

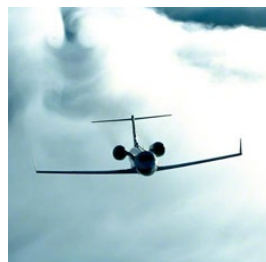


По мнению компании Martyn Fiddler Aviation, специализирующейся на владении воздушными судами и лизинге, бизнес-авиацию теперь можно считать постпандемийной. Однако, несмотря на облегчение от того, что Covid остался позади, мы вступили в новую эру, когда события — война, санкции и рецессия — которые, как мы все думали, остались в прошлом, вернулись. В компании рассматривают пять основных выводов из прошлого года, которые помогут бизнес-авиации в этом году. Подробнее читайте в этом выпуске.

По словам отраслевого аналитика Брайана Фоули, с 2020 года интерес к частным полетам резко возрос благодаря росту портфелей акций, легкому доступу к деньгам под низкие проценты и вызванному пандемией желанию избежать скоплений в аэропортах. Тем не менее, последние данные показывают, что раскаленный рынок начал остывать до более управляемого и устойчивого уровня. Ответы на все вопросы вы получите уже сегодня.

По мнению Джея Месингера, генерального директора и основателя Mesinger Jet Sales, международной брокерской компании по продаже самолетов, может потребоваться пара месяцев 2023 года, чтобы получить более четкое представление о том, что ждет впереди вторичный рынок деловых самолетов.

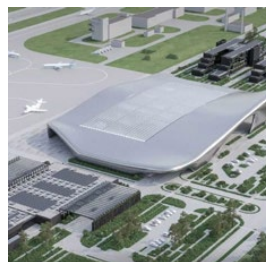
Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в первые 9 дней января 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов был на 3% выше, чем за тот же период 2022 года, и на 16% выше, чем в 2019 году. Полеты бизнес-джетов не изменились, при этом рост частных рейсов компенсировал углубляющийся спад чартерной активности. Трафик регулярных авиаперевозчиков в январе вырос на 19% по сравнению с прошлым годом, но пока на 12% ниже, чем в 2019 году до пандемии. Грузовые перевозки отстают от прошлого года на 8% и также на 8% от 2019 года.



Трафик сохраняется, но спрос на чартеры падает

Рынок чартерных перевозок продолжает слабеть, особенно в Калифорнии и на самых загруженных рынках Западной Европы. Частные рейсы компенсируют эти тенденции сильным ростом по сравнению с прошлым годом

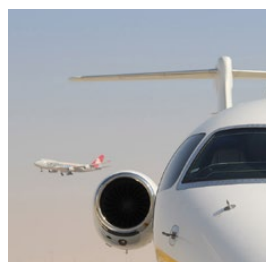
стр. 20



В Петербурге начал работу новый аэропорт

Аэродром Левашово в Петербурге официально открыли во вторник, 27 декабря. Развитием воздушной гавани теперь занимается «Газпром». Согласно плану инвестора, аэропорт будет обслуживать, в том числе, гражданские рейсы

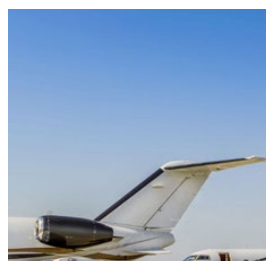
стр. 22



Возвращение к реальности

С 2020 года интерес к частным полетам резко возрос благодаря росту портфелей личных акций, легкому доступу к деньгам под низкие проценты и вызванному пандемией желанию избежать скоплений в аэропортах. Тем не менее, последние данные показывают, что раскаленный рынок начал остывать до более управляемого и устойчивого уровня

стр. 25



Пять главных выводов из 2022 года

По мнению компании Martyn Fiddler Aviation, специализирующейся на владении воздушными судами и лизинге, пять основных выводов из прошлого года помогут бизнес-авиации в этом году: Война и санкции, Жизнь с Covid, Устойчивое развитие и углеродная нейтральность, Уроки управления, Бурный рост цен и надвигающийся спад

стр. 27

Глава Dassault Aviation заявил о проблемах из-за санкций ЕС против России

Исполнительный директор одного из ведущих французских производителей военной авиационной техники и электроники Dassault Aviation Эрик Трапье признал наличие негативного воздействия антироссийских санкций ЕС на европейскую промышленность, особенно в сфере энергетики.

«... Были приняты определенные санкции, которые создали проблемы в цепочке поставок некоторых материалов и энергии», - сказал он в понедельник в эфире радиостанции Europe 1. Одновременно Трапье отказался в ответ на вопрос ведущей утреннего шоу публично осудить эти санкции, заявив лишь, что это политическое решение руководства страны.

«Это создает проблемы в энергетике. Вы видели, что отсутствие российского газа создает проблемы

не только в Германии, но и в других странах. Существуют опасения по поводу роста цен на энергию, которые тяжело сказываются на наших предприятиях преимущественно в Европе, в то время как компании в США не испытывают проблем с доступом к газу», - добавил он.

Глава Dassault Aviation отметил, что проблемы наблюдаются и непосредственно во Франции, где власти долгое время поддерживали предприятия на фоне пандемии, а теперь и энергетического кризиса. В то же время он с сожалением отметил, что нынешняя политика властей сосредоточена на спасении малого бизнеса и наиболее слабых предприятий, тогда как, по мнению Трапье, следует отдавать предпочтение «инновациям и определенным отраслям, которые позволяют создавать рабочие места во Франции».



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



Стоимость карточных программ продолжает расти

По данным компании Private Jet Card Comparisons, количество jet card с фиксированной и ограниченной почасовой оплатой увеличилось на 4,9% по сравнению с предыдущим кварталом. В четвертом квартале средняя почасовая цена выросла до \$11748 во всех категориях, что дало по итогам прошлого года 21-процентный рост.

Тем не менее, компания заявила: «Есть свет в конце туннеля». В четвертом квартале минимальные ежедневные затраты снизилась до 94,7 минут по сравнению с максимумом в 109,3 минуты во втором квартале. Хотя это выше, чем до начала Covid-19 с ежедневным минимумом в 86,2 минуты в четвер-

том квартале 2019 года, но в итоге в конце прошлого года стоимость более коротких рейсов снизилась на 8,8%.

Между тем, средняя стоимость рейсов по карточным программам с фиксированной ставкой превышала стоимость чартера по запросу в пяти из 12 различных сценариев перелетов, ежеквартально отслеживаемых компанией. Средняя цена перелета в размере \$27738 для джет-карт с фиксированной и ограниченной ставкой и членства с гарантированной доступностью по существу соответствовала самой низкой стоимости рейса по запросу в размере \$27853.





Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

В Великобритании требуют десятикратного повышения налогов на чартерные рейсы

Британская общественная группа «Кампания за лучший транспорт» (The Campaign for Better Transport - CfBT) призывает правительство Великобритании ввести десятикратное увеличение сборов за авиапассажира (APD) для частных чартерных рейсов. Экологическая группа также хочет, чтобы деловая авиация лишилась действующего освобождения от 20% налога на добавленную стоимость (НДС) в стране.

С апреля 2023 года ставки APD в Великобритании для коммерческих деловых самолетов будут варьироваться от 78 фунтов стерлингов (\$94) для рейсов на расстояние до 2000 миль и до 601 фунта стерлингов (\$721) для рейсов на расстояние более 5500 миль. В заявлении, опубликованном 30 декабря, CfBT потребовал, чтобы они увеличились до 780 фунтов стерлингов и 6010 фунтов стерлингов соответственно, утверждая, что этот «супер налог APD» может ежегодно собирать около 1,4 миллиарда фунтов стерлингов для поддерж-

ки инвестиций в общественный наземный транспорт. В заявлении говорилось, что применение НДС за каждое движение самолета принесет от 79 до 623 миллионов фунтов стерлингов в год.

«Частные самолеты наносят огромный ущерб окружающей среде и являются прерогативой сверхбогатых», — сказал директор CfBT по внешним связям Норман Бейкер. «Мы думаем, что пришло время этим людям начать платить за ущерб, причиненный их рейсами, и вырученные средства использовать для улучшения общественного транспорта по стране».

Группа утверждает, что частные самолеты загрязняют окружающую среду от 5 до 14 раз больше, чем коммерческие рейсы, и в 50 раз больше, чем поезда. В заявлении также говорится, что Великобритания несет ответственность за 19% выбросов частных самолетов в Европе.



 The top part of the advertisement features the "Welltall avia" logo, which consists of a stylized white and gold triangle above the text "Welltall avia". Below the logo, the text reads: "КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ" and "ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ЛЮБОГО ТИПА." The bottom part of the advertisement shows a private jet on a tarmac at sunset, with the text "BUSINESS AVIATION OPERATOR" and "CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT" below it.

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

BUSINESS AVIATION OPERATOR
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

Satcom Direct переходит на солнечную энергию

Satcom Direct, поставщик решений для деловой авиации, в рамках своих постоянных усилий по сокращению своего углеродного следа установил солнечную электростанцию на 1200 панелей в штаб-квартире в Мельбурне, штат Флорида. Новая инфраструктура расположена рядом с центром обработки данных и занимает площадь более 6000 кв.м.

Фотоэлектрические модули будут генерировать более 97 750 кВтч в месяц, и потребуется менее десяти лет, чтобы окупить инвестиции с точки зрения затрат на электроэнергию. Теперь вся деятельность штаб-квартиры Satcom Direct будет осуществляться на солнечной энергии. Эксперты штата в области возобновляемых источников энергии, Florida Electric and Solar, отвечали за планирование и

установку, которая начала вырабатывать электроэнергию в декабре.

«Мы создаем продукты, которые помогают нашим клиентам работать эффективнее, и мы применяем ту же философию к нашим собственным операциям», — объясняет Джим Дженсен, основатель и генеральный директор Satcom Direct. «Возобновляемые источники энергии приносят пользу всем, и солнечная электростанция будет играть важную роль в повышении эффективности нашего бизнеса. Мы осознаем необходимость уменьшить наш углеродный след и быть более экологичными. Солнечная электростанция — лишь одна из нескольких инициатив, которые мы реализуем, работая над достижением углеродной нейтральности».



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Запасы подержанных бизнес-джетов растут, а стоимость снижается

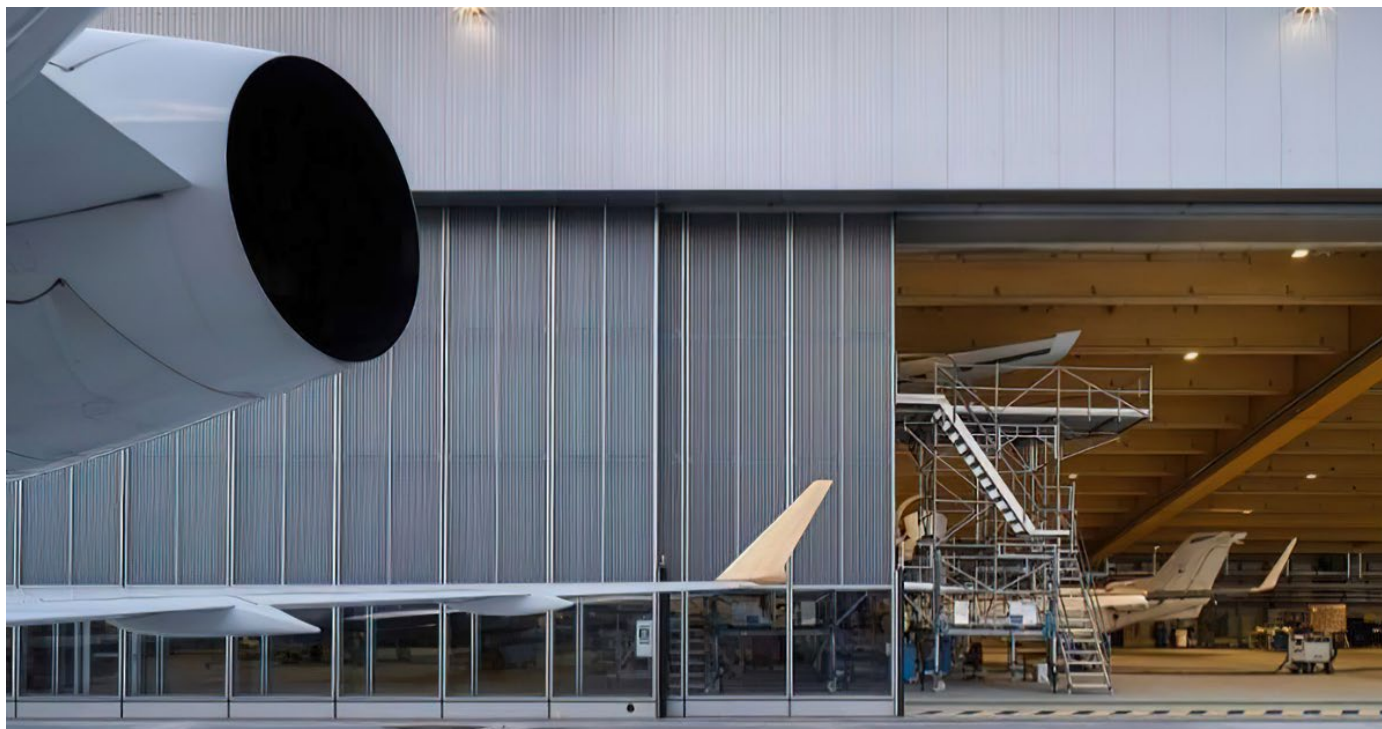
Согласно последнему отчету Sandhills Global, запасы подержанных деловых самолетов в прошлом месяце продолжили рост, в то время как запрашиваемые цены снижаются. Несмотря на это, стоимость самолетов остается выше, чем год назад.

В частности, запасы турбовинтовых самолетов в США и Канаде увеличились на 3,18% по сравнению с предыдущим месяцем и на 10,19% по сравнению с декабрем прошлого года. В то же время в период с ноября по декабрь цены упали на 3,58%, но были на 18,72% выше, чем годом ранее.

Мировые запасы подержанных бизнес-джетов ра-

стут 11-й месяц подряд, увеличившись в декабре на 2% по сравнению с предыдущим месяцем и на 148,29% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. И хотя с ноября по декабрь запрашиваемые цены упали на 3,58%, они на 16,97% выше по сравнению с прошлым годом.

«Запрашиваемая цена на вторичном рынке по-прежнему остается высокой, но, поскольку уровень запасов продолжает расти с исторических минимумов начала 2022 года, в ближайшем будущем продавцам необходимо внимательно следить за тенденциями стоимости самолетов», — сказал Брант Уошберн, менеджер финансовой службы Sandhills.



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

Dream Jet

Nomad добавил в чартерный флот в 2022 году пять самолетов

В 2022 году швейцарская компания Nomad Aviation пополнила свой флот пятью дальнемагистральными самолетами с большим салоном.

В прошлом году компания добавила к своему управляемому чартерному флоту Bombardier Global XRS, Dassault Falcon 8X и Gulfstream V, а также два G550. Они присоединились к G450, Global 5000 и бизнес-лайнерам Airbus ACJ319.

«Мы рады, что смогли еще больше расширить наш парк управляемых самолетов, особенно в сегменте сверхдальних рейсов», — сказал генеральный директор Nomad Томас Кёли. «Корпора-

тивный или частный самолет — это такой актив, управление которым доверяют Nomad Aviation всё больше и больше владельцев за широкий спектр преимуществ, максимальную гибкость и эффективность».

Вице-президент Nomad по управлению и продажам самолетов Кристоф Турнхерр отметил, что «резкий рост» спроса на чартерные рейсы после кризиса Covid-19 продолжился в прошлом году. «Мы очень рады видеть, как в течение 2022 года рынок продолжил рост», — сказал он. «Добавление Global 5000 к нашему сертификату эксплуатанта, безусловно, произошло в нужное время».



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

Jetcraft достигает углеродной нейтральности

Компания Jetcraft, мировой лидер в области продаж и приобретения деловых самолетов, стала углеродно-нейтральной благодаря амбициозному партнерству с Azzera, экспертом по решениям в области компенсации выбросов углерода и соблюдения нормативных требований.

Работая с Azzera, Jetcraft компенсировала 3596 подтвержденных тонн выбросов парниковых газов, что соответствует 100% собственных выбросов, инвестируя в различные проекты, которые во всем мире обеспечивают позитивные изменения в окружающей среде, развитии и социальной сфере. В 2022 году компания поддержала проекты по сохранению

лесов в Северной Каролине и Папуа-Новой Гвинее, а также ветроэнергетику в Южной Африке.

Питер Антоненко, президент Jetcraft, говорит: «Для нас и наших клиентов важно, чтобы Jetcraft твердо реагировала на экологические вызовы. С Azzera мы вышли за рамки слов и представили схему, которая обеспечивает полную подтвержденную углеродную нейтральность во всем, что мы делаем. Мы являемся глобальным бизнесом, и поэтому наши усилия должны иметь глобальное влияние, и мы рады положительно влиять на климатические проекты в как можно большем количестве регионов».



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

НАТА запускает ресурс по чартерам

Наблюдая скачок в количестве разрешенных публичных чартеров (в бизнес-авиации известных как джет-шеринг) и заявленных рейсов, Национальная ассоциация воздушного транспорта США (NATA) разработала ресурс, который поможет операторам лучше понять связанные с этим привилегии и ограничения. NATA заявила, что ее проверка перечня Министерства транспорта, касающихся Part 380 и Part 135, показала рост в сегменте публичных чартерных перевозок. В ответ на это был создан технический документ [Public Charter Operations](#), чтобы внести ясность в требования и рекомендации операционных органов.

«Преимущества путешествий на небольших частных самолетах, типичных для чартерных рейсов по Part 135, в последние годы стали более очевидными», — говорится в сообщении NATA. «Тем не менее, чартер целого частного самолета остается непомерно дорогим для многих потенциальных клиентов, особенно когда они не могут заполнить все доступные пассажирские места. Чтобы предложить более низкую стоимость входа, за последние два десятилетия были предприняты усилия по улучшению возможности объединения нескольких человек или групп на одном самолете».

Результатом стало увеличение числа публичных чартеров, почти утроение количества участвующих перевозчиков и резкое увеличение количества предлагаемых рейсов (с 8420 в 2011 году до примерно 211 000 в 2021 году). В документе рассматриваются такие вопросы, как наблюдение, информационно-пропагандистская деятельность на уровне общин, сбор данных, координация между агентствами и операторами и безопасность операторов.

FAA публикует требования SMS для производителей и операторов Part 135

FAA опубликовало долгожданное предложение по обновлению и расширению требований к системам управления безопасностью (SMS), чтобы охватить производителей воздушных судов, а также туристических, пригородных и чартерных (Part 135) операторов. Однако Ассоциация авиационной электроники отметила, что в предложении отсутствуют организации по техническому обслуживанию одобренные в соответствии с Part 145.

С 2018 года авиакомпаниям США требуется иметь SMS, которая помогает выявлять, отслеживать и устранять потенциальные эксплуатационные опасности до того, как они станут серьезными проблемами. Распространение SMS на других эксплуатантов и производителей воздушных судов предназначено для выполнения мандата Конгресса и рекомендаций NTSB и двух комитетов по разработке авиационных правил (ARC). Кроме того, предлагаемое

правило более тесно увязывает США с Приложением 19 ИКАО.

В зависимости от типа операций предложение потребует от тех, кого оно затрагивает, наличие SMS через один-два года после вступления правила в силу. FAA также открыло 60-дневный период общественного обсуждения предложенного правила.

Президент и главный исполнительный директор Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA) Пит Банс сказал, что GAMA решительно поддерживает стандарты SMS у авиационных производителей и организаций по техническому обслуживанию. «SMS повышает безопасность и способствует формированию надежной культуры контроля за безопасностью полетов, которая распространяется сверху вниз», — отметил он.



DCAF – новый оператор Global 7500

DC Aviation Al-Futtaim (DCAF) ввела в эксплуатацию Bombardier Global 7500, сообщили в пресс-службе компании. DCAF будет управлять и эксплуатировать новый самолет от имени частного владельца.

Таким образом, общее количество самолетов, находящихся в управлении DCAF, достигает девяти машин. Новый самолет будет базироваться на базе DCAF в международном аэропорту Аль-Мактум.

Контракт на управление предусматривает, что DCAF будет предоставлять полный комплекс услуг по летно-эксплуатационному управлению воздушным судном, организацию непрерывного управления летной годностью (САМО), парковку в ангаре и услуги FBO на своем объекте в международном аэропорту Аль-Мактум, в дополнение к предоставлению услуг по техническому обслуживанию самолета.

Хольгер Остеймер, управляющий директор DC Aviation Al-Futtaim, отметил, что в этом году, когда компания отмечаем свое 10-летие, в DCAF очень рады, что управляемый парк увеличился за счет добавления Global 7500.

«Добавление нового самолета является убедительным свидетельством нашей способности предлагать клиентам высочайший уровень обслуживания, что еще раз подтверждает нашу решимость поставить клиента во главу угла во всем, что мы делаем».

SEA Prime: трафик вырос на 20% по сравнению с 2021 годом

SEA Prime, ведущий оператор аэропортов бизнес-авиации в Италии и Европе под брендом Milano Prime, сообщает о рекордном росте трафика в минувшем году.

Суммарно было обслужено 32600 рейсов деловой авиации, что на 20% больше, чем в 2021 году, и на 33% больше, чем в 2019 году. В компании отмечают, что рост был высоким, особенно на фоне европейского трафика, который увеличился лишь на 12,3% по сравнению с предыдущим годом.

«Тенденция роста после пандемии заключается в консолидации структурных изменений в одном

сегменте авиационной отрасли — бизнес-авиации, который обеспечивает путешествия в сложных условиях, подобных тем, с которыми мир столкнулся с начала пандемии. Гибкость стыковок, безопасность, минимизация времени в пути и все более экологичные и высокопроизводительные самолеты являются ключевыми факторами успеха отрасли», - комментируют в компании.

Также в SEA Prime рассказали о развитии инфраструктуры в аэропорту Milano Prime Linate, который включает строительство нового ангара для техобслуживания площадью 4700 кв.м., начатого в 2021 году и находящегося на завершающей стадии.



АН купила своего партнера

Airbus Helicopters завершила сделку по приобретению ZF Luftfahrttechnik, провайдера услуг ТОиР и производителя компонентов для вертолетов из Германии.



После завершения сделки, о которой было объявлено в июне 2021 года, провайдер будет работать как дочерняя компания под названием Airbus Helicopters Technik.

ZF Luftfahrttechnik поставила более 10 000 редукторов и является поставщиком главного редуктора для Airbus H135. Компания также является основным провайдером ТОиР для вооруженных сил Германии. В 2021 году выручка компании составила 94 млн евро (\$98,9 млн), в ней работает 450 человек.

«Благодаря этой новой организации мы сможем улучшить предложение услуг для наших клиентов, в том числе ключевых партнеров, таких как немецкий Бундесвер, тем самым быстрее удовлетворяя их потребности в ТОиР с повышенным уровнем интеграции», — сказал исполнительный вице-президент Airbus Helicopters по поддержке клиентов и услуги Кристоф Цаммерт. «Включение этого нового предприятия в семью Airbus открывает новые возможности на очень динамичном рынке».

В Dassault рассказали о поставках и заказах

Согласно предварительному финансовому отчету, в прошлом году Dassault Aviation поставила 32 бизнес-джета Falcon, что ниже ее прогноза в 35 машин, но на два самолета больше, чем было передано клиентам в 2021 году. Французский производитель также поставил 14 истребителей Rafale, что на один больше, чем его план в 13 самолетов, но меньше, чем 25 в 2021 году.

Между тем, Dassault получила 64 чистых заказа Falcon, считая отмены заказов из России из-за санкций, по сравнению с 51 в предыдущем году. В результате портфель заказов бизнес-джетов Dassault на конец года достиг 87 единиц, что на 58,2% больше, чем 55 самолетов Falcon, зарегистрированных на 31 декабря 2021 года.

9 марта Dassault Aviation опубликует свои полные финансовые результаты за 2022 год, а также про-

гноз по поставкам Falcons и Rafales на 2023 год.

Также Dassault Falcon Jet, дочерняя компания Dassault Aviation, подтвердила планы по строительству нового центра технического обслуживания в международном аэропорту Мельбурн-Орландо (KMLB) в рамках глобального расширения своей сети ТОиР. Предприятие в Мельбурне станет платформой для тяжелого технического обслуживания, способное выполнять полный спектр инспекций, ремонтных и капитальных работ, от технического обслуживания до С-чеков, а также услуги по проектированию и модификации. Оно будет оборудовано мастерскими, офисами для клиентов и комнатами отдыха, а также большим складом для поддержки работы магазинов и будет служить региональным распределительным центром. Кроме того, на территории будет расположен покрасочный цех площадью 5000 кв. м.



Harrods Aviation расширяется

Британский оператор FBO Harrods Aviation сообщает о покупке Fayair путем приобретения всего акционерного капитала Fayair (Stansted) Limited. Таким образом лондонский провайдер получит возможность существенного расширения своего бизнеса в London Stansted Airport. Приобретение позволяет Harrods Aviation расширить свои существующие площади FBO на дополнительные 12000 кв.м., включая ангар площадью 3500 кв.м.

Напомним, что Harrods Aviation является самым крупным авиационным комплексом по обслуживанию рейсов бизнес-авиации и в другом лондонском аэропорту Luton с собственным FBO, двумя ангарами (площадью в 2700 и 2500 кв.м.) и специальным магазином запасных частей к самолетам практически всех авиапроизводителей. Аэродромная инфраструктура Harrods Aviation позволяет одновременно размещать на стоянках до 40 самолетов различных типов. Здесь же располагается собственный топливозаправочный комплекс и вертолетная площадка.

Только в период с 2013 по 2015 год компания инвестировала в собственные объекты более 1 млрд фунтов. Сейчас Harrods Aviation предлагает полный спектр услуг по техническому обслуживанию самолетов от замены шасси до тяжелых форм. Сертификаты Part 145 выданы авиационными властями многих стран, включая популярные регистры острова Мэн, Арубы и Каймановых островов. В среднем ежегодно компания обслуживает (ТОиР) до 80 бизнес-джетов различных классов. В Luton также расположен и магазин запасных частей двигателей самолетов (таких центров в Европе только четыре).

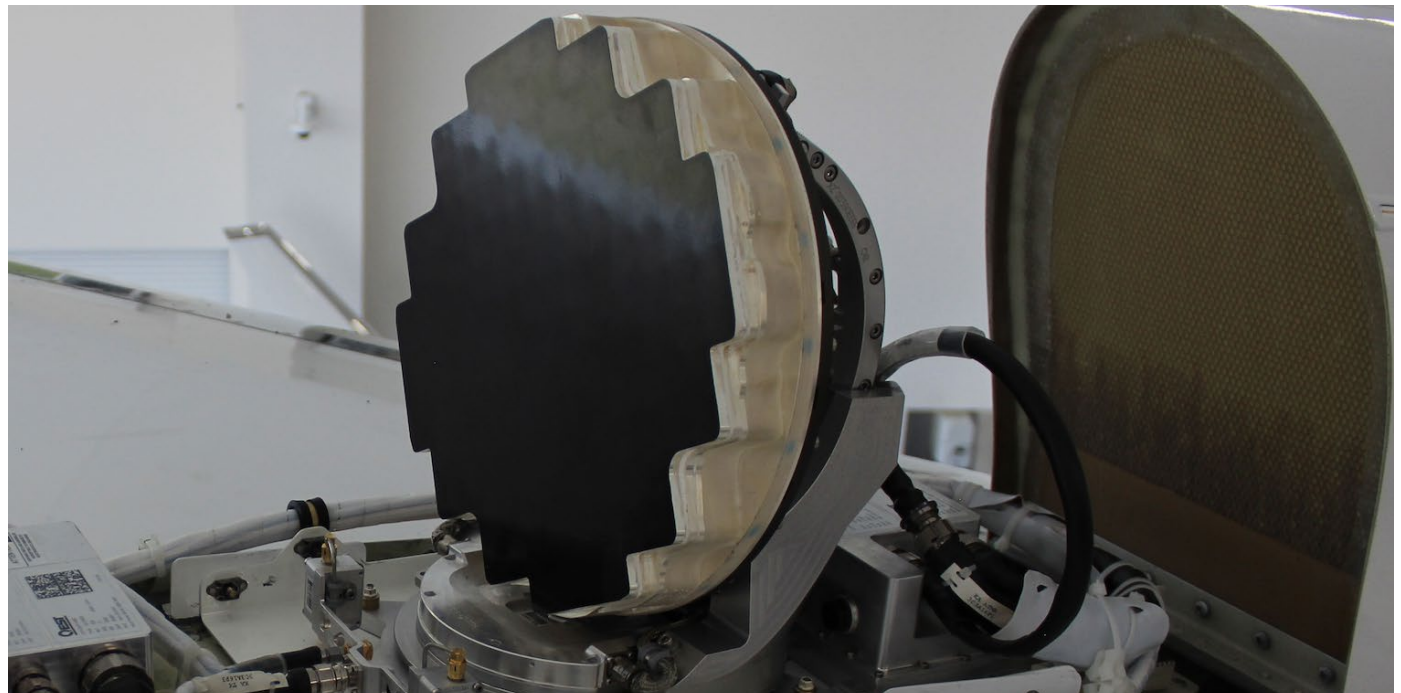
SD тестирует прототип терминала Plane Simple Ka-диапазона

Компания Satcom Direct, поставщик решений для бизнес-авиации, завершила установку первой антенны Plane Simple Ka-диапазона на бизнес-джет Gulfstream G550, принадлежащий SD, оборудован прототипом терминала, состоящего всего из двух быстроменяемых блоков (LRU) — хвостовой антенны и модема SD — протестирует совместимость аппаратного обеспечения с бортовым широкополосным сервисом Inmarsat Jet ConneX, работающим на базе спутниковой сети Global Xpress.

Эта антенна является вторым терминалом в серии антенн SD Plane Simple и работает в соответствии с дополнительным сертификатом типа (STC) для конкретного самолета. Проверка терминала будет

проводиться во время регулярных полетов, а собранные данные будут использоваться для окончательной доработки конструкции для оптимизации функциональности.

Испытания уже начались. Оценка качества обслуживания заказчиков запланирована на четвертый квартал 2023 года, а последующие STC также должны быть одобрены к концу 2023 года. Когда антенна Ka-диапазона получит полную функциональность, она будет поддерживать высокоскоростную передачу данных для телеконференций, потокового видео и работы нескольких цифровых приложений для большого количества пользователей, путешествующих на самолетах среднего и большого размера.



В декабре мировой трафик упал

Согласно последнему отчету TraqPak от Argus International, в декабре активность бизнес-авиации во всем мире снизилась на 5% по сравнению с прошлым годом. Кроме того, по сравнению с предыдущим месяцем снижение трафика составило 1,8%.

Основной причиной снижения трафика в декабре стала Северная Америка, которая показала падение на 6,2% в годовом исчислении и на 2,7% по сравнению с ноябрем. Несмотря на это, объем операций в регионе по-прежнему был на 12,7% выше, чем в декабре 2019 года до пандемии.

В Северной Америке активность по Part 91 в декабре упала на 7,6% по сравнению с прошлым годом, в то время как операции по Part 135 снизились на 6,4%, а полеты долевого оператора — на 1,3%. Что касается декабрьских операций в регионе по типам самолетов, то наибольшее снижение наблюдалось у бизнес-джетов среднего размера (-9,1%), за ними следуют самолеты с большим салоном (-5,7%); легкие джеты (-5,5%) и турбовинтовые самолеты (-3,7%). По всем типам самолетов и эксплуатационным категориям наблюдалось снижение, за ис-

ключением легких бизнес-джетов, трафик которых в прошлом месяце вырос на 4,2%.

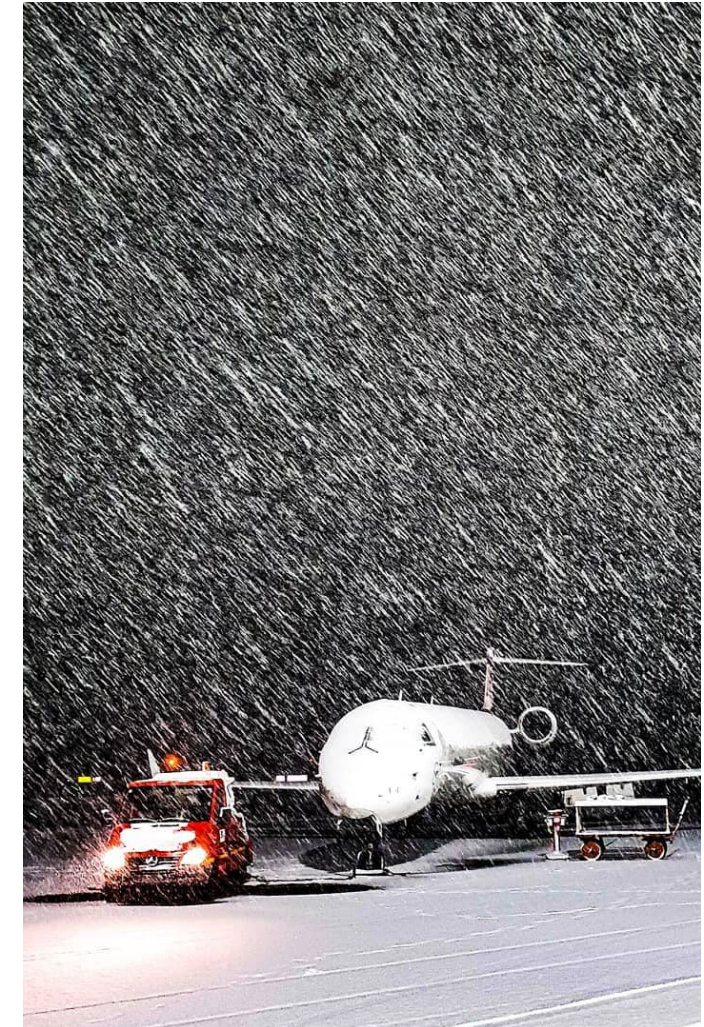
Еще одной причиной глобального спада в прошлом месяце стало снижение активности в Европе, которая упала на 15,8% по сравнению с прошлым годом. Как и в Северной Америке, все категории самолетов показали снижение: трафик бизнес-джетов с большим салоном упал на 36,6% по сравнению с прошлым годом, а среднеразмерных — на 11,5%. Рейсы легких джетов снизились всего на 1%, в то время как активность турбовинтовых самолетов осталась относительно неизменной, увеличившись на 0,6%.

В остальном мире трафик подскочил на 10,5%, поскольку турбовинтовые самолеты показали рост на 13,8%, а бизнес-джеты с большим салоном — на 27,6% по сравнению с предыдущим годом. Как сообщает Argus, активность в остальном мире растет четыре месяца подряд.

Поскольку количество рейсов в декабре в целом сократилось, в январе Argus ожидает небольшого

роста в Северной Америке, который оценивается в 2,3%. Однако активность в Европе по-прежнему снизится на 14,9% по сравнению с прошлым годом.

[Global Aircraft Activity Report](#)



Acft Type	Part 91	Part 135	Fractional	Total
Turbo Prop	-3.6%	-3.7%	-6.0%	-3.7%
Small Cabin Jet	-8.5%	-5.2%	4.2%	-5.5%
Mid Size Cabin Jet	-11.0%	-12.4%	-2.2%	-9.1%
Large Cabin Jet	-9.0%	-2.2%	-7.1%	-5.7%
Total	-7.6%	-6.4%	-1.3%	-6.2%

Dec 2022 vs Dec 2021

Трафик в Северной Америке в декабре 2022 г. по сравнению с декабрем 2021 г.

EASA беспокоит сложность конструкций eVTOL

Агентство по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) должно изучить возможность более широкого использования моделирования и симуляции для поддержки сертификации будущих eVTOL, учитывая, что широкое разнообразие конструкций делает непрактичной оценку только с помощью летных испытаний.

Как сообщает Flightglobal, являясь частью более широкой программы, оценивающей влияние цифровой трансформации на авиационные процессы, проект направлен на изучение методологий, которые могли бы обеспечить практичные и надежные диапазоны и распределение летных нагрузок для аппаратов eVTOL с дистанционным управлением, оснащенных несколькими винтами.

«Традиционно условия нагрузки у самолета или вертолета определяются на основе четко определенного этапа полета, связанного со стандартными маневрами», — говорится в сообщении EASA. Но регулятор заявляет, что новые конструкции eVTOL усложняют нагрузку из-за наличия различных конфигураций, нескольких источников тяги и различных режимов работы, таких как возможность перехода от обычного горизонтального полета к вертикальному.

«Эти уникальные особенности в сочетании с реализацией полетов с дистанционным управлением и сложными системами создают разнообразные условия нагрузки», — говорится в нем. «Эта многомерная область полетов делает чрезвычайно сложным определение условий нагрузки».

Моделирование и симуляция станут «ключевыми

инструментами» для оценки безопасности проектов, сообщает EASA, объявившее тендер по этой теме. Регулятор говорит, что основная задача состоит в том, чтобы рассмотреть большое количество комбинаций конфигураций, законов управления, режимов полета, индивидуальных скоростей вращения несущих винтов и условий отказа.

«Нецелесообразно исследовать все эти комбина-

ции с помощью летных испытаний», — говорится в сообщении. Компьютерные системы могут обрабатывать сложные математические модели, и такой метод, подкрепленный искусственным интеллектом, более простой, чем детальный вычислительный анализ аэродинамики, может быть лучшим вариантом, позволяющим проводить несколько прогонов расчета за короткое время.



ЦАГИ продолжает исследования легкого конвертируемого самолета

Важную роль в укреплении технологической независимости страны играет развитие авиационной науки в соответствии с мировыми тенденциями. Одна из них – повышение экологичности летательных аппаратов, что возможно при использовании альтернативных видов горючего. К ним относятся криогенные топлива – жидкий водород и сжиженный природный газ. В сравнении с керосином они имеют существенно лучшие экологические характеристики. Однако есть и ряд недостатков, связанных с хранением в криогенной форме, – крайне низкие температура и плотность.

Эти свойства криогенного горючего не позволяют использовать традиционные топливные баки в крыле самолета – требуются специальные теплоизолированные емкости увеличенных объемов. Их размещение – одна из важных проблем компоновки воздушного судна на криогенном топливе. Для региональных авиалайнеров, ввиду сравнительно малых внутренних объемов, установка криогенных

емкостей возможна исключительно снаружи, что негативно влияет на аэродинамику летательных аппаратов.

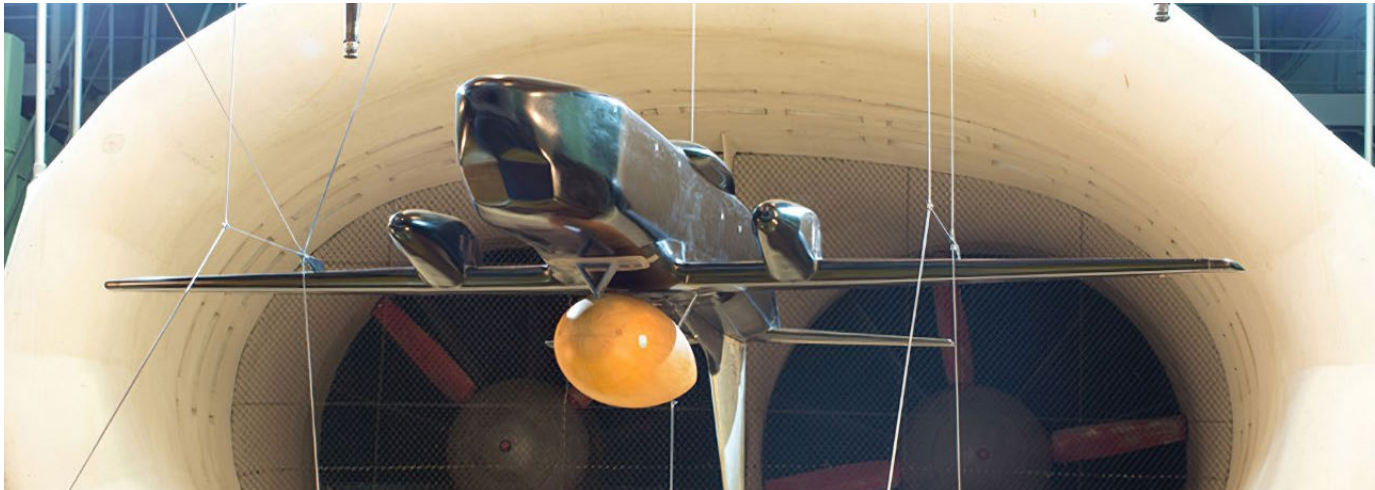
В настоящий момент ученые Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») исследуют легкий конвертируемый самолет (ЛКС) с криогенными топливными баками. Работа проводится в рамках НИР «Технологии-транспорт 2» по контракту с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации. Основная задача – снижение отрицательного влияния внешних криогенных емкостей на аэродинамическое качество, устойчивость и управляемость летательного аппарата.

Ранее специалисты института разработали концепцию ЛКС и провели серию экспериментов в аэродинамических установках. В их числе – изучение разновидностей элементов компоновки самолета

(обтекателя шасси, оперения, мотогондол), возможностей защиты от обледенения и др. Кроме того, по результатам исследований летно-технических характеристик летательного аппарата был определен необходимый размер баков для криогенного топлива: он составил около 2 м в диаметре и порядка 10 м в длину. Объем топлива, размещаемый в баке таких габаритов, позволит совершать полеты на дальность 1 200–2 000 км с грузом 5–6 т.

После этого сотрудники научно-производственного центра изготовили два макета внешних криогенных баков для модели ЛКС в масштабе 1:10, отличающихся формой – профилированной и цилиндрической. Далее ученые ЦАГИ изучили влияние этих вариантов внешнего бака, установленных над фюзеляжем самолета, на его аэродинамические характеристики: сопротивление, устойчивость и управляемость. Испытания проводились в аэродинамической трубе Т-102 при скорости воздушного потока 50 м/с: моделировались крейсерский режим полета, а также взлет и посадка авиалайнера. Кроме того, специалисты исследовали влияние формы внешнего криогенного бака на эффективность руля направления. Полученные результаты испытаний подтвердили расчетные оценки. Они будут использованы для формирования оптимальной компоновки регионального самолета на криогенном топливе.

Легкий конвертируемый самолет может использоваться как для пассажирских, так и для грузовых перевозок без изменения типовой конструкции. Летательный аппарат сможет перевозить 50 пассажиров на расстояние 1 500 км или 6 т груза на дальность 1 000 км. Крейсерская скорость воздушного судна составляет 480 км/ч.



Путешествия будущего

Два американских стартапа — компании Node Air и JetX — начали совместно разрабатывать концепцию смешанных пассажирских перевозок с перелётом, где пассажирам не надо никуда пересаживаться, сообщает 3DNews.

Концепция предполагает модульный подход. Пассажиры садятся в стандартный модуль. Его забирает колёсное шасси, которое в специально отведённых для этого местах отдаёт пассажирский модуль воздушному шасси. По прибытии на место происходит обратная процедура.

Таким образом разработчики намерены обойти главное неудобство, связанное с перелётами — поездку в аэропорт и ожидание посадки и такую же процедуру после прилёта, только в обратной последовательности. Модульное решение позволит пассажирам путешествовать от двери к двери без посещения аэропорта и всех сопутствующих издержек.

Разрабатывать идею начала компания Node Air. На днях она заключила соглашение с компанией JetX для совместной проработки проекта. В активе JetX есть оригинальное решение по электрической си-

ловой установке с изменяемым вектором тяги. К сожалению, каждая из компаний может предложить только концепцию того или иного решения. Никаких детально разработанных конструкторских проектов нет ни у одной из них.

Идея выглядит привлекательно и, возможно, когда-нибудь в будущем может быть реализована. Но пока не создано мощных электрических двигателей и суперёмких аккумуляторов, разработка наверняка останется не более чем красивой идеей. Может быть — патентом, но не реальным проектом.



Ростех завершил испытания вертолета Ми-171А2 в высокогорье

Холдинг «Вертолеты России» Госкорпорации Ростех завершил летные испытания многоцелевого вертолета Ми-171А2 на Эльбрусе. В ходе полетов на различных режимах специалисты собирали и анализировали информацию о работе основных узлов и агрегатов винтокрылой машины в высокогорье. В результате для этого типа вертолета будет расширен действующий сертификат на полеты – 3500 до 5000 метров над уровнем моря.

Вертолет Ми-171А2 осуществил испытательные полеты со взлетной массой до 13 тонн. Эксперты проверили работу в высокогорье основных систем: двигателей, вспомогательной силовой установки, кислородного оборудования. Кроме того, в рамках

испытаний оценивалась управляемость, маневренность и скороподъемность вертолета на площадках различной высотности.

Ми-171А2 – многоцелевой вертолет тяжелого класса, сертифицированный по категории «А», что подтверждает выполнение самых высоких требований безопасности полетов, предъявляемых к гражданским вертолетам. При этом по ключевым летно-техническим характеристикам Ми-171А2 превосходит серийно выпускаемые вертолеты типа Ми-8/17 – показатели крейсерской и максимальной скорости выше на 10%, а грузоподъемность – на 25%. На Ми-171А2 установлены более эффективный Х-образный рулевой винт, а также новый несущий

винт с композитными лопастями и усовершенствованной аэродинамической компоновкой.

«Летно-технические характеристики вертолета Ми-171А2 обеспечивают надежность и эффективность его работы в высокогорной местности. Согласно действующему сертификату, Ми-171А2 может осуществлять взлет и посадку на высоте до 3500 метров над уровнем моря. Испытания доказали, что этот показатель может быть существенно увеличен – вертолет можно будет использовать для перевозки пассажиров и грузов в высокогорье, на высоте до 5000 метров. Расширение эксплуатационных характеристик вертолета – очень актуальная задача, соответствующая потребностям наших заказчиков. В настоящее время холдинг приступил к оформлению дополнения к сертификату типа, документально подтверждающего возможность выполнения на Ми-171А2 взлетов и посадок на высоте до 5000 метров», – отметил первый заместитель генерального директора холдинга «Вертолеты России» Олег Гуляев.

В рамках сертификационных испытаний на высоте до 5000 м. специалисты Национального центра вертолетостроения имени М.Л. Миля и Н.И. Камова отработали разнообразные маневры, в том числе с имитацией нештатных ситуаций. Например, так называемые прерванные посадки, когда отказывает один из двигателей и вертолет вынужденно продолжает лететь, заходя на второй круг, а также продолженные взлеты, когда на взлете внезапно один из двигателей полностью теряет тягу и машина продолжает подъем на одном из них. Кроме того, была отработана возможность посадки с выключенными двигателями - в режиме авторотации.



Luxaviation Belgium получает третий Cessna Citation CJ4 Gen2

Бельгийская «дочка» Luxaviation ввела в эксплуатацию третий Cessna Citation CJ4 Gen2. Самолет уже доступен для чартерных рейсов.

В феврале 2021 года Textron Aviation анонсировал новейшее обновление в семействе бизнес-джетов Cessna Citation – Citation CJ4 Gen2. Новый самолет получил расширенные функции, включая новый складывающийся трап с более низкой первой ступенькой, подсветку ступеней и поручня, несколько вариантов расположения кресел, новое освещение и камбуз с улучшенными местами для хранения. CJ4 Gen2 получил сертификацию интерьера в соответствии с сертификатом типа FAA для Model 525C. В дополнение к улучшенным местам для хранения новые функции на камбузе включают дополнительную электрическую розетку с выдвижной поверхностью для кофеварки, а также дополнительные выдвижные каменные столешницы.

В пассажирском салоне новые варианты расположения кресел, включают в себя одно складывающееся кресло, фиксированный двухместный диван и складной двухместный диван, на месте которого можно организовать дополнительное место хранения вещей пассажиров. В стандартную комплектацию входит улучшенное освещение в карманах кресел, подстаканниках, а также вдоль боковин и пола. Два световых люка CoolView – впервые на самолетах Citation – обеспечивают естественное освещение в туалете и кормовой каюте. В варианте дизайна Premier Collection доступны новый туалетный столик и раковина.

Улучшения салона венчаются обновленной беспроводной системой управления кабиной (CMS), ко-

торая поставляется с медиа-сервером, способным передавать в потоковом режиме предварительно загруженные аудио- и видеофайлы, получать доступ к спутниковому радио SiriusXM и демонстрировать движущиеся карты. CMS также позволяет пассажирам управлять освещением салона, шторами окон и температурой со своих мобильных устройств по беспроводной сети. Кроме того, каждое сиденье оснащено USB-портом для зарядки. Старший вице-президент Textron Aviation по обслуживанию кли-

ентов Кристи Таннахилл отметила, что улучшения были сделаны на основе «совместных бесед с нашими клиентами. И мы гордимся партнерскими отношениями, которые привели к этим результатам».

Это первая модернизация CJ4, поставки которого начались в 2010 году. Сегодня в эксплуатации находится более 320 двухдвигательных самолетов, сертифицированных для управления одним пилотом.



О ценах на вторичном рынке можно только гадать

По мнению Джея Месингера, генерального директора и основателя Mesinger Jet Sales, международной брокерской компании по продаже самолетов, может потребоваться пара месяцев 2023 года, чтобы получить более четкое представление о том, что ждет впереди вторичный рынок деловых самолетов.

Если не считать типичных случаев закрытия сделок в последнюю минуту в конце года, в прошедшем году было меньше паники и безумия по сравнению с последними двумя годами. По мнению Месингера, возможно это было из-за меньшего предложения и немного меньшего спроса.

В 2020 году все пытались понять, что означает пандемия и вряд ли кто-либо мог предсказать, что произойдет дальше. Беспрецедентный спрос со стороны новых покупателей истощил поставки самолетов и привел к невиданной ранее динамике спроса и предложения. В некоторых случаях цены увеличивались на 10% в месяц, а справедливые и сбалансированные процессы сделок исчезли.

В 2020 году в США действовала 100-процентная бонусная амортизация, а к четвертому кварталу люди уже опасались рейсов на коммерческих авиалиниях. Никто не хотел летать на рейсах с толпой и никто не хотел лететь через аэропорты, чтобы заразиться вирусом.

Поэтому они начали обращаться к чартерам на деловых самолетах, долевого и полному владению. Для многих авиаброкеров тот год оказался лучшим годом продаж. По словам Джея Месингера, был большой выбор, и цены все еще немного отставали

от предыдущего года или двух, когда предложение было выше, а спрос немного ниже.

Для тех, кто купил в четвертом квартале 2020 года, нравился сбалансированный процесс сделки. Предварительные покупки были нормой. Пандемический спрос, низкое предложение и более высокие цены еще не сказались на вторичном рынке.

«В то время мы продали пару хорошо оснащенных Bombardier Challenger 604, имеющих небольшой налет. Их стоимость была в диапазоне от \$5-6 млн», - говорит Месингер. «Затем, в течение следующего квартала, цены на Challenger 604 того же года выпуска, но, скорее всего, с большим налетом, меньшим количеством оборудования и более слабой родословной, выросли до диапазона \$8-9 млн».

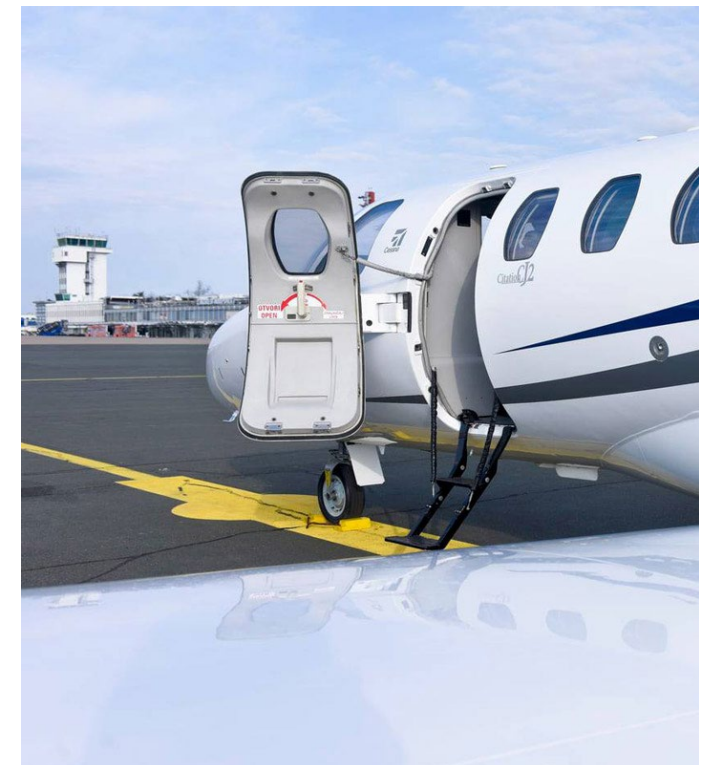
«Любой, кто помнил эту цену в \$5 млн, испытал сильную душевную боль из-за новой цены. Особенно, когда вы соединили это с тем фактом, что то, за что вы платили, больше не было того же качества и, вероятно, допускало гораздо меньше должной осмотрительности со стороны продавца», - полагает он.

Людям, которые знали вторичный рынок до пандемии, было очень трудно принять цены, ставшие обычными в следующем году. Платить 30 или более процентов за меньшее количество самолета по многим направлениям было горькой пилюлей.

В настоящее время большая часть отрасли не ожидает, что цены вернуться к допандемийному уровню. Но с учетом того, что в 2023 году, скорее всего, будет больше предложения, должен произойти возврат

более сбалансированным сделкам. Это включает в себя больше переговоров о цене с учетом остаточной стоимости, а также более справедливый процесс комплексной экспертизы, разрешенной продавцом.

«До тех пор, пока будет иметь место лучший выбор и более нормальные процессы сделок, 2023 год будет возвращением лучшего отношения к тому, что станет текущим, нормальным ценообразованием, и должен стать отличным годом для всех нас — авиационных брокеров, покупателей и продавцов», - заключает Джей Месингер.



Активность сохраняется, но спрос на чартеры быстро падает

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в первые 9 дней января 2023 года мировой трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов был на 3% выше, чем за тот же период 2022 года, и на 16% выше, чем в 2019 году.

Полеты бизнес-джетов не изменились, при этом рост частных рейсов компенсировал углубляющийся спад чартерной активности. Трафик регулярных авиаперевозчиков в январе вырос на 19% по сравнению с прошлым годом, но пока на 12% ниже, чем в 2019 году до пандемии. Грузовые перевозки отстают от прошлого года на 8% и также на 8% от 2019 года.

Северная Америка

За первые 9 дней января в Северной Америке было выполнено 66000 рейсов бизнес-джетов, что на 0,3% больше, чем в январе прошлого года, и на 18% больше, чем в сопоставимом периоде 2019 года. За первую неделю этого года, закончившуюся 8 января, активность увеличилась на 2% по сравнению с последней неделей 2022 года, и осталась на уровне той же недели 2022 года. За последние четыре недели трафик был на 3% ниже, чем в те же четыре недели 2022 года.

Operator Type	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Depts)	Growth vs 2 yr ago (Depts)	Growth vs 3 yr ago (Depts)	Growth vs 4 yr ago (Depts)
Private Flight Department	18,188	27%	11.5%	53.4%	48.4%	22.7%
Aircraft Management	13,407	20%	-3.5%	26.9%	37.2%	18.8%
Fractional Ownership	11,398	17%	6.3%	29.7%	24.6%	31.3%
Corporate Flight Departm...	10,707	16%	2.4%	32.7%	10.9%	2.1%
Branded Charter	10,601	16%	-18.1%	4.2%	20.6%	17.5%
Shuttle	772	1%	-3.0%	75.5%	-1.4%	9.5%
Ambulance / Medical	506	1%	-22.7%	12.9%	-9.8%	-5.1%
OEM	413	1%	-17.1%	45.9%	25.2%	-1.7%
Government / Military	356	1%	26.2%	21.5%	102.3%	39.1%
Cargo / Logistics	204	0%	2.5%	-8.1%	-29.9%	-36.6%
Training	17	0%	-55.3%	-22.7%	-48.5%	-43.3%
Grand Total	66,569	100%	-0.3%	30.1%	28.5%	17.7%

Типы операторов бизнес-джетов, январь 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

Чартерная активность продолжает снижаться. За первые 9 дней текущего года объем рейсов упал на 18% по сравнению с 2022 годом, хотя все еще на 18% выше сопоставимого периода 2019 года. Операторы по управлению воздушными судами начали год на 4% хуже относительно прошлого года, хотя на 19% лучше, чем в предпандемийном январе.

Долевые и частные рейсы значительно опережают показатели 2019 года, на 6% и 12% больше, чем в прошлом году, соответственно.

Международный аэропорт Уэст-Палм-Бич начал 2023 год как самый загруженный хаб бизнес-авиации в регионе, но активность здесь снизилась на 4% по сравнению с прошлым годом. В США спрос на бизнес-джеты в ведущих аэропортах неоднозначен: количество рейсов в Тетерборо и Майами Опа-Лока снизилось по сравнению с январем 2022, тогда как в Лас-Вегасе Маккарран и Даллас Лав Филд наблюдается двузначный рост по сравнению с прошлым годом.

В январе этого года легкие бизнес-джеты являются самым загруженным сегментом, но их активность снизилась на 3% по сравнению с той же неделей прошлого года, и была на 17% больше, чем в 2019 году. Среднеразмерные, суперлегкие и джеты начального уровня начали этот месяц с отставанием от прошлого года, при этом суперлегкие самолеты и бизнес-джеты начального уровня опережают 2019 год.

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Depts)	Growth vs 2 yr ago (Depts)	Growth vs 3 yr ago (Depts)	Growth vs 4 yr ago (Depts)
Scheduled Operation	586,372	74%	18.9%	49.5%	-18.4%	-12.1%
Business Aviation	120,418	15%	2.7%	27.0%	21.7%	15.9%
Other	68,867	9%	36.2%	65.1%	33.6%	42.4%
Cargo	21,418	3%	-7.9%	-12.1%	-9.2%	-7.8%
Grand Total	797,075	100%	16.5%	44.1%	-10.7%	-5.4%

Глобальные полеты самолетов с 1 по 9 января 2023 г. по сравнению с предыдущими годами.
(бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

Cessna Citation Excel/XLS в январе 2023 года стал самым загруженным самолетом в чартерах, но его чартерный трафик сократился на 24% по сравнению с январем прошлого года, а налет уменьшился на 27% по сравнению с январем прошлого года. У чартерных Gulfstream G300/400, Hawker Beechjet 400 и Bombardier Challenger 300 налет сократился на двузначные цифры по сравнению с прошлым годом.

Европа

В период с 1 по 9 января в Европе было совершено 9000 рейсов бизнес-джетов, что на 13% меньше, чем в январе прошлого года, и на 9% больше по сравнению с январем 2019. За последние четыре недели активность была на 9% ниже, чем в те же четыре недели прошлого года. Несмотря на снижение количества рейсов на 12% по сравнению с прошлым годом, Франция в этом месяце остается самым загруженным европейским рынком, за ней следуют Великобритания и Швейцария.

В Швейцарии и Германии наблюдается двузначное снижение количества рейсов по сравнению с январем прошлого года. Трафик в России сократился почти на 80% относительно января прошлого года.

В этом месяце в Европе было выполнено более 5500 рейсов продолжительностью менее 90 минут, что составляет 62% всех рейсов бизнес-джетов в этом месяце, что на 12% больше, чем в 2019 году до пандемии. Дальние и сверхдальние рейсы показывают двузначный рост по сравнению с 2019 годом, но по сравнению с прошлым годом соответственно на 1% меньше и на 25% больше.

Трафик турбовинтовых самолетов на 6% больше по сравнению с январем прошлого года, и на 9% больше относительно января 2019 года.

Sector Length	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Regional: Less than 1.5 hours	6,667	62%	-3.0%	51.0%	10.7%	12.3%
Short haul: 1.5 hours - 3 hours	2,433	26%	-17.8%	34.5%	8.0%	12.8%
Medium haul: 3 - 6 hours	708	8%	-46.6%	-4.1%	-21.2%	-21.5%
Long haul: 6 - 12 hours	388	4%	-1.3%	49.2%	4.9%	14.8%
Ultra Long haul: 12+ hours	5	0%	25.0%	150.0%	0.0%	25.0%
Grand Total	9,201	100%	-12.6%	40.2%	6.4%	9.0%

Европейские рейсы бизнес-джетов по продолжительности, январь 2023 г., по сравнению с предыдущими годами

Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы активность бизнес-джетов в январе была на 38% выше по сравнению с прошлым годом, на 82% выше, чем в январе до пандемии, и на 50% выше относительно 2021 года. За последние четыре недели трафик на Ближнем Востоке вырос на 28% по сравнению с прошлым годом, в Африке — на 23%, в Азии — на 35%, в Южной Америке — на 23%.

В этом месяце Аль-Мактум является самым загруженным аэропортом бизнес-авиации в остальном мире, хотя количество рейсов сократилось на 10% по сравнению с прошлым годом. Бразилия остается самым загруженным рынком в январе, за ней следуют Индия и Австралия. Рейсы из ОАЭ отстают от января прошлого года на 4%.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «В первые дни января 2022 года бизнес-авиация вступила в новый год с небольшим ускорением, при некотором восстановлении в США после зимнего шторма в декабре. Рынок чартерных перевозок продолжает слабеть, особенно в Калифорнии и на самых загруженных рынках Западной Европы. Частные рейсы компенсируют эти тенденции сильным ростом по сравнению с прошлым годом».

Aircraft Segments	Departures PTD	Active Aircraft PTD	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)	PTD vs 4 yrs ago (Deps)
Light Jet	16,769	2,760	-3.0%	19.5%	27.6%	16.9%
Super Midsize Jet	14,962	1,973	3.7%	31.5%	31.4%	35.0%
Heavy Jet	10,431	1,794	1.0%	41.2%	18.3%	6.2%
Midsize Jet	6,949	1,148	-10.0%	18.2%	23.4%	-2.1%
Super Light Jet	6,367	905	-6.9%	19.0%	20.1%	5.7%
Ultra Long Range Jet	5,873	1,464	16.0%	99.2%	60.1%	48.4%
Very Light Jet	3,174	749	6.5%	31.3%	46.1%	35.2%
Entry Level Jet	1,797	412	-6.1%	10.4%	18.7%	7.2%
Airliner/Bizliner(Jet)	247	51	8.8%	85.7%	45.3%	26.0%
Grand Total	66,569	11,165	-0.3%	30.1%	28.5%	17.7%

Трафик бизнес-джетов в США по количеству рейсов в январе 2023 г. по сравнению с предыдущими годами

В Петербурге начал работу новый аэропорт

Аэродром Левашово в Петербурге официально открыли во вторник, 27 декабря. Развитием воздушной гавани теперь занимается «Газпром». Согласно плану инвестора, аэропорт будет обслуживать, в том числе, гражданские рейсы. Узнали у экспертов, нужен ли туристам второй аэропорт в Северной столице и интересно ли в этом плане Левашово.

Левашово – редкий случай идущей по графику реконструкции аэропорта

Реконструкция военного аэродрома Левашово на севере Петербурга началась в октябре 2021 года, хотя планы по выполнению таких работ озвучивались и ранее. Минобороны подписало концессионное соглашение с «Газпром» – компания готова вложить в обустройство Левашово 10 млрд рублей. Эксплуатировать обновленные мощности, судя по сообщениям СМИ, также намеревается «Газпром» со своей компанией «Газпром-авиа».



Что характерно в этом проекте – пока он идет согласно заявленным планам. Как в 2021 году обещали до конца 2022 года завершить реконструкцию взлетно-посадочной полосы, так и сделали.

Следующий заявленный этап – открытие малого пассажирского терминала в декабре 2023 года. Открытие второй очереди аэродромного комплекса запланировано на декабрь 2024 года.

Что и для кого построят в Левашово

Согласно плану инвестора, пропускная способность нового составит 250 человек в час. Оттуда смогут выполняться, в том числе, международные полеты – 1 июля 2022 года соответствующее распоряжение подписал премьер-министр России Михаил Мишустин.

Пассажирский терминал планируется связать дорогой с КАД, планируется, что добираться из штаб-квартиры «Газпрома» в Лахта-Центра до Левашово можно будет за 10–15 минут.

Пока что речь идет о том, что аэропорт будет обслуживать нужды самого «Газпрома». И на конец 2022 года у специалистов петербургского туризма еще нет уверенности, что второй аэропорт даже теоретически нужен путешественникам.

Будет ли Левашово доступен туристам и нужен ли он им сейчас

«Детальные планы по развитию Левашово, по моему, никому не известны. Но сейчас еще один аэропорт пока не нужен туристам, в настоящее время

емкости Пулково недозагружены», – говорит исполнительный директор туроператора «Невские Сезоны» Кирилл Соколов.

Но специалисты авиационной отрасли, со своей стороны, отмечают, что аэропортовая инфраструктура создается не на один год и даже не на десятилетия: истории аэропортов бывают очень разные и иногда делают неожиданные повороты.

Так, например, при развитии лоукостеров второстепенные городские аэропорты начинают новую жизнь. Самый, пожалуй, типичный пример – это аэропорт Бове (Beauvais) в 70 км под Парижем, который тоже когда-то был военным, а сегодня стал классическим вариантом аэропорта для обслуживания чартерных рейсов и лоукостеров.

Сама же компания «Газпром-авиа», которая будет использовать аэропорт Левашово, тоже имеет довольно богатую историю, в которой, в том числе, выполнение вполне регулярных гражданских пассажирских рейсов. И, в том числе, по туристическим направлениям. Корреспондентке АТОР лично случилось летать таковым из Внуково в Сочи.

Поэтому утверждать, что аэропорт и/или авиакомпания никогда не будут использовать свои мощности для туристических авиаперевозок, вряд ли будет корректным.

Отметим, что разговоры об открытии второго аэропорта в Петербурге вечны примерно настолько же, как и план строительства линии аэроэкспресса в Пулково. Оба кейса – притча во языцах местных

транспортных журналистов и часто летающих пассажиров.

Некогда существовали, например, проекты по возрождению Ржевки. Варианты использования мощностей Левашово под организацию региональных авиаперевозок на Северо-Западе тоже ранее рассматривали петербургские предприниматели.

Состоявшееся открытие аэропорта Левашово, стабильный и состоятельный инвестор в лице «Газпрома» и идущие точно по графику работы по строительству гражданской инфраструктуры дают основания надеяться на то, что у проекта может быть интересное для массовых пассажиров будущее. Пусть и не очень близкое.

Источник: АТОР



Возвращение к реальности

По словам отраслевого аналитика Брайана Фоули, с 2020 года интерес к частным полетам резко возрос благодаря росту портфелей акций, легкому доступу к деньгам под низкие проценты и вызванному пандемией желанию избегать скоплений в аэропортах. Тем не менее, последние данные показывают, что раскаленный рынок начал остывать до более управляемого и устойчивого уровня.

Вскоре после объявления пандемии новые пользователи частных самолетов стали стремиться к самым простым в плане доступа чартерным и долевым рейсам. Эти бизнес-модели обеспечивают

мгновенный доступ к парку самолетов без хлопот, связанных с их покупкой и обслуживанием. Некоторые чартерные провайдеры сообщили, что более 50% их рейсов бронируется новыми клиентами, которые никогда раньше не летали частным образом.

Внезапный приток новых клиентов усложнил обслуживание этих запросов для ограниченной сети в нишевой капиталоемкой отрасли, рассчитанной на гораздо меньшее использование. Несколько операторов, таких как NetJets, даже были вынуждены приостановить дальнейшие продажи новых чартеров, чтобы можно было обеспечить надлежа-

щий уровень обслуживания своим существующим клиентам.

Покупка подержанного самолета стала для новичков, обладающих ресурсами и желанием подняться в небо в своем кругу, еще одним способом войти в сегмент. Эта тенденция оказалась настолько популярной, что предложение подержанных самолетов на рынке сократилось до рекордно низкого уровня. Это предсказуемо вызвало рост цен, поскольку быстро наступил «рынок продавца», часто оставляя на выбор только старые, переоцененные самолеты с длинным списком требований к дорогостоящему техобслуживанию.

Это разочарование привело некоторых новых покупателей к самому дорогому из всех решений — покупке нового самолета. Так же, как рынки чартерных, долевого и подержанных самолетов были насыщены, так же начали разбухать портфели заказов производителей. В 2021 году Textron Aviation, производитель таких частных самолетов, как бизнес-джет Cessna Citation и турбовинтовой King Air, сообщил, что 20% его клиентов были новыми владельцами. Этот внезапный всплеск интереса привел к тому, что у некоторых производителей доступные слоты для поставки начинались в 2025 году и далее.

Как и в случае любых крайних отклонений от рыночных норм, эти исключительные времена не должны были длиться вечно. Начали появляться первые признаки того, что пена немного спадает — не катастрофически, а таким образом, чтобы облегчить перегруженный рынок.



Катализаторами этого изменения стали проседание фондового рынка, инфляция, рост процентных ставок, снижение беспокойства по поводу вируса и надвигающаяся угроза рецессии. Пассажиры могут не чувствовать себя такими богатыми или защищенными, как раньше, и, поскольку траты являются необязательными, сокращение или устранение относительно дорогостоящих расходов на частные полеты — это один из способов укрепить финансы, по крайней мере, мысленно. Выходя из чартеров без каких-либо условий, многие новички бизнес-авиации решили вернуться в регулярные авиакомпании.

В качестве доказательства этого исхода WINGX сообщает, что чартерная активность в Северной Америке в настоящее время снизилась на 23% по сравнению с уровнем прошлого года и даже на 5% ниже допандемического уровня 2019 года. Одной из причин быстрого поворота является легкость, с которой можно принять решение о чартере. Похоже, что многие из этих новых пользователей были заинтересованы только в разовой поездке и были финансово унижены рейсом из Нью-Йорка в Палм-Бич в один конец за 20000 долларов.

По данным AMSTAT, уровень запасов поддержанных самолетов удвоился всего за последние шесть месяцев. Несмотря на то, что доступность поддержанных самолетов все еще близка к историческим минимумам, и она по-прежнему значительно ниже традиционного уровня, но с заметным изменением в сторону увеличения. Аналогичным образом, во время ажиотажа цены на некоторые поддержанные модели выросли на 80% и более, а теперь наблюдается умеренное снижение цен по

всем направлениям. Ожидается, что запасы будут продолжать расти после того, как некоторые из новоиспеченных владельцев столкнутся с ежегодными расходами на техническое обслуживание и эксплуатацию, которые могут многократно превышать цену покупки.

После ряда рекордных лет ассоциация дилеров самолетов IADA сообщила о 6-процентном сокращении сделок с начала года по третий квартал 2022 года по сравнению с тем же периодом 2021 года. Вероятно, ожидается дальнейшее снижение, поскольку в 2023 году ускоренная амортизация в США снизится со 100% до 80% и даже меньше, что сделает владение менее привлекательным для некоторых покупателей.

Производители бизнес-джетов также столкнулись с недавним снижением спроса, поскольку соотношение заказов к поставкам, показатель активности продаж, несколько снизился. Несмотря на это, объем незавершенных заказов уже достиг многолетних максимумов, что эквивалентно производству в течение пары лет. Выигрывают такие производители, как Dassault, Bombardier, Gulfstream, Embraer и Textron Aviation.

Сокращение чартерной активности в сочетании с меньшими продажами новых и поддержанных самолетов указывает на то, что пик новизны и увлечения частной авиацией у широкой публики уже пройден. Откровенно говоря, это облегчение для отрасли, которая никогда не масштабировалась до системы общественного транспорта и в последние пару лет была перегружена.

Сдвиг не произойдет без некоторых долгосрочных рисков. Долевые провайдеры, не сумев удовлетворить резко возросший спрос на свои программы, разместили у производителей массовые заказы на новые самолеты. Эластичность этих заказов еще предстоит выяснить, поскольку новичков в авиации становится все меньше и меньше. Еще одна трещина, которая может появиться, касается тех чартерных/долевых компаний, сильно зависящих от роста числа клиентов, чтобы увеличить их численность или удовлетворить инвесторов.

Тем не менее, по оценкам Фоули, менее 10% новичков в авиации общего назначения останутся в отрасли, что по-прежнему благоприятно повышает базовый доступный рынок для отрасли в дальнейшем. Потребовалось не что иное, как пандемия, чтобы наконец «стряхнуть с дерева этот низко висящий фрукт».



Пять главных выводов для бизнес-авиации из 2022 года

По мнению компании Martyn Fiddler Aviation, специализирующейся на владении воздушными судами и лизинге, пять основных выводов из прошлого года помогут бизнес-авиации в этом году: Война и санкции, Жизнь с Covid, Устойчивое развитие и углеродная нейтральность, Уроки управления, Бурный рост цен и надвигающийся спад.

«Бизнес-авиацию теперь можно считать постпандемийной», — заявили в компании. «Однако, несмотря на облегчение от того, что Covid остался позади, мы вступили в новую эру, когда события — война, санкции и рецессия — которые, как мы все думали, остались в прошлом, вернулись».

Война и санкции после конфликта России и Украины сильно повлияли на деловую авиацию. «Ограничение полетов для всех граждан России в Европе, Америке и Австралии, а также конфискация активов и санкции привели к значительному сокращению потоков доходов для многих в отрасли деловой авиации».

Санкции вызвали рекордный спрос на специалистов по юридическим вопросам, чтобы разобраться в ограничениях и в том, как они применяются между юрисдикциями, говорится в сообщении компании. Попытки обойти правила привели к тому, что некоторые из них подверглись штрафам,

конфискациям и другим наказаниям. Одним из недавних примеров на Мальте стал оператор Emperor Aviation, находящийся под санкциями Управления по контролю за иностранными активами США (OFAC).

Несмотря на надежды на скорейшее разрешение конфликта, Martyn Fiddler Aviation предупреждает, что деловая авиация должна ожидать, что санкции останутся постоянной темой в 2023 году и далее. «Санкции, ограничения и урон для деловой авиации России, скорее всего, в краткосрочной перспективе только усугубятся».

Жизнь с Covid останется ключевой тенденцией в этом году, как и в 2022 году. «Начав с конференции CJ1 в Лондоне в феврале, более 500 коллег со всего мира стремились встретиться лично, наверстать упущенное и создать новый бизнес», — говорится в сообщении компании. «В мае, после двухлетнего перерыва, EBACE посетило более 12 000 посетителей и более 300 экспонентов на главном европейском мероприятии бизнес-авиации». Кроме того, авиационная конференция на острове Мэн отпраздновала десятилетие в свой 12-й год с «огромным числом участников и спонсоров».

Но были заданы вопросы о том, были ли забыты уроки глобальной пандемии в спешке с восстановлением связи, заявили в Martyn Fiddler Aviation. «В ближайшие несколько лет может появиться баланс между личными мероприятиями и видео-интерактивностью для развития отношений и заключения сделок». В компании считают, что личные встречи и конференции останутся предпочтительной формой общения.



Устойчивое развитие и углеродная нейтральность стали еще одним прорывом прошлого года. Хотя бизнес-авиация — не единственная отрасль, которая находится в центре внимания климатических групп, она привлекает значительный интерес СМИ благодаря знаменитостям. «В то время как многие в отрасли исправляют вводящие в заблуждение заявления СМИ о выбросах — на деловую авиацию приходится всего 0,2% глобального выброса CO₂ — некоторые лидеры теперь говорят, что просто реагировать в таких ситуациях недостаточно», — говорится в сообщении компании.

Хотя для защиты показателей устойчивого развития бизнес-авиации необходим активный подход, также подчеркивается необходимость проявлять осторожность, реагируя на климатическую критику в социальных сетях. «Это предупреждение прозвучало после того, как сообщения комментаторов в LinkedIn о протестах в Схипхолье [в ноябре прошло-



го года] были восприняты ведущими газетами и СМИ как прямые цитаты представителей отрасли. Хотя авторы постов, скорее всего, на момент написания не думали, что так произойдет, в этом и заключается опасность цифровой эпохи».

Экологичность и сокращение выбросов были в центре внимания всех мероприятий деловой авиации в прошлом году. Продолжение прогресса в 2023 году зависит от инициативы в обмене посланий и «учета того, как отрасль представляет себя в остальном мире».

Уроки управления, извлеченные в 2022 году, будут применяться и в 2023 году. Последствия краха Greensill Capital нанесли значительный ущерб Credit Suisse, и судебные иски продолжают мешать реабилитации Boeing, отмечает Martyn Fiddler Aviation. KPMG получила многомиллионный штраф в связи с аудитом Rolls-Royce, а Airbus столкнулась с коллективным иском в Нидерландах в связи с тем, что компания не раскрыла информацию должным образом.

По словам Martyn Fiddler Aviation, продвижение ESG (environment, social and governance — окружающая среда, социальные сети и управление) видными бизнес-лидерами и крупными инвесторами находится на рекордно высоком уровне. Кроме того, существуют нормативные и социальные инициативы, направленные на поощрение лучшего корпоративного управления на международном уровне. «Часто проблема, с которой сталкиваются предприятия в области управления, заключается в реализации; предприятия либо не понимают преимуществ надлежащего управления, либо считают,

что пустых слов об управлении достаточно, чтобы избежать проверки — «промывки управления».

Стремительный рост цен и надвигающаяся рецессия стали окончательным пониманием того, что, вероятно, повлияет на деловую авиацию в этом году. В прошлом году наблюдался рост цен на самолеты и увеличение числа новых покупателей в сочетании с сокращением мировых запасов. Это привело к тому, что производители увеличили производство, а вторичный рынок столкнулся с беспрецедентным спросом.

«В пиках и падениях нет ничего нового для деловой авиации, однако 2023 год покажет, какие компании извлекли уроки из сумасшедших взлетов и падений последнего десятилетия», — заявили в Martyn Fiddler Aviation. «Внедрили ли предприятия механизмы, чтобы обезопасить себя по мере снижения спроса?»

Рецессия может принести пользу тем, у кого есть возможность увидеть возможности и выгодные сделки, но многие компании, как новые, так и устоявшиеся, пострадают, прогнозируют эксперты. «Мы считаем, что экономические выгоды изменятся в течение 2023 года — как это происходит в каждый период рецессии — и те, кто выиграет, будут стремиться к деловым поездкам, чтобы увеличить свою отдачу».

Martyn Fiddler Aviation завершает пять выводов советом ожидать неожиданного в 2023 году. «Мы можем смотреть в будущее только в том случае, если у нас будет гибкое (а не фиксированное) мышление», — говорят в компании.

Самолет недели

Оператор/владелец: **Bestfly**

Тип: **Gulfstream G450**

Год выпуска: **2008 г.**

Место съемки: **декабрь 2022 года, Jebel Ali Al Maktoum Int'l – OMDW, United Arab Emirates**



Фото: Дмитрий Петроченко