



2022 год выходит на финишную прямую. Уже скоро начнется золотое для нас время – мы начнем подводить итоги ушедшего года и пригласим в гости уважаемых спикеров, которые и поделятся своими размышлениями. И сегодня у нас в гостях Генеральный директор «Джет Тревел Клуб» Евгений Юрьевич Бахтин, который расскажет не только о сложных перипетиях рынка в уходящем году, но и попытается спрогнозировать ситуацию в ближнесрочной перспективе.

Можно сказать, что 2022 год был сложным, однако спрос на чартерные перевозки растет, и швейцарская компания Global Jet ожидает устойчивого роста в сегменте управления поскольку на рынок выходят новые покупатели в поисках прозрачности и сервиса. Подробнее читайте в этом выпуске.

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, количество рейсов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов за первые 18 дней декабря этого года упало на 2% по сравнению с декабрем прошлого года, но все еще на 10% больше, чем три года назад. В течение 2022 года, который почти завершился, глобальная активность бизнес-авиации выросла на 10% по сравнению с 2021 годом, на 54% по сравнению с 2020 годом и на 14% по сравнению с 2019 годом. На 50-й неделе глобальные рейсы бизнес-авиации выросли на 6% по сравнению с предыдущей неделей, но на 3% меньше, чем в 50-й неделе прошлого года. В этом месяце регулярные авиакомпании летают на 12% больше по сравнению с прошлым годом, и на 20% меньше относительно декабря 2019 года. Глобальная активность грузовых авиаперевозок снизилась на 9% по сравнению с прошлым годом, но на 5% больше, чем три года назад.



## Рекордный год, хотя тенденция ослабевает

WINGX: В последние несколько месяцев наблюдалось падение спроса на бизнес-джеты в постпандемный период, и этой зимой в Европе мы начинаем наблюдать более низкий уровень активности, чем в 2019 году **стр. 20**

## Что-то витает в воздухе?

Очевидные и часто обсуждаемые проблемы рецессии, повышение процентных ставок и геополитические вызовы — всё это причины, по которым многие прогнозисты гадают о нашем будущем **стр. 22**

## Global Jet: прогноз на 2023 год позитивный

Можно сказать, что 2022 год был сложным, однако спрос на чартерные перевозки растет, и Global Jet ожидает устойчивого роста в сегменте управления поскольку на рынок выходят новые покупатели в поисках прозрачности и сервиса **стр. 25**

## Направление на Восток

Сегодня у нас в гостях Генеральный директор ООО «Джет Тревел Клуб» Евгений Юрьевич Бахтин, который расскажет не только о сложных перипетиях рынка в уходящем году, но и попытается спрогнозировать ситуацию в ближнесрочной перспективе **стр. 27**

  
Gulfstream™



## В Европе пересмотрели прогноз по восстановлению рынка авиаперевозок

Ассоциация аэропортов ACI Europe заявила, что ее предыдущий прогноз по общему восстановлению европейского рынка пассажирских авиаперевозок до уровня, существовавшего до пандемии, пересмотрен — теперь эксперты не ждут восстановления до 2025 года. Об этом пишет электронный журнал *Buying Business Travel*.

По подсчетам аналитиков, количество перелетов в 2023 году останется примерно на 9% ниже, чем в 2019-м. В последние месяцы появились признаки того, что авиатрафик в Европе начал «буксовать».

«Число пассажирских перевозок резко возросло с прошлой весны и до сих пор было очень устойчивым перед лицом усиливающихся геополитических и экономических проблем. Однако теперь мы ожидаем значительно более задержанное восстановление авиатрафика», — сказал Оливье Янковец, генеральный директор ACI Europe.

По мнению экспертов ассоциации, в следующем году

будет перевезено 220 млн пассажиров, а это означает, что объемы будут соответствовать только уровню 2017 года.

Геополитическая напряженность — главный риск для сектора. Кроме того, потенциальная рецессия и инфляция скажутся на ценах на билеты, а значит, и на спросе среди пассажиров, говорят в ACI Europe.

Рост авиаперевозок также будет сдерживаться умеренной пропускной способностью авиакомпаний и сохраняющимися ограничениями на поездки в Китай. Тем не менее общий рынок должен быть поддержан увеличением количества лоукостеров с лета будущего года.

«Мы ожидаем, что страны, в особенности те, которые зависят от туризма, будут наращивать свой пассажиропоток уже в следующем году. Но у многих других дела пойдут не так хорошо, и на восстановление уйдет гораздо больше времени», — заметил Янковец.



### ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Джет Порт

## Разобран первый Boeing BBJ 747-8

Через десять лет после поставки и менее 50 летних часов первый Boeing BBJ 747-8, заказанный правительством Саудовской Аравии, был разобран, сообщает авиационный центр Aerotime.

Самолет N458BJ предназначался для использования наследным принцем Саудовской Аравии султаном Абдель Азизом, который неожиданно скончался в 2011 году, примерно за девять месяцев до запланированной поставки. Через пять месяцев после изготовления в 2012 году самолет был переправлен в EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg Airport (LFSB) для плановой внутренней отделки компанией Jet Aviation. Примечательно, что владелец хотел, чтобы BBJ был переоборудован в соответствии с его пожеланиями в Jet Aviation в Базеле. Среди прочего, он хотел, чтобы в его большом частном самолете был лифт. Но возникла большая проблема: владелец просто не получил одобрения на свой проект, поэтому самолету пришлось много лет ждать «лучших времен» в аэропорту Базеля.

Никаких отчетов о масштабах выполненных работ впоследствии не появлялось, и гигантский BBJ оставался в LFSB в течение десяти лет после того, как время от времени выставлялся на продажу примерно за \$95 млн. Сообщается, что саудовцы заплатили за «зеленый» самолет более \$300 млн.

В апреле 2022 года Boeing купил 747-8 у королевской семьи Саудовской Аравии, а через три дня переправил его в аэропорт Пиналь (KMZJ) в пустыне Аризоны, на одно из крупнейших в мире кладбище самолетов. Сообщается, что вскоре после этого четыре турбовентиляторных двигателя General Electric GE9x были сняты. Закрылки и некоторые части оперения и фюзеляжа полностью белого двухэтажного самолета также могли быть демонтированы.

Boeing, прекративший производство 747 в этом месяце после 54-летнего производственного цикла, вероятно, будет использовать эти детали для нужд своих клиентов. Boeing не ответил на запросы о демонтаже.







# Global 7500

## The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

---



## FAA уведомило пилотов и владельцев о проблеме с автопилотом Garmin GFC 500

FAA уведомило пилотов и владельцев воздушных судов о проблеме с автопилотом Garmin GFC 500, который оснащается опциональным автоматическим триммером. Эти автопилоты устанавливаются на сертифицированные, экспериментальные и легкие воздушные суда. Компания Garmin выпустила собственное сервисное предупреждение (22109 REV A).

Согласно уведомлению FAA, эта проблема может привести к неуправляемому автоматическому разгону триммера при первом включении автопилота. Это условие может привести к внезапному и значительному отклонению от намеченной траектории полета. По данным Garmin, это не касается самолетов Cirrus, оснащенных автопилотом GFC 500.

Для экспериментальных самолетов с GFC 500 в сервисном бюллетене Garmin 22112 объясняется, как обновить программное обеспечение автопилота, которое устраняет

проблему. «Пострадавшим владельцам и операторам сертифицированных воздушных судов необходимо временно отключить автопилот или посетить своего дилера Garmin, чтобы отключить управление триммером GFC 500. Отключение управления дифферентом позволит продолжать использовать автопилот в качестве временной опции до тех пор, пока новое программное обеспечение GFC 500 не будет сертифицировано», — комментируют в Garmin. Ожидается, что новое программное обеспечение будет сертифицировано к концу года. Между тем, клиенты могут отключить электрическую регулировку угла наклона, обратившись к сервисному бюллетеню 22110 REV A.

«Безопасность клиентов, качество и надежность продукции являются главным приоритетом Garmin», — заявили в Garmin. «Мы искренне сожалеем о любых неудобствах, которые эта проблема может причинить нашим клиентам, и будем продолжать выпускать обновления по мере поступления дополнительной информации».



КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ  
ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ  
ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ

ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА  
ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ  
ЛЮБОГО ТИПА.

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



BUSINESS AVIATION OPERATOR  
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT



## На Beechcraft King Air 360 станет летать комфортнее

Textron Aviation представил систему кондиционирования воздуха с электрическим приводом в качестве стандартной функции на всех новых серийных самолетах Beechcraft King Air 360.

Эта новая функция обеспечивает охлаждение воздуха во всем салоне, когда самолет находится на земле и в полете, повышая комфорт пассажиров и экипажа. Ожидается, что поставки с новой системой кондиционирования воздуха начнутся в ближайшие месяцы.

«Новая система для King Air 360 представляет собой продолжение наших инвестиций в уже культовый продукт», — говорит старший вице-президент по продажам и летной эксплуатации Лэнни О'Баннион. «В прошлом году мы представили новые интерьеры

и усовершенствования, а теперь перед каждым рейсом мы обеспечиваем пассажирам и экипажу больше удобств и комфорта».

Новая электрическая система кондиционирования воздуха встроена в конструкцию самолета и не влияет на пространство салона. Система может функционировать без работающих двигателей самолета, подключившись к наземной силовой установке (GPU). Она предлагает экологически чистое решение за счет охлаждения салона без использования авиационных двигателей.

На сегодняшний день в эксплуатации по всему миру находится почти 7600 самолетов Beechcraft King Air, а их налет составляет более 62 миллионов часов.



UTG PA

Центр деловой авиации  
UTG Private Aviation  
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации



## Daher поставляет первый TBM 960 заказчику из Швейцарии

Daher сообщает о первой поставке турбовинтового самолета TBM 960, зарегистрированного в Швейцарии. Владелец самолета стал Паоло Буцци, который ранее совершил кругосветный перелет на своем TBM 930. Новый TBM 960 увеличивает количество TBM, базирующихся в Швейцарии, до 12, что является впечатляющим числом для страны с населением всего 8,7 миллиона человек. Торговым представителем Daher TBM в Швейцарии является SwissFly Aero, базирующаяся в Цюрихе.

«Мы благодарим Паоло Буцци за его верность TBM и желаем ему всего наилучшего в дальних путешествиях, которые он планирует на своем новом TBM 960», — прокомментировал Николя Чабберт, старший вице-президент авиационного подразделения Daher. «Его выбор подчеркивает, насколько TBM идеально подходит для рынка авиации общего назначения в Швейцарии, предлагая быстрые и прямые перевозки в большинство европейских столиц и позволяя выполнять операции из небольших аэропортов».

Буцци является партнером-основателем и членом правления Swissquote, ведущего онлайн-банка в Швейцарии. Он страстный и опытный пилот, налетавший 2200 часов, в том числе 1200 часов на своем TBM 930. В 2018 году к Буцци присоединилась его жена Анна в кругосветном путешествии на TBM 930, организованном Air Journey. За время перелета самолет преодолел расстояние в 25 824 морских мили за 108 часов.

«В конце нашего кругосветного путешествия казалось, что мир стал меньше», — заявил Буцци. На его решение купить TBM 960 повлияли такие факторы, как пятилетняя гарантия Daher и система аварийной автоматической посадки HomeSafe, стандартная функция, которая особенно интересовала его жену.

Пройдя дополнительное обучение на своем новом TBM 960, Буцци планирует новую летную экспедицию на другой конец света, а именно в Новую Зеландию.



### Представляем Як-40Д VIP

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



Борис: +7 999 710 91 00

Дмитрий: +7 926 865 62 65

Владимир: +7 963 676 97 86

E-mail: [flight@mydreamjet.ru](mailto:flight@mydreamjet.ru)

## Gulfstream и Rolls-Royce впервые провели испытания G650 со 100% SAF


Компании Gulfstream и Rolls-Royce сообщают об успешных полетах на 100% экологически чистом топливе (SAF). Испытания проводились на двухдвигательном самолете Gulfstream G650 с двигателем BR725 в штаб-квартире компании Gulfstream в Саванне.

Демонстрируя, что современные двигатели Rolls-Royce для бизнес-джетов и гражданских самолетов могут работать со 100% SAF в качестве полной опции, этот тест закладывает основу для продвижения этого типа топлива к сертификации. В настоящее время SAF сертифицирован только как смесь до 50% с обычным реактивным топливом и может использоваться на всех современных двигателях Rolls-Royce.

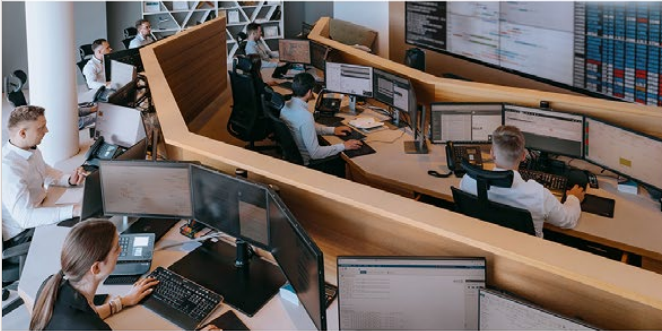
SAF, который использовался в тесте, состоит из

двух компонентов: HEFA (гидропереработанные сложные эфиры и жирные кислоты), произведенные из отработанных жиров и отработанных растительных масел компанией World Energy, и SAK - синтезированный ароматический керосин, который производится из отходов растительного сахара компанией Virent Inc. Это инновационное и полностью экологичное топливо, находящееся в разработке, устраняет необходимость добавления дополнительных компонентов на нефтяной основе и обеспечивает 100% SAF, которое можно использовать в существующих реактивных двигателях без каких-либо модификаций. Это биотопливо может сократить выбросы CO<sub>2</sub> в течение жизненного цикла примерно на 80% по сравнению с обычным топливом для реактивных двигателей при дальнейшем сокращении в будущем.






A part of Flight Consulting Group



Диспетчерский центр 24/7  
Планирование полетов



Наземное обслуживание  
Полный спектр услуг

[www.fcgops.aero](http://www.fcgops.aero)



## ТАГ подарит клиентам к Рождеству необычные подарки

В канун рождественских праздников TAG Aviation отправит своим клиентам уникальные подарки: коллекцию сделанных на заказ ароматов в виде четырех свечей, чтобы поблагодарить их за стремление к путешествиям и подчеркнуть глобальное присутствие компании.

Каждая свеча связана с конкретным сертификатом эксплуатанта TAG: Каймановы острова, Мальта, Сан-Марино и Великобритания. Набор из четырех сделанных на заказ свечей, представленный в элегантной упаковке, как бы приглашает клиентов насладиться атмосферой и ароматами этих очень индивидуальных мест.

Специально подготовленные букеты состоят из:

- **Каймановы острова** — «Ocean Walk», сочетание цитрусовых, сосны, пачулей, амбры, кедр, кожи и иланг-иланга.
- **Мальта** — «Морской бриз» — смесь инжира, морской соли, тимьяна и жасмина.
- **Сан-Марино** — «Горный мускус», смесь цедры цитрусовых, магнолии, кедр, амбры, мха и белого мускуса.
- **Великобритания** — «Розовый сад», смесь цветов вишни, жасмина, сухого дерева и розы.

Четыре свечи будут представлены как один подарок вместе с дополнительными свечами, чтобы максимально увеличить праздничное настроение. Затем инициатива будет продолжена выпуском новых ароматов, представляющих базы TAG в Гонконге, Швейцарии, Макао и Сингапуре.



## 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



## Британский брокер Moon Jet добился рекордных продаж в 2022 году

Британская брокерская и консалтинговая компания Moon Jet Group (MJG) заявила, что 2022 год стал рекордным для сделок с самолетами, и надеется удвоить результат в 2023 году. В этом году MJG закрыла 21 сделку по продаже самолетов.

«Если мы сможем превзойти достижение 2022 года, мы будем очень счастливы», — сказал изданию AIN основатель и управляющий директор компании Джеймс Мун. Мун установил отношения с более чем 600 частными владельцами самолетов по всему миру, работая над сделками с воздушными судами, от легких самолетов до бизнес-джетов Boeing. Его компания также предоставляет консультационные услуги по типам и парку воздушных судов эксплуатантам и региональным авиакомпаниям.

Мун сказал, что прогноз на 2023 год хороший, но ожидает, что «текущие завышенные цены немного

снизятся до более нормального уровня». Он добавил: «Самая большая тенденция, которую я наблюдаю сейчас, — это опытные покупатели самолетов, которые сидели в стороне, пока рынок был раскаленным добела. Если стоимость самолетов и запрашиваемые цены в следующем году упадут, именно тогда они предпримут свои шаги, и я работаю со многими такими клиентами прямо сейчас».

По словам Муна, у него есть 24 компетентных покупателя, ожидающих покупки подержанных самолетов Bombardier Learjet 60XR, отметив при этом, что такие модели, как Gulfstream G450 и G550, Falcon 7X, Cessna Citation CJ и X, а также Embraer Phenom пользуются большим спросом. Он сказал, что круг его покупателей состоит на 60% из корпоративных клиентов и 40% частных лиц, при этом около 40% клиентов сдают свои самолеты в обратную аренду, а 30% инвестируют в модернизацию салона при приобретении самолетов.



  
**FBO MINSK**



Полный спектр услуг по наземному обслуживанию  
 воздушных судов, пассажиров и экипажей  
 рейсов бизнес-авиации

**ИСКУССТВО ЦЕНИТЬ  
 ВАШЕ ВРЕМЯ**

[fbo-minsk.aero](http://fbo-minsk.aero)



## MT-Propeller начала испытания 11-лопастного винта

Компания MT-Propeller недавно провела летные испытания первого в мире, по ее словам, 11-лопастного винта. По словам немецкого производителя, первоначальные летные испытания винта этой осенью, установленного на правый турбовинтовой двигатель самолета Piper PA-31T Cheyenne, показали «очень многообещающие результаты».

Эти результаты включали 15-процентное увеличение статической тяги по сравнению со стандартным сертифицированным пятилопастным винтом. «Эта пропеллерная система в сочетании с низкими оборотами

турбины или электродвигателя открывает новые возможности для производительности, эффективности и шума», — говорится в сообщении компании.

Неясно, сможет ли MT получить дополнительный сертификат типа для такого винта. В 2019 году компания также провела летные испытания на Cheyenne винта с девятью лопастями, который, по словам MT, может помочь винтовому самолету развивать скорость до 430 узлов — в зависимости от конструкции — при снижении расхода топлива.



**FBO**  
EXPERIENCE

**FBOEXPERIENCE.COM**  
PROMOTING FBO EXCELLENCE

## G5000 для европейских Excel/XLS

Компания Garmin объявила о получении одобрения Агентством по авиационной безопасности Европейского союза (EASA) для установки авионики G5000 на Cessna Citation Excel и Citation XLS.

Напомним, что в июле 2019 года Garmin, мировой лидер в области спутниковой навигации, навигаторов и авионики, закончил сертификационные работы по установке системы Garmin G5000 на самолеты Citation Excel и Citation XLS. Garmin G5000 сочетает в себе двойную мультифункциональную сенсорную систему управления (FMS), сенсорный экран управления системами самолета и мультidisплей кабины. Эти широкоэкранные сенсорные дисплеи могут дать пилотам больше полезной информации, такой как TAWS, TCAS, информацию о плане полета, погоду. В систему включена технология синтетического видения компании Garmin (SVT), электронные карты и многое другое.

G5000 имеет экран высокого разрешения WXGA, с диагональю 12 или 14 дюймов, на который выводятся основные полетные данные (PFD) и многофункциональные дисплеи (MFD). G5000 является масштабируемой, производители самолетов могут сделать свой выбор по комбинации дисплеев. Электронные карты и схемы аэропортов Garmin SafeTaxi имеют географическую привязку и могут просматриваться на всех трех дисплеях. Интуитивно понятные контроллеры с сенсорным экраном служат интерфейсом для пилота и способствуют простоте эксплуатации и плавному переходу между различными страницами.

Обновление G5000 для Citation Excel/XLS представляет собой полностью интегрированное решение для автоматической независимой системы наблюдения и радиовещания (ADS-B), разработанное FAA и EASA.

## Вертолетные войны Нью-Йорка продолжаются

Международная вертолетная ассоциация и NBAA призывают своих членов написать письмо губернатору Нью-Йорка с требованием наложить вето на закон «о шуме от вертолетов» (дословно).

Время уходит, для чтобы помешать принятию потенциального закона, который может экономически затруднить полеты вертолетов над Нью-Йорком. В случае принятия законопроект позволит генеральному прокурору штата и любому другому лицу подать в суд на пилота, летный отдел, линейного обслуживающе-



го работника или сотрудника компании за создание «необоснованного уровня» шума вертолета в любой точке штата, даже если выполнение полетов соответствовало требованиям федерального закона и нормативно правовыми актами.

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

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

Законопроект Сената Нью-Йорка был принят обеими палатами законодательного собрания штата и теперь находится на столе губернатора Кэти Хоукул, которая должна подписать его до 23 декабря, чтобы законопроект стал законом. Международная вертолетная ассоциация (НАИ) и NBAA настоятельно просят членов связаться с Хоукул и призвать ее наложить вето на закон. НАИ предоставила своим членам шаблон письма для этого.

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



## Вертолеты с госфинансированием

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) передало отечественный вертолет Ми-8МТВ-1 АО «Камчатское авиационное предприятие».



Таким образом на сегодняшний день по программе развития лизинга российских вертолетов с государственным финансированием 2022 года поставлено 7 воздушных судов, приемка еще 5 машин запланирована до конца декабря.

В середине декабря ГТЛК также передало отечественный вертолет Ми-8МТВ-1 авиакомпании «Тайга». Это первая сделка ГТЛК с авиакомпанией. «Тайга» планирует эксплуатировать новый вертолет на социально-значимых маршрутах в Дальневосточном федеральном округе, в том числе на маршрутах, перечисленных в Постановлении Правительства РФ № 1172 от 13.07.2021.

Программы льготного лизинга ГТЛК действуют за счет бюджетных инвестиций и привлечения средств из внебюджетных источников и направлены на обновление флота российских авиакомпаний, замену устаревшей техники новыми современными воздушными судами и развитие отечественного авиастроения.

## В ЦАГИ исследуют модель конвертоплана вертикального взлета и посадки

Возможность быстрого перемещения на короткие расстояния внутри мегаполисов и между городами приобретает особую актуальность в наши дни. А значит, возрастает потребность в создании небольших летательных аппаратов, которые выполняют такие функции.

Ученые Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») провели испытания модели конвертоплана вертикального взлета и посадки. Летательный аппарат предназначен для полета в условиях плотной городской застройки. Заказчик работ – компания ООО «Бартини Дизайн».

Корпус модели конвертоплана представляет собой несущее обтекаемое тело, впереди и сзади которого на пилонах размещены четыре поворотных десятилопастных вентиляторных двигателя (устройства для преобразования работы двигателя в тягу конвертоплана).



Эксперименты проходили в аэродинамической трубе малых скоростей ЦАГИ. Модель испытывалась в полной конфигурации с работающими и неработающими двигателями. Кроме того, испытывались изолированные двигатели. В результате исследований специалисты института определили аэродинамические характеристики модели на взлетно-посадочных, крейсерских и переходных режимах полета, а также выполнили визуализацию течения на поверхности модели методом шелковинок.

Полученные аэродинамические характеристики модели и изолированных двигателей будут использованы при отработке компоновки конвертоплана вертикального взлета и посадки.

Конвертоплан вертикального взлета и посадки, разработанный фирмой ООО «Бартини Дизайн», предназначен для полета в условиях плотной городской застройки. Планируется, что аппарат, имеющий четыре поворотных вентиляторных двигателя, будет перевозить 2–4 человека, на высоте до 3000 м со скоростью до 300 км/ч и дальностью 150 км.

## Сделки с самолетами будут отложены, так как FAA вводит новые правила конфиденциальности

Сделки с самолетами в США, которые планировалось закрыть до конца года, могут быть отложены из-за новых правил, введенных FAA для защиты конфиденциальности. Как сообщает Corporate Jet Investor (CJI), на прошлой неделе агентство объявило, что приняло решение заблокировать публичный доступ к вспомогательным записям о владении самолетами которое вступило в силу незамедлительно.

«Самое большое беспокойство у нас вызывают выбор времени для этого», — сказал в беседе с CJI Джек Гилкрист, директор и акционер Gilchrist Aviation Law. «Сделать это в декабре, когда мы заняты закрытием сделок. У нас, вероятно, есть от 30 до 40 самолетов, которые мы хотим закрыть до конца года, поэтому сроки этого решения очень плохо спланированы».

FAA стремится защитить личные данные людей, зарегистрированных в электронной системе регистрации гражданских воздушных судов (CARES), которые могли предоставить конфиденциальную информацию, такую как даты рождения или удостоверение личности с фотографией, для подтверждения своей личности.

В целях защиты любой конфиденциальной информации был заблокирован публичный доступ к информации, включая документы о доверительном управлении и имуществе, а также изменения наименований, документы о слиянии, консолидации и распространении информации об активах. Подробная информация о доверенности, решении правления, конкурсном управлении, заявления компании

с ограниченной ответственностью и даже сведения о банкротстве больше не будут доступны.

В качестве изменения своей позиции о запрете любого публичного доступа к этим вспомогательным записям в письме от 15 декабря FAA заявило, что с завтрашнего дня разрешит публичный доступ к сводной странице вспомогательных записей, хотя это только уведомит экспертов о наличие важных записей не раскрывая подробностей.

Джек Гилкрист сказал, что в соответствии с новыми правилами можно будет получить доступ к информации, необходимой в ныне закрытых документах, но это замедлит сделки, и будет труднее получить старые документы, так как вовлеченные лица должны будут представить письменные запросы в FAA и тем, кто упоминается в документах. Затем FAA необходимо будет просмотреть документы, чтобы отредактировать любую потенциально конфиденциальную информацию, прежде чем отправить ее.

«FAA уже на шесть месяцев затягивает обработку документов», — сказал Гилкрист. «Это увеличит их просрочку в оформлении документов. Трудно сказать, насколько длительными будут задержки, но это не поможет, когда у них уже не хватает персонала».

Он сказал CJI, что есть «четкое решение», которое может принести пользу всем. «Мы попросили их идентифицировать нас как «лиц, имеющих доступ к публичным документам» в качестве исключения из этого публичного правила и разрешить нам доступ к этим записям, но не разглашать конфиденциальную информацию третьим лицам», — сказал он. «Они никогда не позволяли нам присоединиться к ним и инсайдерам. Мы полны надежд, но посмотрим, что из этого получится».





## Jefferies: запасы и цены на вторичном рынке растут

По данным аналитической компании Jefferies, после достижения исторического минимума в 2021 году количество бизнес-джетов на вторичном рынке снова идет вверх, отметив в декабре 14-процентный скачок в годовом исчислении и рост на 6% по сравнению с предыдущим месяцем. Между тем, цены выросли на 21% по сравнению с прошлым годом.

Ссылаясь на данные Amstat компания сообщает, что за последние шесть месяцев доступные запасы на вторичном рынке бизнес-авиации выросли на 31%. Запасы самолетов, выпущенных менее семи лет назад, увеличились на 64% по сравнению с прошлым годом и на 12% по сравнению с ноябрем. Несмотря на это увеличение, на продажу выставлено только 3,3% парка, что значительно ниже среднего пятилетнего

показателя в 5,9%. В декабре парк тяжелых самолетов увеличился на 27% по сравнению с прошлым годом, а средних и легких бизнес-джетов — на 13% и 9% соответственно.

Количество выставленных на продажу самолетов Embraer выросло на 26% по сравнению с прошлым годом, до 24 единиц, но по-прежнему составляют 2,1% от эксплуатируемого флота. Джеты Phenom лидируют в этом росте. Тем временем количество Cessna Citation на вторичном рынке подскочило на 62% по сравнению с прошлым годом, до 105 единиц, что обусловлено появлением на рынке большего количества самолетов XLS/XLS+, CJ1+, X и Mustang. Это по-прежнему составляет всего 2,7% от активного флота. Запасы самолетов Bombardier увеличились на 71%, до 60 воздушных судов, а количество доступных бизнес-джетов Challenger выросло на 600%.

Доступные запасы Gulfstream также выросли на 78%. Данные Amstat показывают, что Gulfstream произвела 23 самолета G700, готовясь к вводу в эксплуатацию в третьем квартале 2023 года. Учитывая шесть опытных самолетов, предположительно, 17 джетов предназначены для клиентов.

Количество бизнес-джетов Dassault на вторичном рынке увеличилось на 83%, но на продажу выставлено всего 11 самолетов, что составляет всего 2,1% от активного парка.

Между тем цены на Cessna Citation выросли на 37% по сравнению с прошлым годом, на самолеты Embraer — на 27%, на Dassault Falcon — на 15%, а на Gulfstream — на 3%. Цены на Bombardier увеличились на 21%, но стоимость джетов Learjet стремительно растет: в декабре рост составил 113% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.



## Rega дополнительно заказывает 12 пятилопастных H145

Швейцарская авиационно-спасательная служба Rega заказала вторую партию из 12 пятилопастных вертолетов H145 для эксплуатации со своих горных баз. Они заменят существующий парк вертолетов AW109SP.

Этот новый заказ следует за первоначальным контрактом на девять H145, объявленным в марте этого года. К 2026 году Rega будет эксплуатировать парк, состоящий из 21-го пятилопастного вертолета Airbus H145.

«Мы понимаем, что для эффективной работы авиационных спасательных служб в Швейцарии первостепенное значение имеет способность оптимально работать на высоте», — говорит Бруно Эвен, генеральный директор Airbus Helicopters. «Пятилопастный H145 приземлился на горе Аконкагуа в Аргентине, высота которой почти 7000 метров — ни один другой двухдвигательный вертолет никогда не достигал такого результата. Вот почему мы особенно гордимся тем, что Rega доверилась пятилопастному вертолету H145 и решила сделать его единственным типом вертолета в своем парке для выполнения столь важных задач».

«Выбирая H145 с пятью лопастями, мы гарантируем, что Rega и впредь сможет оказывать своим пациентам надежную и профессиональную воздушную медицинскую помощь в течение следующих 15 лет», — говорит Эрнст Колер, генеральный директор Rega.

Пятилопастные вертолеты H145 будут оснащены современной навигационной системой, специально разработанной с учетом потребностей оператора, что повысит возможности миссий и безопасность операций. Вертолет будет использовать новые возможности системы управления полетом GTN750 Xi от Garmin. Она будет интегрировать и контролировать мультисенсорную систему, обеспечивающую высокоточные и на-

дежные навигационные возможности. Даже в случае потери сигнала GPS вертолет будет безопасно выполнять полет благодаря инерциальной навигационной системе Thales. Это решение еще больше улучшит навигационные характеристики в условиях низкой видимости при полетах по приборам и позволит вертолету быть сертифицированным по навигационной схеме RNP-AR 0.1, которая является наиболее точной нави-

гационной схемой для вертолетов. Конфигурация также включает в себя новый подъемник Vincotion, который сертифицирован для пятилопастного H145, что обеспечивает высочайшие стандарты безопасности.

Rega управляет 14 базами HEMS в Швейцарии. В прошлом году экипажи вертолетов выполнили 14 330 вылетов, в том числе перевезли 471 больного COVID-19.





## Saudia Private Aviation: основная задача, стоящая перед компанией – увеличить парк самолетов

Крупнейший саудовский оператор Saudia Private Aviation (SPA) стремится существенно изменить ситуацию на ближневосточном рынке бизнес-авиации. В рамках MEVAA BizavNews удалось пообщаться с генеральным директором Saudia Private Aviation Фахадом Аль Джарбоа.

Основная задача, стоящая перед компанией – увеличить парк самолетов. «Из-за нехватки провозных мощностей у нас 94% заявок остаются неудовлетворенными. Клиенты уходят к операторам из других стран, и это нас в корне не устраивает. Сейчас одинаково востребованы и групповые чартеры и полеты небольшими компаниями и VVIP чартеры для топ-менеджмента крупных корпораций. Во всех этих сегментах у нас явные недоработки».

SPA ожидает прибытия Embraer Praetor 500 в третьем квартале следующего года и имеет опцион на второй. Аль Джарбоа намекнул, что бизнес-джеты размером Boeing BBJ будут в его списке целей, именно для VVIP клиентов.

Пока же SPA получил несколько широкофюзеляжных самолетов из флота материнской компании Saudi Arabian Airlines для чартера. «Зачем нам заново что-то изобретать? У кого-то есть самолет, почему бы не работать вместе и не использовать наш сертификат эксплуатанта?». В течении двух месяцев в SPA уже смогут рассказать о своих договоренностях по увеличению парка. Возможны и варианты аренды, но это исключительно для удовлетворения «немедленного спроса».

В целом же Аль Джарбоа подчеркнул центральную часть плана «Vision-2030». «Я не хочу звучать негативно, но в прошлом Саудовская Аравия была не так легко доступна», — сказал он. «Ведение бизнеса

было непростым из-за отсутствия правил и, возможно, отсутствия синхронизации между различными государственными органами. В Vision 2030 есть ряд программ и инициатив, направленных на то, чтобы правительство работало как единое целое, для облегчения условий ведения бизнеса, чтобы операторам и всем остальным было легче приходить и вести бизнес в Саудовской Аравии».

Программа Саудовской Аравии Vision 2030 наиболее известна своими запланированными мегапроектами, в том числе новой экономической зоной NEOM; «Линия» — прямолинейный город протяженностью 170 км (часть NEOM); и проект «Красное море», направленный на развитие туризма.

Vision 2030 имеет три столпа: во-первых, статус страны как сердца арабского и исламского мира; во-вторых, превращение страны в глобальный инвестиционный центр; и в-третьих, превращение Саудовской Аравии в глобальный центр, соединяющий Африку, Азию и Европу.

Главное управление гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) хочет развивать деловую авиацию, чтобы помочь воплотить Vision 2030 в реальность. В стране планируется добавить четыре специализированных аэропорта бизнес-авиации, 11 терминалов для частных самолетов и более 400 вертолетных площадок. (NEOM строится с расчетом на ввод в эксплуатацию eVTOL).



## В IADA рассчитывают на «сильный» 2023 год

Активный декабрь для дилеров по продаже деловых самолетов завершает мощный год для членов Международной ассоциации дилеров самолетов. Согласно статистике IADA, за первые 11 месяцев года члены ассоциации купили и продали более 1200 деловых самолетов на сумму \$8 млрд.

Темпы деловой активности в декабре еще больше ускорились благодаря увеличению ассортимента и приближающемуся окончанию 100%-ой бонусной



амортизации в Соединенных Штатах, самом активном рынке в мире, сообщается в релизе ассоциации.

Хотя рыночный отчет IADA за четвертый квартал не будет опубликован до января, предварительные прогнозы показывают, что к концу года члены организации смогут провести более 1320 сделок на сумму более \$8,8 млрд.

«Потрясающе стабильный год превзойдет удивительно сильный 2021 год, когда продажи подержанных деловых самолетов резко выросли, а количество доступных самолетов значительно упало с марта 2020 года, когда пандемия вызвала кратковременный обвал рынка. Члены IADA видят признаки того, что в 2023 году рынок может нормализоваться, в зависимости от многих факторов, включая мировую экономику и региональную стабильность», - комментируют в IADA.

### Куда движется рынок в 2023 году?

Зиппора Мармор, председатель IADA и вице-президент по сделкам с воздушными судами отметила, что сигналы, которые наблюдают в IADA от брокеров-дилеров и поставщиков услуг, заключаются в том, что рынки начинают нормализоваться, и покупатели становятся более рациональными. «Безумие последних 12-24 месяцев немного улеглось, и мы считаем, что это полезно для нашей отрасли. Воздушные суда больше не дорожают такими неустойчивыми темпами, как это было в течение многих кварталов, что создавало замечательные времена, а также создавало множество проблем для разных типов покупателей и продавцов. Мы действительно думаем, что первая половина 2023 года будет сильной, поскольку видим, что некоторые покупатели ждут, что произойдет после того, как будет отменена 100% бонусная амортизация в США, и

закончилась спешка с закрытием сделок в конце года. И, конечно же, мы наблюдаем увеличение запасов».

### Международная деятельность

В 2022 году IADA расширила свой глобальный профиль, присоединившись к Азиатской ассоциации деловой авиации, базирующейся в Гонконге. Членство в AsBAA расширяет деятельность IADA в Большом Китае и Юго-Восточной Азии. IADA продолжила отношения с несколькими другими организациями деловой авиации по всему миру, и ее члены продолжают следить за глобальной геополитической ситуацией и экономикой.

«Конфликт на Украине и воздействие России повлияли на активность в Европе. Политика Китая в отношении Covid сильно повлияла на деловую авиацию в Азии, особенно там, где было очень ограниченное, если не полностью закрытые перемещения», — сказала Мармор. «За последние 12–24 месяца это дало нам запасы. Мы продали большое количество самолетов из Китая и продолжаем это делать, в первую очередь в США. Все эти факторы действительно важны в нашей отрасли, и мы посмотрим, что из этого получится».

### Институциональный рост

В 2022 году ассоциация выросла до 52 аккредитованных дилеров, добавив несколько новых международных членов, расширив присутствие IADA за рубежом и добавив нового члена из числа производителей, который счел отношения, построенные с дилерами IADA, ценными для своих программ продажи самолетов. Кроме того, к экспертам по сделкам в рамках организации присоединились еще многие участники, сертифицированные IADA по продуктам и услугам.



## FlyExclusive сокращает 50 сотрудников

Оператор карточных программ и чартерных рейсов FlyExclusive, который ранее быстрыми темпами набирал сотрудников, в пятницу объявил об увольнении. Компания из Кинстона, Северная Каролина, уволит около 50 сотрудников.

Как сообщает Private Jet Card Comparisons, за последние два года компания удвоила численность персонала с 400 до более 800 человек, так что эти увольнения составят уменьшение численности персонала примерно на 6,25%. В то же время флот оператора вырос с 55 самолетов в декабре 2020 года до 90 воздушных судов в настоящее время.

В служебной записке для сотрудников президент компании Томми Сауэрс написал: «С тяжелым сердцем мы сообщаем, что в рамках нашей ранее объявленной программы сокращения затрат мы начнем реструктуризацию отдельных должностей в отделах операций, технического обслуживания и кадров. Это было одно из самых трудных решений, которые нам приходилось принимать, и оно было принято не в спешке, а скорее с большим вниманием, чтобы обеспечить долгосрочное здоровье и успех компании». Ранее компания заявляла, что рост в будущем приведет к увеличению штата до 2500 человек.

В октябре FlyExclusive объявила об IPO и о своем втором заказе в этом году на новые самолеты от Textron Aviation. Это стало для компании первым случаем заказа новых частных самолетов. Новые самолеты являются частью программы долевого владения, которую оператор запускает в условиях перенасыщения рынка.

Согласно исследованию среди подписчиков Private Jet Card Comparisons, количество пассажиров, использующих долегие программы, утроилось по сравнению с прошлым годом.

Топ-менеджеры отрасли во время конференции Corporate Jet Investor говорили, что операторы все еще борются с задержками в цепочке поставок, связанными с Covid, включая задержки с быстрым ремонтом самолетов. Увольнения FlyExclusive также происходят из-за того, что в отрасли наблюдается падение активности чартерных рейсов ниже рекордных уровней прошлого года, хотя спрос все еще выше, чем до Covid.

FlyExclusive, по-видимому, все еще находится в стадии роста. Ее карточная программа Jet Club, запущенная

в конце 2019 года, увеличила долю рынка с 3,7% до 8,6% в годовом исчислении, при этом вознаграждение увеличилось на 41,2% по сравнению с 2021 годом, что является самым большим приростом среди всех крупных игроков.

Тем не менее, с учетом того, что почасовые цены в отрасли на карточные программы выросли более чем на 30% с конца 2020 года, число пассажиров, которые заявляют, что будут регулярно летать частными самолетами, снизилось с 57% до 40% по сравнению с прошлым годом.



## Индия проведет собственную выставку деловой авиации

Air Expo India, совершенно новая выставка деловой авиации, пройдет в ноябре 2023 года в Международном аэропорту Индиры Ганди, главном международном аэропорту, обслуживающем Дели, столицу Индии. Организаторы мероприятия DIAL и Adone Events подписали соглашение об организации шоу.

Как отмечается в релизе выставки, бизнес-авиация играет важную роль в растущей экономике Индии. Запуск выставки подчеркивает потенциал роста авиационного рынка страны, поскольку в регионе предлагается расширение парка самолетов и производство eVTOL. В настоящее время Индия является третьим по величине авиационным рынком в мире и, как ожидается, станет крупнейшим авиационным рынком к 2030 году с точки зрения пассажиропотока, прогнозирует Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA). Приблизительно 90% деятельности по техническому обслуживанию и ремонту в интересах Индии в настоящее время осуществляется за предела-



Air Expo  
india



# AIR EXPO INDIA

## 22-23-24 NOVEMBER 2023

INDIRA GANDHI INTERNATIONAL AIRPORT - NEW DELHI

### ASIA'S BIGGEST GENERAL & BUSINESS AVIATION EXHIBITION



ми страны. Тем не менее, правительство Индии пересмотрело свою политику, чтобы облегчить ведение бизнеса и сделать Индию мировым лидером в секторе техобслуживания.

Air Expo India будет проходить в течение трех дней. Здесь соберутся экспоненты и делегаты из Азии и Ближнего Востока, представляющих местные и международные аэрокосмические компании, владельцев, операторов, поставщиков и СМИ. Впервые в отрасли на выставке будет представлена одна из крупнейших статических экспозиций eVTOL в поддержку намерения Индии стать центром производства этих воздушных судов.

Air Expo India нацелена на экспонентов АОН и деловой авиации, которые соберутся на статической площадке общей площадью 60000 кв.м. Пространство будет вмещать более 100 воздушных судов, начиная

от одно- и двухдвигательных моделей и заканчивая турбовинтовыми и частными самолетами. Формат шоу будет отражать подход, принятый на выставках Abu Dhabi Air Expo, France Air Expo и African Air Expo, также организованных Adone Events, которые предлагают экспонаты, расположенные рядом со взлетно-посадочной полосой, что позволяет производителям представить весь спектр своих самолетов.

«Для меня большая честь, что DIAL проявил доверие к Adone Events, согласившись сотрудничать с нами в этом захватывающем новом предприятии. Наш опыт, знания и сеть авиационных контактов таковы, что мы уже можем подтвердить, что более 200 авиационных компаний выразили большую заинтересованность в участии. Рост авиации в Индии отражает потребность в международных выставках такого типа, и мы рады принять в этом участие», — сказал Дидье Мэри, генеральный директор Adone Events.



## Рекордный год для бизнес-авиации, хотя тенденция ослабевает

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, количество рейсов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов за первые 18 дней декабря этого года упало на 2% по сравнению с декабрем прошлого года, но все еще на 10% больше, чем три года назад.

В течение 2022 года, который почти завершился, глобальная активность бизнес-авиации выросла на 10% по сравнению с 2021 годом, на 54% по сравнению с 2020 годом и на 14% по сравнению с 2019 годом. На 50-й неделе глобальные рейсы бизнес-авиации выросли на 6% по сравнению с предыдущей неделей, но на 3% меньше, чем в 50-й неделе прошлого года.

В этом месяце регулярные авиакомпании летают на 12% больше по сравнению с прошлым годом, и на 20% меньше относительно декабря 2019 года. Глобальная активность грузовых авиаперевозок снизилась на 9% по сравнению с прошлым годом, но на 5% больше, чем три года назад.

### Северная Америка

Трафик бизнес-джетов в Северной Америке в этом месяце снижается на 4% по сравнению с прошлым годом, хотя по-прежнему на 12% выше относительно декабря 2019 года. Что касается летных часов, то прирост по сравнению с декабрем 2019 года составляет 17%. С начала года рынок бизнес-авиации в Северной Америке вырос на 12% по сравнению с 2021 годом и на 18% по сравнению с 2019 годом. 50456 рейсов бизнес-джетов, выполненных на 50-й неделе, сопоставимо с 57147 полетами, выполненными на рекордной 14-й неделе этого года. По мере приближения праздников 50-я неделя была на 3% более загруженной, чем 49-я, но на 4% ниже, чем 50-я неделя 2021 года.

В этом месяце активность бизнес-джетов зависит от типа оператора. Полеты чартерных компаний снизились на 21% по сравнению с декабрем 2021 года, в то время как частные рейсы выросли на 9% по сравнению с прошлым годом, и на 25% относительно 2019 года.

Departure Airport	Departures PTD	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
KTEB,TEB,Teterboro,New York	4,846	1.0%	166.1%	6.9%
KPBI,PBI,Palm Beach Intl.,Wes...	2,564	-2.6%	33.8%	64.9%
KLAS,LAS,McCarran Intl.,Las V...	2,167	-3.3%	165.6%	25.8%
KDAL,DAL,Dallas Love Field,Da...	2,086	12.8%	35.4%	19.5%
KIAD,IAD,Washington Dulles I...	1,839	7.9%	97.3%	4.7%
KVNY,VNY,Van Nuys,Los Angel...	1,712	-10.9%	39.9%	19.1%
KOPF,OPF,Miami-Opa Locka E...	1,627	-15.1%	22.5%	25.1%
KHPN,HPN,Westchester Count...	1,611	-10.0%	42.6%	-5.8%
KHOU,HOU,William P Hobby,H...	1,521	3.6%	42.3%	11.3%
KSDL,SCF,Scottsdale,Phoenix (...)	1,366	-16.3%	16.9%	31.2%
KPKD,PDK,DeKalb Peachtree,A...	1,142	-20.8%	28.3%	-5.3%
KAPF,APF,Naples Municipal,N...	1,135	-22.6%	0.8%	22.8%
KBNA,BNA,Nashville Intl.,Nas...	1,121	2.2%	85.6%	27.4%
KAPA,APA,Centennial,Denver (...)	1,101	-10.0%	20.3%	5.1%
KSNA,SNA,John Wayne -Orang...	1,100	-14.5%	46.7%	19.7%
Grand Total	138,579	-3.7%	49.2%	11.9%

*Вылеты из аэропортов Северной Америки в декабре 2022 года по сравнению с предыдущими годами*

Текущая тенденция с начала года чартерного и долевого флотов почти на 30% выше по сравнению с 2019 годом, хотя чартерный рынок на несколько пунктов ниже уровня 2021 года.

В этом году корпоративный парк загружен на 18% больше, чем в прошлом году, с ростом на 5% по сравнению с 2019 годом. Частные летные отделы имеют наибольшую долю в общей активности, около 25%, и самый большой рост по сравнению с 2021 годом, на 22%.

### Европа

Полеты бизнес-джетов в Европе сокращаются на 8% по сравнению с декабрем прошлого года и приближаются к тому же объему, который наблюдался в декабре 2019 года.

На 50-й неделе количество рейсов бизнес-авиации в Европе снизилось на 7% по сравнению с 50-й неделей

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	1,152,963	71%	11.9%	52.3%	-20.3%
Business Aviation	264,556	16%	-2.3%	34.3%	10.2%
Other	143,488	9%	21.2%	55.4%	26.5%
Cargo	63,728	4%	-9.1%	-7.8%	5.2%
Grand Total	1,624,735	100%	9.0%	45.7%	-12.7%

*Глобальные полеты самолетов, декабрь 2022 г., по сравнению с предыдущими годами*

прошлого года, что показывает небольшое улучшение по сравнению со снижением на 11% за последние 4 недели. Франция имеет самую слабую тенденцию на 50-й неделе с падением активности на 18%. В декабре пока самым загруженным рынком является Великобритания, и она продолжает расти по сравнению с прошлым годом.

Напротив, во Франции, Германии и Испании в декабре 2022 года наблюдается снижение по сравнению с декабрем 2021 года. На уровне аэропортов тенденции варьируются от снижения на 15% во французских аэропортах Ницца и Ле-Бурже, до роста на 12% в Чампино и Ататюрк.

### Остальной мир

Трафик бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы по-прежнему значительно превышает допандемийный декабрь, активность на 57% выше по сравнению с 2019 годом, и на 18% выше относительно прошлого года. За последние четыре недели полеты бизнес-авиации в Африке выросли на 16% по сравнению с 2021 годом, в Азии — на 32%, в Южной Америке — на 5%. На Ближнем Востоке трафик увеличился на 33% по сравнению с прошлым годом.

Поскольку в прошлые выходные (18 декабря) чемпионат мира по футболу подошел к концу, в ключевых аэропортах чемпионата мира, Хамад (ОТНН), Доха (ОТВД), Аль-Хор (ОТВК), за 29 дней турнира наблюдался рост среднесуточных прибытий на 451% по сравнению с предыдущими четырьмя неделями. 18 декабря, в день финала, в ключевые аэропорты чемпионата мира прибыло на 198% больше бизнес-джетов по сравнению с 20 ноября, днем церемонии открытия.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «В последние несколько месяцев наблюдалось падение спроса на бизнес-джеты в постпандемийный период, и этой зимой в Европе мы начинаем наблюдать более низкий уровень активности, чем в 2019 году. Перспективы рецессии в экономике, вероятно, закрепят этот спад в 2023 году. США выглядят более устойчивыми, с умеренным спадом по сравнению с прошлым годом, что приближает рынок к траектории роста на 5–10% в течение 2023 года по сравнению с 2019 годом».

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)
LFPB, LBG, Paris-Le Bourget, Paris (FR)	1,121	4.7%	-15.1%
LSGG, GVA, Geneva Cointrin Intl., Geneva (CH)	739	3.1%	-1.6%
EGLF, FAB, Farnborough, London (GB)	696	2.9%	-7.7%
LSZH, ZRH, Zurich, Zurich	639	2.7%	1.1%
EGGW, LTN, London Luton, London (GB)	611	2.6%	-2.4%
LFMN, NCE, Nice-Côte d'Azur, Nice	559	2.3%	-14.0%
LIML, LIN, Milano Linate, Milan (IT)	495	2.1%	2.7%
EGKB, BQH, London Biggin Hill, London (GB)	450	1.9%	-2.8%
LIRA, CIA, Ciampino-G. B. Pastine Intl., Rome (IT)	355	1.5%	12.7%
LOWW, VIE, Vienna Intl., Vienna (AT)	352	1.5%	8.6%
LTBA, ISL, Ataturk Intl., Istanbul	343	1.4%	20.8%
EDDB, SXF, Berlin-Schoenefeld, Berlin (DE)	342	1.4%	5.9%
LEMD, MAD, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Madrid (ES)	314	1.3%	-6.5%
EHAM, AMS, Amsterdam Schiphol, Amsterdam (NL)	313	1.3%	9.8%
EDDM, MUC, Munich, Munich	298	1.2%	-19.9%
Grand Total	23,854	100.0%	-8.2%

Рейсы по аэропортам Европы, декабрь 2022 г. по сравнению с предыдущими годами



Прибытие в аэропорты чемпионата мира по футболу



## Что-то витает в воздухе?

*В своей очередной колонке в AINonline генеральный директор и основатель брокерской компании Mesinger Jet Sales Джей Месингер размышляет о нынешнем состоянии вторичного рынка.*

Я не думаю о смене тренда, хотя он может показаться немного прохладнее. В последнее время — это скорее изменение конъюнктуры вторичного рынка деловых самолетов.

Я здесь не для того, чтобы объявить о больших колебаниях на нашем рынке, но я собираюсь обозначить области изменений, которые вижу и чувствую. Я всегда осторожен с тем, чтобы кричать, что перемены уже здесь, пока они не произошли.

Очевидные и часто обсуждаемые проблемы рецессии, повышение процентных ставок и геополитиче-

ские вызовы — всё это причины, по которым многие прогнозисты гадают о нашем будущем. Я хочу поговорить о влиянии этих индикаторов.

Я посмотрел данные Amstat за 11 месяцев продаж бизнес-джетов с января по ноябрь 2020 года, и было продано 1795 самолетов. Фактически, это больше, чем за тот же период годом ранее. Как мы все помним, это было начало пандемии Covid, и никто из нас, профессионалов отрасли или наших клиентов, не знал, как это повлияет на отрасль. Но 2020 год оказался одним из самых лучших годов по сделкам в нашей истории. Проблем с поставками еще не было, и цены еще не начали расти. У тех, кто покупал в 2020 году, был отличный выбор и хорошие цены.

Затем последовал период с января по ноябрь 2021 года, когда было совершено 2580 сделок с самолетами. Какой прыжок! Большинство покупателей в 2021 году впервые становились владельцами самолетов. Результатом их аппетита к частным самолетам стало резкое истощение имеющихся запасов. Они стали платить больше, у них стало меньше выбора, и они потеряли контроль над процессом, поскольку продавцы диктовали свои условия.

Теперь давайте посмотрим на тот же 11-месячный период 2022 года. В этом году количество сделок сократилось на 17%, а общий объем продаж самолетов составил 2132 самолета. Некоторые утверждают, что это стало результатом гораздо меньшего предложения, в то время как другие могут утверждать, что это результат меньшего спроса. Но большинство может согласиться, что это, вероятно, совокупность обоих явлений, которые привели к такому количеству продаж в прошлом году.

В прошлом месяце я выступал на конференции CJJ



в Майами, и один из вопросов, заданных нашей группе, был: «Мы на пике?» Я поинтересовался у спрашивающего, о каком пике он говорит — пике цен или спроса? Я ответил на вопрос с обеих точек зрения.

Я чувствую, что мы преодолели ценовой пик в августе или сентябре. При этом я не утверждаю, что цены падают, а только то, что они перестали расти. Далее я предположил, что, по моему мнению, в 2023 году мы начнем наблюдать то, с чем мы как отрасль всегда

сталкивались, а именно: ежегодный уровень потерь стоимости составит от 5% до 10% в год. Эта разница между ставками обычно связана с возрастом и типом самолета.

Кроме того, я видел несколько корректировок цен в августе или сентября, которые обычно представляли собой то, что могло быть слишком агрессивным и конъюнктурным ценообразованием. Многие продавцы в этом году были привлечены к этому рынку,

чтобы получить ранее невиданный потенциал роста своих инвестиций в авиацию, и теперь, понимая, что они, возможно, зашли слишком далеко, немного отступают.

Одна вещь, которую я упомянул, обсуждая идею о том, что мы, возможно, также достигли пика спроса, — это взгляд на время экспозиции на рынке. Она увеличивается и позволяет покупателям проявлять менее безумный подход, поскольку они больше не чувствуют, что самолет, который появится на рынке сегодня утром, обязательно исчезнет к закату того же дня.

Я вижу, что в большинстве категорий день ото дня выставляется на продажу все больше самолетов. Отчасти это связано с поставками новых самолетов, переосмыслением размера летного отдела и ощущением владельцев, что получение прибыли, полученной от стоимости самолета, является своевременным. Кроме того, я считаю, что многие владельцы, которых заманили в собственность, думая, что доход от чартера действительно может компенсировать инвестиции, теперь считают, что продажа — это то, где может быть реальный потенциал роста.

Итак, что витает в воздухе? Я думаю, мы начнем наслаждаться продолжающимся увеличением запасов. Больше выбора — это всегда хорошо. Чуть более выгодные цены и, что самое приятное, меньше безумия.

Такое сочетание сохранит инвестиции каждого. Суть в том, что это изменение является легким сдвигом. Наверное, просто очень хорошая погода. Наслаждайтесь!

*Источник: AINonline*





## Для Global Jet прогноз на 2023 год остается позитивным

Можно сказать, что 2022 год был сложным, однако спрос на чартерные перевозки растет, и Global Jet ожидает устойчивого роста в сегменте управления поскольку на рынок выходят новые покупатели в поисках прозрачности и сервиса.

После обнадеживающей первой половины 2022 года компания Global Jet со штаб-квартирой в Швейцарии продолжила рост во второй половине года, увеличив количество бронирований чартерных рейсов на 13% по сравнению с 2021 годом.

По сообщению компании, путешественники, которые обычно летали первым классом коммерческих авиакомпаний, теперь постепенно переходят на частные рейсы. Недавний опрос Honeywell показал, что примерно 74% этих новых участников рынка планируют продолжать частные полеты в 2023 году на том же уровне, что и в 2022 году. Этим путешественникам особенно понравилась гибкость, скорость и направления, предлагаемые бизнес-джетами с небольшим салоном.

Global Jet еще больше расширила свой чартерный парк за счет более разнообразных типов воздушных судов. За последние несколько месяцев было добавлено пять новых самолетов: два Global 6000, PC-24, Boeing 737-700 и Phenom 300. Салон одного из Global 6000 разделен на три зоны и имеет специальные функции для любителей развлечений, такие как Bluetooth, Airplay, Chromecast и HDMI direct. Он также оснащен тремя iPad, подписками Amazon Prime и Netflix, которые уже предварительно загружены. Второй Global 6000 рассчитан на 14 пассажиров. Передняя каюта предлагает клубный люкс с четырьмя эргономичными креслами представительского класса, а также четырехместную переговорную и обеденную зону. В кормовой каюте есть трехместный диван напротив двухместного клуба. Специальная зона для экипажа в передней части самолета обеспечивает конфиденциальность пассажиров во время дальнемагистральных рейсов.

Pilatus PC-24 2020 года выпуска, базирующийся в аэропорту Андорра-Сеу-Д'Уржелль в Испании, недалеко от княжества Андорра, должен стимулировать испанский рынок. Восемиместный чартерный самолет, который будет храниться в специальном ангаре, оборудованном солнечными батареями, способен приземляться на неровных и коротких взлетно-посадочных полосах.

Falcon 8X — первый самолет, оснащенный авионикой EASy IV. Техническое обновление было завершено в середине ноября 2022 года, и эти новые и улучшенные функции повышают безопасность пассажиров и упрощают навигацию. Это также повышает эксплуатационную безопасность, улучшает ситуационную осведомленность и оптимизирует эксплуатацию воздушного судна.



С началом сезона зимних отпусков Global Jet заметила определенную тенденцию в направлениях полетов клиентов. В первую пятерку входят Сейшельские острова, Сен-Мориц, Куршевель, Мальдивы и Карибский бассейн.

Подразделение продаж и приобретений самолетов заканчивает год бурной деятельностью, при этом большинство сделок успешно завершены вне рынка. Это сегмент, в котором Global Jet зарекомендовала себя как с точки зрения заключения сделок, так и с точки зрения достижения высоких цен от имени владельцев.

Благодаря постоянному высокому спросу в США на поддержанные самолеты, компании удалось совершить многочисленные сделки по приобретению дальнемагистральных и широкофюзеляжных самолетов от Airbus, Boeing, Bombardier, Gulfstream и Dassault. Многие из сделок, заключенных в этом году, были совершены по рекомендациям существующих клиентов и партнеров по всему миру. Типы самолетов широко варьировались, тогда как в последнее десятилетие компания в основном сосредоточилась на продаже и покупке дальнемагистральных самолетов. Подразделение недавно заключило сделку по приобретению Pilatus PC-24, а также Citation CJ3, а затем от имени европейского покупателя потрясающего VIP-лайнера.

В целом в течение всего года спрос оставался высоким, и некоторым клиентам даже удалось получить прибыль, продав самолеты дороже, чем они заплатили несколько лет назад. Global Jet уже давно не видела такого рынка, но маловероятно, что эта тенденция сохранится. Тем не менее, в краткосрочной перспективе ожидается положительный спрос на вторичном рынке, так как интерес к приобретению новых самолетов находится на самом высоком уровне, а производители указывают сроки поставок от двух до трех лет. Уров-

ни производства увеличились, но они изо всех сил пытаются найти квалифицированную рабочую силу и испытывают постоянные проблемы с цепочкой поставок.

Вторая половина 2022 года также была очень плодотворной для отдела управления воздушными судами. С лета 2022 года Global Jet подписала пять контрактов на управление и эксплуатацию самолетов: два Global 6000, Boeing 737-700, Pilatus PC-24 и Phenom 300. Кроме того, в начале 2023 года подразделение ожидает три новых поставки: два Global 7500 и Citation CJ4.

2022 год был сложным, однако Global Jet ожидает устойчивого роста в этом сегменте рынка, поскольку на рынок выходят новые покупатели в поисках самого высокого уровня прозрачности и обслуживания.

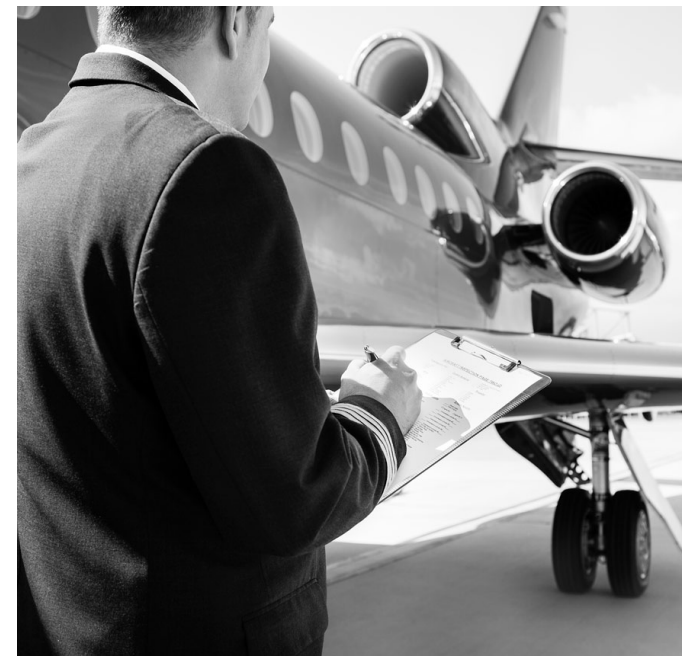
Июль 2022 года также стал еще одной важной вехой для отдела по управлению самолетами, получившего соглашение по внутреннему Part 145. Процесс получения лицензии Part 145 требует больших усилий, и после шести месяцев аудита компания особенно рада возможности получить такую возможность. Global Jet — одна из немногих компаний, получивших этот сертификат без ангара. Это означает, что она может выполнять линейное техническое обслуживание. Согласно EASA Part 145, AMC 145.A.10, линейное техническое обслуживание — это «любое техническое обслуживание, которое проводится перед полетом, чтобы убедиться, что самолет подходит для предполагаемого полета». Это повысит гибкость, улучшит все процессы технического обслуживания, увеличит скорость и позволит новым пилотам обучаться некоторым простым и базовым задачам.

Компания также получила разрешение на выполнение коммерческих рейсов в Австралию, Малайзию

и на Филиппины. Повышенный спрос на чартерные рейсы в сочетании с недавно полученными дальнемагистральными самолетами сделает Global Jet более конкурентоспособной.

После получения временного разрешения на перевозку опасных грузов и постоянного аудита оператор теперь получил постоянное разрешение на перевозку опасных грузов для своего Boeing 737. Теперь также разрешено перевозить грузы на всех самолетах компании с регистрацией Арубы.

А внутри компании активно разрабатывается и внедряется новейшее централизованное программное обеспечение в различных отделах, чтобы повысить эффективность, проактивность, скорость, уменьшить количество ошибок и полностью отказаться от бумаги.





## Направление на Восток

*VizavNews* начинает серию публикаций, посвященных подведению итогов 2022 года. Сегодня у нас в гостях Генеральный директор ООО «Джет Тревел Клуб» Евгений Юрьевич Бахтин, который расскажет не только о сложных перипетиях рынка в уходящем году, но и попытается спрогнозировать ситуацию в ближнесрочной перспективе.

**Евгений Юрьевич, позвольте начать с конца. Можно ли сказать, что 2022 год со всем его негативным экономическим и, отчасти, политическим фоном российская отрасль бизнес-авиации выдержала, хоть и с определенными потерями?**

Сразу скажу, что российская бизнес-авиация достойно прошла беспрецедентно бурные взлеты и падения рынка 2022г., хотя и не обошлось без потерь. В целом, рыночные колебания спроса на услуги бизнес-авиации в России отражали общемировые тренды развития, хотя и обладали специфическими чертами российского рынка деловой и частной авиации.

Общемировые тенденции и стремления пользователей к индивидуализации воздушного транспорта под влиянием ковидных ограничений и инфекционных опасений путешественников стимулировало резкий спрос на услуги всех форм бизнес-авиации, приобретение воздушных судов этого класса, использование

ВФО, отделенных от обычных массовых скоплений людей в пассажирских терминалах аэропортов.

В США и Европе в 2021-2022г.г. наблюдался беспрецедентный 45-50%-ный рост спроса (обычный годовой прирост составлял 2-3%) на услуги частной, корпоративной авиации и аэротакси. Впрочем, со снятием ковидных ограничений и восстановлением трафика регулярных авиакомпаний темпы роста спроса на услуги бизнес-авиации в конце 2022г. постепенно возвращаются к обычным показателям.

Как и во всем мире, в России также наблюдалось стремление состоятельных людей к индивидуализации авиатранспортного обслуживания, генерировавшее в 2021г. и начале 2022г. резкий рост спроса на услуги бизнес-авиации.

Внешние факторы воздействия, связанные с изменениями политической обстановки, введением санкций, ограничениями использования воздушного пространства в 2022г. привели к сокращению спроса на услуги бизнес-авиации, уходу с рынка игроков, ориентированных на авиатехнику с иностранной регистрацией. С другой стороны, общее сокращение спроса, сопровождаемое кратковременными периодами взрывного ажиотажного спроса в течение 2022г., в условиях практического отсутствия иностранных конкурентов создали благоприятные условия для работы немногочисленных отечественных операторов бизнес-авиации, укрепивших свое положение на рынке.

К чести российской бизнес-авиации, следует особо отметить, что все переходы воздушных судов этого класса в российскую регистрацию в 2022г. были произведены с полным урегулированием всех финансовых и правовых вопросов с владельцами, лизингодателями



и финансирующими организациями, в том числе и в отношении крупных дорогостоящих воздушных судов.

### **Что было самым сложным в уходящем году?**

Наиболее сложным в деятельности российской бизнес-авиации в 2022г. была исключительно высокая и непредсказуемая волатильность рынка. Стабильно растущий спрос конца 2021г. – начала 2022г. сменился провалом в феврале - марте некоторым ростом в апреле - июле, ажиотажным спросом в сентябре - октябре с последующим возвратом с середины октября к обычным сбалансированным объемам рынка.

Произошло существенное изменение рынка бизнес-авиации: практически утрачен большой сектор рынка,

связанный с Европой; временно ограничены полеты в аэропорты Юга России. Эти потери рынка частично компенсированы возрастанием трафика на Ближний Восток и в страны Юго-Восточной Азии.

Эти изменения потребовали от российских операторов определенной перенастройки производственной деятельности, установления новых контактов с провайдерами авиационных услуг в этих странах.

### **Евгений Юрьевич, удастся ли сохранить определенный сегмент пользователей услуг бизнес-авиации в 2023 году, и что для этого нужно сделать?**

Положительной тенденцией в развитии рынка рос-

сийской бизнес-авиации в 2022г. является появление новых пользователей этого вида воздушного транспорта.

Отмечается, что с уходом части прежней клиентуры, покинувшей страну или сворачивающей свою деятельность, появляются новые клиенты, которые зачастую просто были вынуждены пользоваться таким видом авиатранспортного обслуживания в ковидный и постковидный периоды. Оценив все преимущества бизнес-авиации, эти клиенты остаются пользователями услуг бизнес-авиации даже несмотря на восстановление трафика регулярных авиакомпаний.

Будем надеяться, что тенденция появления новых пользователей услуг бизнес-авиации продолжится в последующие годы и компенсирует отток некоторой части прежних клиентов.

По-видимому, развитие российской бизнес-авиации в ближайшие годы будет происходить на направлениях Ближнего и Среднего Востока и стран ЮВА, что потребует от российских операторов переориентации на новые направления и новых потребителей услуг.

### **Одной из проблем сегодняшних дней стала нехватка провозных мощностей. Возможны ли варианты увеличения парка воздушных судов? Если да, то с помощью каких механизмов?**

Заметим, что недостаточность провозных возможностей российских операторов бизнес-авиации существовала непродолжительное время и была связана с непрогнозируемым резким ростом спроса в сентябре-октябре 2022г. Уже в ноябре 2022г. ситуация нормализовалась и соответствовала обычному балансу спроса и предложения.





Принимая во внимание сужение российского рынка бизнес-авиации вследствие утраты крупного сегмента, связанного с закрытием воздушного пространства Западной Европы, ограничениями работы аэропортов Юга России, вряд ли российские операторы будут увеличивать авиапарк, исключая обычные единичные замены устаревающей или выводимой из эксплуатации авиатехники на новые воздушные суда.

Безусловно, жесткое санкционное давление, «токсичность» русских сделок для зарубежных поставщиков и провайдеров осложняет приобретение российскими операторами новых воздушных судов, однако такие сделки все еще возможны в отношении поддержанных самолетов и вертолетов, приобретаемых у частных владельцев по разным юридическим схемам.

***Насколько уровень провайдеров услуг ТОиР соответствует международным стандартам и планируется ли увеличение портфолио предоставляемых услуг?***

Следует признать, что российский сегмент ТОиР становится возрастающей проблемой для бизнес-джетов, эксплуатируемых в России.

Традиционно, подавляющее число бизнес-джетов прямо или косвенно принадлежащих россиянам эксплуатировалось под иностранной регистрацией, обусловленной проведением всех форм технического обслуживания в иностранных центрах ТОиР.

В результате такой технической политики в России критически мало центров ТОиР, сертифицированных для ТО бизнес-джетов и обладающих необходимыми компетенциями.

Технологический процесс расширения сферы деятельности действующих центров ТОиР занимает немало времени (6-12 месяцев) и требует значительных инвестиций в подготовку персонала, приобретение инструмента, материалов и оборудования, комплектации необходимого запаса запчастей и материалов.

По-видимому, российские операторы будут вынуждены в качестве временной меры использовать возможности проведения ТОиР своих самолетов в странах, не поддерживающих западные санкции, хотя это и не просто, учитывая опасения вторичных санкций в отношении провайдеров этих стран.

В дальнейшей перспективе надеемся на ускоренное развитие отечественных центров ТОиР, которые будут обеспечивать полный комплекс работ по всем типам самолетов бизнес-авиации.

В отсутствие отечественной авиатехники для бизнес-авиации российские операторы вынуждены эксплуатировать воздушные суда иностранного производства. Соответственно, ТОиР для этой авиатехники осуществляется по программам ТОиР производителей.

Действующие и перспективные российские центры ТОиР полностью соответствуют международным стандартам и регламентам, установленным иностранными производителями воздушных судов.

***Насколько по вашему мнению, скорректировалась география полетов в 2022 году и стоит ли ожидать развитие международной сетки в наступающем году?***

В 2022г. произошло кардинальное изменение географии полетов российской бизнес-авиации, отра-

жающее тенденции спроса на выполнение частных и корпоративных полетов. С закрытием воздушного пространства Европы, прекращены, за редким исключением, полеты бизнес-авиации в Европу.

С введением временных ограничений и частичным закрытием популярных у бизнес-путешественников аэропортов Юга России, сократился трафик по этим направлениям.

В то же время резко увеличился спрос на полеты бизнес-авиации в Турцию, ОАЭ, Армению, Казахстан, страны ЮВА.

По итогам 2022г. и оценкам экспертов потери рынков Европы и Юга России практически компенсированы возрастанием трафика на Ближний Восток и в страны ЮВА.

***Как вы оцениваете уровень контактов с зарубежными авиационными регуляторами, есть ли позитивные моменты в отношении владельцев и операторов с префиксом RA?***

В отношении российских операторов бизнес-джетов, зарегистрированных в России (RA-registration) действуют такие же установленные зарубежными авиационными регуляторами ограничения как и в отношении российских авиакомпаний.

Зарубежные авиационные регуляторы просто игнорируют положения базового международного правового документа (Статья 4 Чикагской конвенции 1947г.) гарантирующего беспрепятственный доступ в воздушное пространство стран-подписантов гражданских воздушных судов, выполняющих частные, некоммерческие полеты.

К сожалению, не следует ожидать в ближайшей перспективе каких-либо изменений в политике зарубежных авиационных регуляторов в отношении российских операторов бизнес-авиации.

Не все благополучно и во взаимоотношениях отечественных операторов с российскими регуляторами авиационной деятельности.

Следует отметить хорошую работу российских регуляторов, обеспечивших в кратчайшие сроки перевод иностранных воздушных судов в российскую юрисдикцию. Однако, повседневная работа регулирующих органов с операторами бизнес-авиации продолжает оставаться чрезмерно бюрократизированной. Достаточно отметить неприемлемо длинные сроки

рассмотрения любых, даже оперативных изменений, вносимых в свидетельства эксплуатантов по заявкам эксплуатантов. Регулирующие органы выдерживают установленный регламент в 30 дней, в результате чего даже простое изменение в составе авиационного персонала (найм, увольнение, оформление квалификационного допуска) занимает 30-60 дней, в то время как в других авиационных юрисдикциях 24-48 часов.

### ***Какие вызовы нас ждут в 2023 году?***

Весьма затруднительно делать какие-либо прогнозы развития российской бизнес-авиации в условиях неопределенности. Достаточно вспомнить высокие темпы роста трафика бизнес-авиации 2020-21г.г., вдохновлявшие экспертов на обоснованное рисование

радужных картин удвоения к 2023г. или даже утроения объемов рынка бизнес-авиации к 2025г. Действительность неожиданно и резко опрокинула все прогнозы.

Наиболее вероятно, сложившаяся ситуация, проблемы, факторы влияния на деятельность российской бизнес-авиации, сужение рынка, возникшие в 2022г. будут действовать в течение ближайших нескольких лет.

Российские операторы в 2022г. проявили высокую степень адаптивности к радикально меняющимся условиям функционирования, приобрели опыт работы в высоко турбулентной рыночной среде и, несомненно, смогут работать и развиваться в последующие годы.





## Самолет недели

Оператор/владелец: *Avcon Jet Malta*

Тип: *Honda Aircraft HA-420 HondaJet*

Год выпуска: *2021 г.*

Место съемки: *декабрь 2022 года, Tashkent Yuzhny – UTTT, Uzbekistan*



Фото: *Дмитрий Петроченко*