


#### В Германии резкий спад, но США всё еще на подъеме

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, с 1 по 11 апреля 2022 года в России, Беларуси и Украине было зафиксировано всего 311 рейсов бизнес-джетов. По мере углубления украинского кризиса регулярные и грузовые авиаперевозки в регионе также быстро сокращаются. Общая активность самолетов в первой половине апреля 2022 года упала на 43% в годовом исчислении, и хотя это по-прежнему вдвое выше по сравнению с апрелем 2020 года, но по сравнению с апрелем 2019 года падение составляет 50%.

В последние несколько дней наблюдается более резкое падение активности в этом регионе. За последние 7 дней было совершено всего 59 международных рейсов бизнес-джетов, что почти на

Scheduled, Bizjet and Cargo departures from Russia, Belarus, Ukraine since 2020



Регулярные, деловые и грузовые рейсы в России, Белоруссии, Украине с 2020 года

90% меньше, чем 3 года назад. Чартерный рынок практически исчез, активны только частные владельцы. Основная часть полетов бизнес-джетов совершается внутри России. Из международных рейсов большинство направляется в Турцию и ОАЭ.

#### Европа

Углубление экономических последствий украинского кризиса, по-видимому, замедляет рекордный рост активности бизнес-джетов в Европе. Он по-прежнему находится на самом высоком уровне, увеличившись в апреле 2022 года на 7% по сравнению с апрелем 2019 года, но этот уже ниже роста на 14% с начала года по сравнению с 2019 годом.



Departure Country	Departures PTD ✓	% of total	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
France	2,312	14.8%	55.4%	519.8%	5.1%
United Kingdom	2,307	14.8%	162.8%	630.1%	22.1%
Germany	2,015	12,996	57.2%	204.8%	-13.496
Italy	1,306	8,496	80.1%	462,9%	7.296
Spain	1,283	8.2%	8.7%	548.0%	25.8%
Switzerland	1,219	7.8%	54.7%	612.9%	21.8%
Austria	511	3.396	58.796	494.2%	-3.296
Turkey	484	3.196	-23.1%	224.8%	21.9%
Sweden	418	2.796	109.0%	171.496	81.0%
Netherlands	376	2.496	104.3%	375.9%	11.696
Belgium	321	2.196	89.9%	664.3%	3.5%
Portugal	314	2.096	113.6%	582.6%	44.096
Russia	303	1.996	-64.496	40.9%	-54.496
Greece	242	1.696	30.8%	317.2%	64.6%
Poland	231	1.596	115.9%	541.7%	22.9%
Grand Total	15,571	100.0%	46.5%	360.8%	6.9%

Активность бизнес-джетов в странах Европы в апреле 2022 г.

Падение спроса в России является важным фактором; без учета России тенденция роста в апреле по-прежнему почти на 10% превышает допандемийный уровень. В некоторых странах наблюдается гораздо более сильное восстановление активности бизнес-джетов: трафик бизнес-джетов в Великобритании, Испании и Швейцарии вырос более чем на 20% по сравнению с апрелем 2019 года. Германия явно испытывает на себе основное влияние кризиса: активность бизнес-джетов в этом месяце упала на 13% по сравнению с апрелем 2019 года.

Исключая российский рынок, рекордный рост спроса на бизнес-джеты приходится на сегменты суперсредних и суперлегких бизнес-джетов, активность которых увеличилась на 30% и 22% соответственно. Например, трафик Challenger 300 вырос на 58% по сравнению с 2019 годом, а флот Embraer Phenom 300 в этом месяце увеличил полеты на 48%. Активность тяжелых бизнес-джетов снизилась, по-

прежнему на 51% выше по сравнению с прошлым годом, но на 6% ниже по сравнению с апрелем 2019 года.

Это отражает подверженность быстро угасающему спросу со стороны российских клиентов; 16% всех рейсов бизнес-джетов в Европе в 2021 году связаны с Россией и Украиной. Активность сверхдальних бизнес-джетов имеет очень скромный рост в 1% по сравнению с апрелем трехлетней давности. Полеты Global 6500 снизилась на 2% по сравнению с апрелем 2019 года, а спрос на семейство Challenger 600 упал на 20%.

#### Северная Америка

Активность бизнес-джетов в Северной Америке находится на рекордном уровне: на 26% выше, чем в апреле прошлого года, в пять раз больше, чем в апреле 2020 года, и на 25% выше, чем до пандемии в апреле 2019

Ultra Long Range Jet connections in North America in April 2022 vs previous years

Country Flows ( to - from)	PTD Flights ∨	% of total	PTD vs 1 yr ago	PTD vs 2 yrs ago	PTD vs 3 yrs ago
United States - United States	5,914	80.3%	66.4%	738.9%	43,0%
United States - Mexico	115	1.6%	27.8%	1,816.7%	74.2%
United States - Bahamas	110	1.5%	1.9%		93.0%
United States - Canada	110	1.5%	307.4%	900.0%	6.8%
Bahamas - United States	99	1.3%	-5.7%		153.8%
Mexico - United States	92	1.296	8.2%	1,740.0%	48.4%
United States - United Kingdom	84	1.196	300.0%	2,000.0%	23.5%
Canada - United States	83	1.196	361.1%	538.5%	-19.4%
Mexico - Mexico	60	0.8%	140.0%	215,8%	-37.5%
Canada - Canada	41	0.6%	-22.6%	86.4%	-29.3%
United States - France	25	0.3%	316.7%	316.7%	-13.8%
United States - Puerto Rico	19	0.3%	216.7%	533.3%	216.7%
United States - Italy	18	0.2%	500.0%		5.9%
Turks and Caicos Islands - United States	17	0.2%	-29.2%		88.9%
United States - Germany	17	0.2%	240.0%	466.7%	-10.5%
Grand Total	7,368	100.0%	60.1%	745.0%	38.8%

Маршруты сверхдальних самолетов в Северной Америке в апреле 2022 года по сравнению с предыдущими годами

года. В настоящее время сегмент сверхдальних бизнес-джетов демонстрирует самый сильный рост по сравнению с прошлым годом, увеличившись на 60% и на 39% по сравнению с апрелем 2019 года. 80% от этой активности ультрадальних джетов приходится на внутренние рейсы в США, а следующие по загруженности направления — между США и Мексикой, Багамскими островами и Канадой.

В то время как полеты ультрадальних джетов в правительственных миссиях и миссиях скорой помощи в этом месяце снизилась, частные и корпоративные летные отделы летают на 46% больше, чем в апреле 2019 года, чартерные перевозки выросли на 43%, а активность частичных рейсов увеличилась на 27%. Для чартерных рейсов сверхдальних бизнесджетов самым загруженным аэропортом в этом месяце является Тетерборо, 78 рейсов за последние 10 дней, что на 20% больше, чем в апреле 2019 года.

#### Остальной мир

Чартерные перевозки на сверхдальних самолетах за пределами Северной Америки и Европы все еще не восстановились до предпандемийного уровня: в этом месяце по всему миру было совершено на 2% меньше рейсов по сравнению с апрелем 2019 года. Включая все платформы бизнес-джетов, эксплуатируемые во всем остальном мире, трафик значительно вырос по сравнению с предпандемийным периодом, было выполнено на 47% больше рейсов, хотя налет увеличился всего на 20%.

Самыми загруженными аэропортами в этом месяце являются Congonhas Sao Paolo, Al Maktoum Dubai, Ben Gurion Tel Aviv и Seletar Singapore. Почти вся активность приходится на внутренние рейсы, а более дальний трафик всё еще отстает от допандемийных объемов: рейсы продолжительностью более 6 часов сократились на 8%. Наиболее очевидным примером продолжающегося воздействия ограничений, связанных с коронавирусом, является Китай, где количество рейсов бизнес-джетов сократилось на 70% по сравнению с апрелем 2021 года и на 50% по сравнению с апрелем 2019 года.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «По мере углубления украинского кризиса рекордный спрос на бизнес-джеты в Европе замедляется, при этом трафик в Германии падает с недавних максимумов, и теперь снова ниже допандемийного уровня. Легкие и средние джеты занимают все большую долю рынка, при этом крупноразмерные самолеты в большей степени подвержены падающему спросу со стороны российских клиентов. По другую сторону Атлантики рынок США по-прежнему очень силен, особенно в сегменте самолетов с большой кабиной. В Китае бизнес-джеты практически прикованы к земле локдауном».

### Куда и на чем в нынешних условиях могут летать россияне

Максим Горбачев, генеральный директор авиакомпании «СкайЛайт»: мнение о сегодняшней ситуации в бизнес-авиации.

Шквал санкций, резкая изоляция российского бизнеса на международной арене, неясные перспективы российских бизнес-элит — это драйверы, способные в ближайшем будущем обездвижить бизнес-авиа-



цию в России. Тем не менее самолеты продолжают летать, а список доступных для полета стран исчисляется десятками. Открыты практически все страны ближнего зарубежья, например Грузия, Армения, Казахстан, Азербайджан, Киргизстан. Кроме того, можно арендовать частный самолет на Мальдивы, в Арабские Эмираты, Израиль, Турцию. Все эти страны принимают туристов с российскими паспортами. С 9 апреля российские COVID-ограничения сняты еще с 52 стран, правда, пока не все государства из этого списка сняли свои ограничения в ответ.

Поэтому перед арендой частного самолета необходимо проконсультироваться с брокером о необходимых документах: где-то потребуется сдавать ПЦР-тест, где-то спросят паспорт о вакцинации.

Что касается наиболее популярных направлений, то в марте по числу фрахтов бизнес-джетов из России лидировали Турция, Арабские Эмираты и Мальдивы. В апреле ажиотажный спрос пошел на спад, но расстановка лидеров при этом практически не изменилась.

Теперь о двух неприятных новостях. Первая — это полеты в Европу. Наши клиенты уже интересуются бронированием на летние месяцы, но пока приходится почти всем отвечать отказом. По состоянию на апрель 2022 года практически невозможно прибыть в Европу из России на бизнес-джете. Среди причин ухода европейских операторов с российского рынка — отсутствие прямого воздушного сообщения и, главное, жесточайшие проверки граждан России, планирующих пересечь границы с европейскими государствами на частных самолетах. Второе гражданство европейской страны и документы о собственности на недвижимость теперь уже не гарантируют «зеленый свет» на въезд. Сейчас наши брокеры прорабатывают буквально каждый такой рейс в индиви-

дуальном порядке, но для летнего отдыха мы все же рекомендуем клиентам другие направления.

Другая новость тесно связана с первой. В связи с оттоком флота европейских операторов из России и небольшим количеством предложений от отечественных операторов цены на перелеты закономерно поползли вверх. Кроме того, на южных направлениях значительно увеличилось время полета. Это связано с тем, что все самолеты вынужденно облетают закрытую для полетов зону Краснодарского края. Например, теперь рейс из Москвы в Турцию вместо привычных трех часов занимает пять. А это — увеличенные расходы на топливо, работу экипажа, дополнительные аэронавигационные сборы...

Я вряд ли ошибусь, если предположу, что стоимость рейсов в ближайшей перспективе не снизится. На место европейских операторов, возможно, придут игроки с Ближнего Востока и Китая, но ценообразование там всегда несколько отличалось от Европы в большую сторону.

Что касается полетов внутри Евразийского экономического союза, то они по-прежнему доступны без каких-либо ограничений. В России работает несколько операторов, чей парк бизнес-джетов и вертолетов всегда был в российском авиационном реестре. Среди них и наша авиакомпания. Кстати, возвращаясь к теме летнего сезона: «СкайЛайт» разработала ряд вертолетных экскурсий в самых живописных местах России, таких как Алтай, Дагестан и Кабардино-Балкария. Поскольку задействованные для них новые вертолеты Airbus стоят под флагом нашей авиакомпании, полеты доступны по докризисным рыночным ценам. Так что на земле сидеть не будем!

Источник: Motor Boat

#### **НЕМЫСЛИМОЕ**

На мировой арене произошла ситуация из разряда «немыслимое». Было наглядно продемонстрировано, что частная собственность в любой точке планеты более не является неприкосновенной. Гарантии



и обещания крупных иностранных производителей превращаются в пыль за мгновение. Последствия этих решений «наших партнеров» будут еще долго висеть жирным пятном на их репутации и влиять на бизнес. Но что же делать собственникам частных бортов и их командам здесь и сейчас? Как поступить остальным участникам рынка? На эту тему размышляет Евгений Клочков, основатель Управляющей компании АNG.

Скорее всего, лучшим решением будет принять стратегию минимального воздействия. Делать все возможное, а может быть осознанно избегать любых действий, исключительно с целью не усугублять положение и потенциальные убытки. Внешняя ситуация меняется слишком быстро, чтобы можно было полноценно планировать деятельность, а любое действие может иметь непредсказуемые долгосрочные негативные последствия. Очевидно, что в самой ближайшей перспективе полноценной «разблокировки» самолетов ожидать не стоит. Однако, наверное, стоит пройти этот период с минимальными последствиями.

На рынке возникло мнение, что переход на российскую регистрацию откроет небо для авиации. Для коммерческих авиалайнеров регулярных авиакомпаний это может быть одним из решений. Но какое полноценное решение может быть для бизнес-джетов, учитывая, что, например, покупка запчастей происходит по серийному номеру борта. Уверен, будут найдены некие пути по ввозу запчастей, но они вряд ли обеспечат долгосрочный и устойчивый эффект. А такие самолеты в мгновение станут исключительно «для внутреннего потребления» нашим рынком.

Наличие факта в биографии самолета — обслуживание на несертифицированной сервисной станции, будет означать обнуление стоимости самолета на международном рынке. А в данный момент признание иностранными производителями самолетов, российских сервисных станций, в качестве авторизованных партнеров, маловероятно. Таким образом, если собственник планирует оставить себе самолет «навсегда», то эта стратегия, возможно, сработает и полеты исключительно внутри России могут быть обеспечены. На некоторые время. До крупной формы ТО. Однако, как показывает опыт, собственники все же предпочтут не терять свой актив.

И теперь наша задача и задача коллег по рынку найти выход в текущей ситуации. На сегодняшний день мы работаем над несколькими проектами, чтобы обеспечить быструю продажу «as is where is» и приглашаем коллег по рынку к совместной работе. Однако этот подход может сработать только для бортов, которые на данный момент находятся за пределами России.

Тем же собственникам, чьи самолеты остаются в России, наилучшей рекомендацией будет не предпринимать активных действий, по возможности поддерживать технику и команду до момента, когда внешняя ситуация стабилизируется. Уверен, что жизнь не остановится и в какой-то момент просто нужно будет адаптировать схему работы к текущей ситуации, с учетом внешнего ландшафта. Однако эту «долину смерти» преодолеют не все.

Хочется пожелать всем участникам рынка сохранять здравомыслие и рабочий настрой. Все пройдет. И это тоже.

### В США предлагают перерегистрацию российских бизнес-джетов

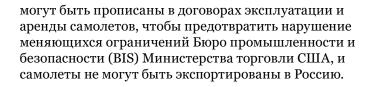
Для не попавших под санкции США российских владельцев самолетов, зарегистрированных в странах Европы или России, в настоящее время существует возможность перерегистрации самолета в США, рассказал BizavNews глава Atlantic Aviation Legal Services, LLC Дерек Блум.

По его мнению, результатом станет значительное улучшение правовой ситуации с использованием самолетов в настоящее время и в обозримом будущем.

В настоящее время в ЕС действуют более широкие ограничения, чем в США, на использование и предо-

ставление услуг для самолетов. Ограничения EC распространяются на всех без исключения граждан России. Ограничения США на использование самолетов в воздушном пространстве США, напротив, распространяются только на тех граждан России, которые находятся под санкциями.

Как поясняет г-н Блум, самолет, зарегистрированный в США, может, за некоторыми дополнительными исключениями, в настоящее время эксплуатироваться в любой точке мира за пределами ЕС, а также за пределами России и Беларуси. Ограничения на использование самолетов в запрещенных зонах



В будущем, когда Директива ЕС будет отменена, смягчена или изменена в соответствии с подходом США, который ограничивает полеты самолетов в воздушном пространстве США только с теми гражданами России, на которых распространяются санкции, снятие самолета с регистрации в США и перерегистрация его в европейской или другой юрисдикции будет простым вопросом. Соответственно, регистрация воздушного судна в США может стать разумным шагом, в том числе временным, так как зарегистрированное в США воздушное судно может эксплуатироваться значительно свободнее, чем аналогичное воздушное судно, зарегистрированное в ЕС.

«Кроме того, учитывая, что США сначала последовали директиве ЕС и закрыли свое воздушное пространство для самолетов, эксплуатируемых в интересах всех граждан России, а затем отступили и сузили свое ограничение до российских граждан, подпадающих под санкции, маловероятно, что США вернутся к чрезмерно широкому стандарту ЕС и снова закроют свое воздушное пространство для всех граждан России. Более широкое ограничение действовало в США в течение недели, а затем было отменено», - комментирует г-н Блум.

Что касается юридических действий по перерегистрации и созданию новой структуры собственности на самолет, то небольшое число американских трастовых компаний приняли решение прекратить работу с гражданами России. Однако часть таких компаний по-прежнему работает с неподсанкци-



онными гражданами России и, более того, считает важным продолжать в дальнейшем оказывать услуги неподсанкционным гражданам России.

«Все различные корпоративные шаги по взаимодействию с американской трастовой компанией могут быть выполнены. Не будет необходимости привлекать гражданина США для предоставления его/ее номера социального страхования для получения идентификационного номера юридического лица (ЕІN) для корпорации, которая будет организована в качестве доверительного управляющего американской трастовой компании. Для этой цели может использоваться номер социального страхования профессионального директора», - продолжает г-н Блум.

Корпорация, созданная для приобретения права собственности на самолет и передачи этого права в доверительное управление трастовой компании, должна будет выпустить небольшое количество акций без номинальной стоимости. Купчая (bill of sale) от новой корпорации к трасту будет документировать передачу самолета корпорации за номинальное вознаграждение.

Краткий договор купли-продажи самолета между нынешним владельцем самолета и новой корпорацией будет отображать фактическую цену продажи. Эта цена, скорее всего, будет фактической справедливой рыночной стоимостью самолета, вероятнее всего, на эту цену будет выпущен вексель. Таким образом,

если в будущем будет принято решение о продаже самолета, корпорация сможет показать полную справедливую рыночную стоимость самолета как сумму своих инвестиций в самолет, а также как налоговую базу в целях для налоговой отчетности в США.

Для общей информации об использовании траста в США в целях владения воздушным судном следует отметить, что воздушное судно, находящееся в собственности американского траста, не должно обязательно базироваться в США. Такие воздушные суда часто базируются и в основном используются за пределами США, и на практике трастовая компания должна отвечать на запросы FAA о местонахождении самолета только в течение нескольких дней.

«Необходимо уделить внимание выбору эксплуатанта воздушного судна, зарегистрированного в США. Текущий оператор может не иметь возможности продолжать работу в качестве оператора. Трастовой компании потребуется доказательство страхования в пользу трастовой компании и защищающего трастовую компанию от ответственности за любые взыскания, связанные с самолетом. Личность бенефициарного владельца должна быть установлена, как и факт того, что он или она является лицом с положительной репутацией. Владелец и оператор самолета должны будут вести формуляр налета часов для проверки FAA в любое время», - резюмирует г-н Блум.

Таким образом, владение и регистрация воздушного судна в США может быть разумным направлением действий, пусть даже временным, для владельца воздушного судна, выведенного из эксплуатации изза ограничений ЕС. Такое решение, принятое сейчас, может быть пересмотрено в будущем, если обстоятельства изменятся к лучшему.



# Самолет недели

Оператор/владелец: **Авиакомпания «Меридиан»** Тип: **Gulfstream G450** 

Год выпуска: **2013 г.** 

Место съемки: апрель 2022 года, Moscow Vnukovo - UUWW, Russia



Фото: Дмитрий Петроченко