



Начнем с приятного. Компания «Медиалогия» подготовила рейтинг самых цитируемых медиаресурсов авиационной отрасли за 2022 год. По итогам 2022 года ИА BizavNews, работающее исключительно в сегменте бизнес-авиации, заняло шестое место. Очень высокая оценка нашей скромной деятельности.

На этой неделе стало известно, что «Бизнес-Джет Техник», дочерняя компания ООО «Авиакомпания «Вельталь-авиа», получила расширение сферы деятельности на оперативное и все формы периодического технического обслуживания самолетов Cessna 560/560XL/560XLS с двигателями PW545C. Для владельцев самолетов Cessna 560/560XL/560XLS «Бизнес-Джет Техник» обеспечит полный цикл послепродажного обслуживания и организацию поддержания летной годности самолетов, включая своевременное выполнение планового ТО, выездные работы по ТО, в том числе, устранение неисправностей и внеплановые виды работ, поставку комплектующих изделий и расходных материалов для бесперебойной эксплуатации воздушных судов.

Ежегодный отчет Heli Market Trends 2022, подготовленный канадской компанией Aero Asset, показывает, что продажи однодвигательных вертолетов на вторичном рынке снизились на 12% по сравнению с 2021 годом. В течение года было продано 212 однодвигательных вертолетов, что на 12% меньше, чем в 2021 году. Объем продаж составил \$387 млн, что на 15% меньше, чем в 2021 году. Подробный отчет читайте в этом выпуске.

Vista Global Holding (Vista) объявила об исключительных результатах работы в 2022 году, что отражает положительные тенденции на глобальных рынках и беспрецедентный уровень спроса со стороны существующих и новых членов. Группа продолжает демонстрировать значительный рост своих решений и услуг по подписке, при этом выручка выросла более чем на 50% по сравнению с 2021 годом.



Чартерный рынок возвращается к уровню 2019

WINGX: На рынке бизнес-джетов наблюдалось снижение пикового спроса почти по всем показателям, но пока неясно, это только ослабило ограничения по пропускной способности или теперь грозит подорвать бизнес-планы, созданные за последние два года в расчете на продолжение рекордного роста

стр. 19

Vista объявляет о рекордных показателях в 2022

Несмотря на ряд макроэкономических событий высокие показатели отражают еще один год рекордных полетов на всех основных рынках, поскольку по всему миру общий рост полетов увеличился на 28% в годовом исчислении

стр. 22

В Узбекистане появился первый ACJ319 Neo

Воздушное судно будет внесено в сертификат эксплуатанта компании My Freighter и будет эксплуатироваться в интересах Правительства Узбекистана. Перед поставкой самолет посетил центр кастомизации компании АМАС Aerospace (Basel Mulhouse-Freiburg EuroAirport), где были выполнены ряд технических работ

стр. 23

Спрос у российских операторов сохранится

Сегодня мы в гостях у компании DreamJet. Генеральный директор Александра Шумаева любезно согласилась поделиться с нашими читателями о сложных двенадцати месяцах ушедшего года. Александра рассказала не только о перипетиях рынка в ушедшем году, но и попыталась спрогнозировать ситуацию в ближнесрочной перспективе

стр. 24

Нехватка пилотов сохранится в течение следующего десятилетия

По данным аналитической компании Jefferies, ожидается, что нехватка пилотов во всем мире продлится как минимум до 2032 года, и что Северная Америка почувствует на себе основную тяжесть этого, поскольку спрос после Covid превышает количество новых специалистов.

Ссылаясь на недавнюю информацию от партнера Oliver Wyman Global Aerospace Джеффа Мюррея, Jefferies сообщил, что количество уходящих на пенсию пилотов скорректировалось с 13000 в 2020 году до 6000 в 2022 году. Кроме того, в мире увеличивается предложение пилотов.

Тем не менее, всплеск спроса после COVID превосходит этот прирост, с предполагаемым ростом дефицитом до 11000 пилотов в 2024 году. Этот дефицит может увеличиться к 2032 году до 60000 специалистов во всем мире, «если не будут при-

няты меры по смягчению последствий», заявили в Jefferies.

Северная Америка и, в меньшей степени, Африка являются основными регионами, сталкивающимися с недостатком летного персонала. Западная Европа, Ближний Восток, Южная Америка и Латинская Америка также будут испытывать нехватку, но не в такой степени.

«Нехватка пилотов раньше всего возникла в Северной Америке», — сказали эксперты Jefferies, заявив, что с 2025 года дефицит летных кадров, как ожидается, составит 17000 человек. Рост досрочного выхода на пенсию, усугубленный Covid, при растущем спросе увеличивает этот разрыв. Тенденция к росту выдачи сертификатов пилотов воздушного транспорта не поспевает за ним, и выход на пенсию и создание новых пропускных способностей, вероятно, будут опережать эту активность.



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



Pilatus готовится к поставке 200-го PC-24

Pilatus Aircraft закончил летные испытания 200-го бизнес-джета PC-24. Вскоре машина будет передана клиенту. Самолет (N700TX) отправится в США (Лас-Вегас) частному клиенту.

Маркус Бухер, генеральный директор Pilatus, прокомментировал: «Нам очень повезло, что и PC-12, и PC-24 пользуются таким высоким спросом среди наших постоянных клиентов. Несмотря на текущую высокую инфляционную среду, рост стоимости энергии в Европе и прогнозируемый экономический спад, наша глобальная сеть продаж сохраняет оптимизм в отношении того, что очень высокий спрос на наши уникальные самолеты выдержит бурю».

Бухер продолжил рассмотрение проблем производства самолетов в текущем экономическом контексте: «Сейчас нашим главным приоритетом в Pilatus является забота о нынешних владельцах и тех, кто уже разместил заказы. Как и большинство компаний, Pilatus не застрахована от трудностей, связанных с обеспечением надежных поставок качественных компонентов, чтобы обеспечить эффективную работу производства и бесперебойную работу по поддержке клиентов. Там, где мы не можем предоставить немедленные решения, мы прилагаем значительные усилия для общения с нашими клиентами, чтобы предоставить им высокий уровень поддержки, которого они ожидают и заслуживают от Pilatus».





Global 7500

The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

«Бизнес-Джет Техник» начинает обслуживать самолеты Cessna в России

В декабре 2022 года «Бизнес-Джет Техник», дочерняя компания ООО «Авиакомпания «Вельталь-авиа», получила расширение сферы деятельности на оперативное и все формы периодического технического обслуживания самолетов Cessna 560/560XL/560XLS с двигателями PW545C.

Расширение сферы деятельности утверждено Федеральным агентством воздушного транспорта в виде приложения к сертификату организации по техническому обслуживанию №285-16-082 от 20 июня 2016 г.

Получение разрешения на техническое обслуживание самолетов Cessna 560/560XL/560XLS является кульминацией инвестиций компании в обучение персонала, инструменты и запасные части для самолетов Cessna. Данный проект является одним из ключевых этапов стратегии компании по расширению обслуживаемых типов воздушных судов, что делает владение и обслуживание самолетов Cessna в России более удобным, чем когда-либо.

Для владельцев самолетов Cessna 560/560XL/560XLS «Бизнес-Джет Техник» обеспечит полный цикл послепродажного обслуживания и организацию поддержания летной годности самолетов, включая своевременное выполнение планового ТО, выездные работы по ТО, в том числе, устранение неисправностей и внеплановые виды работ, поставку комплектующих изделий и расходных материалов для бесперебойной эксплуатации воздушных судов.

Напомним, что «Бизнес-Джет Техник» и «Авиакомпания «Вельталь-авиа» готовы оказать широкий спектр авиационных услуг, включая организацию чартерных рейсов, авиационный консалтинг, летную эксплуатацию и техническое обслуживание самолетов. Штат компании на начало 2023 года более 100 специалистов, офис и производственные площадки по обслуживанию самолетов Hawker и Cessna расположены в аэропорту «Внуково-3» г. Москвы и аэропорту «Центральный» г. Омска.



**Weltall
avia**

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

Argus добавляет возможность отслеживания самолета на земле

На конференции планировщиков и диспетчеров NBAА в Нэшвилле, штат Теннесси, компания Argus International продемонстрировала новые функции своего программного обеспечения TraqPak.

Эта функция обеспечивает отслеживание самолетов на земле в режиме реального времени, что позволяет подписчикам услуги определять положение воздушного судна в конкретном аэропорту.

Argus заявил, что функция отслеживания наземного передвижения будет полезна для FBO, по-

скольку позволит работникам на перроне лучше оценивать фактическое время руления самолета до прибытия, а также для поставщиков питания и наземного трансфера.

«Выведение услуги наземного отслеживания на рынок стало результатом активного сотрудничества наших клиентов и команды TraqPak», — заявил Трэвис Кун, вице-президент Argus по анализу рынка. «Это новое предложение является первым из множества изменений, которые мы представим на рынке по мере приближения к 2023 году».

The screenshot displays the ARGUS TraqPak web interface. The top navigation bar includes 'Home', 'Activity Intelligence', and 'Industry Intelligence'. Below this are various report buttons: 'SkyVector', 'KTEB', 'GO', 'FAA Airport Delay Report', 'Fuel Util. Report', 'FBO Report', 'Arrival Report', and 'Departure Report'. A filter section shows 'GA' selected for 'Com', 'Region', and 'Cargo'. The main content area is divided into two sections: 'Arrivals' and 'Departures'. The 'Arrivals' section shows a table with columns for CTU, FID, FBO, FB, Type, ETA, Arr(L), PC, SC, N, Dep, and Dep(L). The 'Departures' section shows a table with columns for FID, FB, Type, CTD, Dep(L), PC, SC, N, Arr, Arr(L), Fuel, FCap, Tail, Base, and S. A map on the left shows the airport layout with aircraft icons and flight paths.

CTU	FID	FBO	FB	Type	ETA	Arr(L)	PC	SC	N	Dep	Dep(L)
	N562SC			C51X	-27	14:39				KEGE	10:09
	EJG17	SFS (North)		C21B	-35	14:31				KTEB	12:51
	N560VL	SFS (North)		C51X	-49	14:17				KVAD	13:13
	GA			CL35	-75	13:51				KBMG	13:25
	N977GN			EE35	-90	13:45				KTPF	9:36
	N911DC			BT36	-96	13:40				KGYL	12:05
	GA	SFS (North)		LM45	-152	12:34				KCMH	12:07
	GA	SFS (North)		QLST	-158	12:28				KHPN	10:59
	N4550V	Waypoint		BE35	-163	12:23				C77	
	GA			P28A	-171	12:15				KLUK	10:23
	N8292T			C172	-175	12:11				KLUK	10:51
	EJH112			GALX	-220	11:25				KTDX	9:34

FID	FB	Type	CTD	Dep(L)	PC	SC	N	Arr	Arr(L)	Fuel	FCap	Tail	Base	S
GA		GLF6	-344	7:29				EGGW	18:04	2360	6130			E
684CE		FA50	-330	7:53				KVNY	10:46	1677	1933	N654CP		E
WWW50		CL60	-287	8:36				KTRM	11:02	1597	2267		KTEB	E
GA		GAGC	-249	9:14				KTRM	10:59	2175				E
FY1112		F900	-233	9:30				EBAW	22:12	2010	2581			E
GA		GLF4	-186	10:17				KVNY	12:49	2334	3714			E



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Volato запускает свою программу вознаграждений брокерам

Долевой оператор Volato, базирующийся в Атланте, запускает свою программу вознаграждений Broker Rewards, которая дает отдельным брокерам до 4% комиссионных наличными при бронировании парка самолетов HondaJet.

Вознаграждения применяются к любому бронированию, сделанному с помощью инструмента онлайн-бронирования Volato, включая бронирования Volato Go с фиксированной ценой и традиционный чартер, без каких-либо затрат или обязательств. По словам Николаса Купера, соучредителя и коммерческого директора Volato, в рамках этой программы компания стремится построить «доверительные, прозрачные и долгосрочные отношения».

Купер отметил, что помимо получения прибыли

программа является «одним из многих шагов», которые предпринимаются для инвестирования в построение долгосрочных отношений с оптовыми брокерами. Он добавил: «Увеличение использования самолетов в рамках программы вознаграждений брокеров приносит пользу как Volato, так и нашим владельцам, поскольку наша программа долевого владения однозначно распределяет доход с владельцами самолетов. Таким образом, увеличение использования приводит к увеличению доходов, повышая рентабельность всего парка».

Volato будет автоматически отправлять денежную комиссию брокерам один раз в месяц через их онлайн-идентификатор в Brokers Rewards. В настоящее время комиссию могут получать только отдельные брокеры.



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

Интерьер Falcon 10X получил еще одну престижную награду за дизайн

Новейший бизнес-джет Dassault Aviation — сверхдальний Falcon 10X — получил награду Chicago Athenaeum Award в номинации Good Design.

«Эти и другие награды, полученные нашим быстро растущим флотом, являются красноречивым свидетельством беспрецедентного конструкторского и инженерного мастерства нашей компании», — сказал председатель и главный исполнительный директор Эрик Траппье. «Ни один другой производитель бизнес-джетов не способен сочетать передовые авиационные технологии, особенно в области аэродинамики и цифрового управления полетом, с самыми инновационными и креативными элементами в дизайне интерьера».

Награда, присуждаемая Чикагским музеем архи-

тектуры и дизайна в сотрудничестве с Европейским центром архитектуры, искусства, дизайна и урбанистики, является второй наградой за последний год за инновационный дизайн интерьера 10X. Ранее этот самолет получил награду Red Dot, спонсируемую The Design Society of the UK. Он также был номинирован на международную премию Yacht & Aviation Awards в категории «Интерьер частного самолета».

Falcon 10X, который в настоящее время находится в разработке, станет самым большим специализированным бизнес-джетом на рынке. Салон самолета объемом 2780 куб. футов предложит уникальное сочетание простора, тишины и физического комфорта, предлагая единственную модульную конструкцию в этой категории.



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

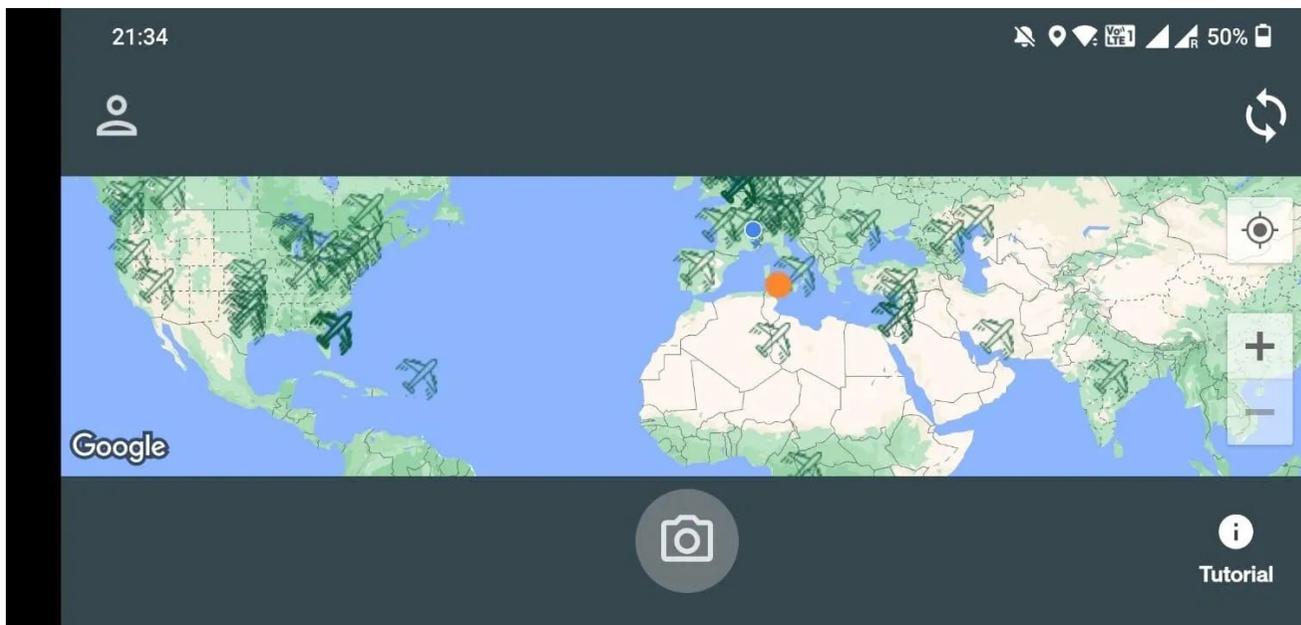
Empty Legs на защите экологии

Climate JetClub при поддержке GlobeAir запускает первое в истории приложение Empty Legs на основе карты в режиме реального времени.

В компании отмечают, что бизнес-джеты часто находятся в центре внимания, потому что они считаются самым неэкологичным видом воздушного транспорта. Но мало известно о том, что десятки самолетов ежедневно летают пустыми, чтобы забрать пассажиров или вернуться на базу. «Эти рейсы, называемые Empty Legs, которые обычно выполняются по сниженной цене, могут способствовать общему плохому имиджу деловой авиации, поскольку они зачастую не востребованы. Это вызвало реакцию со стороны Climate JetClub — создание торговой площадки Empty Legs Marketplace, чтобы

упростить поиск и бронирование рейсов», - комментируют в компании.

Climate Jet Club — это эксклюзивный клуб для деловых путешественников и туристов, которым нужно путешествовать оперативно и без проблем, но которые хотят уменьшить свое воздействие на окружающую среду. Создавая это инновационное приложение, Клуб намерен утвердить свою позицию экологической ответственности и предложить своим членам возможность эффективно использовать пустые рейсы. Пользователи приложения имеют возможность видеть полеты в режиме реального времени на живой карте и взаимодействовать с другими пользователями, публикуя контент.



AW09 выходит на финальную стадию

Первые серийные вертолеты AW09 (ранее Kopter SH09) будут оснащены двигателями новейшего поколения Safran Arriel 2K мощностью 1000 л.с., сообщает пресс-служба производителя.

Новая силовая установка уже установлена на прототипе PS4, который вот-вот приступит к летным испытаниям на объекте Kopter в Моллисе. PS4 включает в себя все наработки, реализованные и протестированные на P3, предыдущем прототипе, что позволило достичь финальной конфигурации AW09. PS5, следующий и последний прототип, планируется выпустить позже в 2023 году.

Напомним, что в апреле 2022 года Leonardo Helicopters и ее швейцарская дочерняя компания Kopter переименовали однодвигательный вертолет SH09 в Leonardo AW09. Компания рассчитывает завершить сертификацию модели примерно к концу 2023 или началу 2024 года. По словам Микеле Риккобоно, технического директора Kopter, на прототипе P3 производитель предпринял шаги по окончательной конфигурации AW09, а именно новой конструкции несущего винта, включая модифицированную втулку и новые лопасти, а также авионики Garmin G3000H. Все это дает улучшение летных характеристик, производительности и простоты обслуживания.

По словам Риккобоно, два последних прототипа, PS4 и PS5, будут отличаться дальнейшими «аэродинамическими усовершенствованиями». После того как AW09 получит свою первоначальную сертификацию типа EASA, PS5 будет использоваться для завершения «холодных» испытаний.

Airbus Helicopters стабильно работал в сложном 2022

В 2022 году Airbus Helicopters зарегистрировал 374 валовых заказа на вертолеты (нетто - 362), что свидетельствует о продолжающемся восстановлении рынка с впечатляющим объемом продаж в 216 легких однодвигательных вертолетов. Поставки вертолетов увеличились с 338 в 2021 году до 344 в 2022 году, что предварительно обеспечило Airbus Helicopters 52-процентную долю на рынке гражданских вертолетов. Налет вертолетного парка Airbus вернулся к уровню 2019 года.

«2022 год был годом, когда Airbus Helicopters укрепил свое восстановление в условиях нестабильности из-за конфликта на Украине и ослабленной цепочки поставок», — сказал Бруно Эвен, генераль-

ный директор Airbus Helicopters. «Наши заказы поступили от 203 клиентов из 48 стран, что подчеркивает важность нашей глобальной сети, а также показывает, что в непростые времена роль вертолетов важнее, чем когда-либо».

Были заложены новые возможности, и были сделаны важные первые поставки. В июле 2022 года на самолете Airbus Beluga был доставлен бразильскому заказчику первый АСН160.

Значительные контракты на поддержку и обслуживание были подписаны как гражданскими, так и военными заказчиками. The Helicopter Company подписала контракты на обслуживание HCare для своего парка из 20 H145 и шести АСН160.



Heli Market Trends: продажи падают

Ежегодный отчет Heli Market Trends 2022, подготовленный канадской компанией Aero Asset, показывает, что продажи однодвигательных вертолетов на вторичном рынке снизились на 12% по сравнению с 2021 годом. В течение года было продано 212 однодвигательных вертолетов, что на 12% меньше, чем в 2021 году. Объем продаж составил \$387 млн, что на 15% меньше, чем в 2021 году.

«В прошлом году на покупателей из Северной Америки приходилось почти 60% всех сделок с однодвигательными вертолетами, в то время как количество сделок в Европе упало на 40% по сравнению с прошлым годом», — говорит вице-президент по маркетинговым исследованиям Валери Перейра. «Запасы на вторичном рынке упали на 40% в годовом исчислении, но выросли в четвертом квартале и фактически утроились в Северной Америке между вторым и последним кварталами 2022 года».

Самым ликвидным вертолетом в 2022 году был Airbus AS350 B3/H125, за ним следуют Bell 407/GX/P/I и Airbus EC130 B4/H130. Все три модели могут «похвастаться» уровнем поглощения (время, которое потребуется, чтобы продать все вертолеты на рынке, при отсутствии новых поступлений) всего пять месяцев. Наименее ликвидный на рынке Leonardo AW119, занял последнее место с уровнем поглощения 10 месяцев.

В 2022 году на VIP-сегмент приходилось 60% всех транзакций, в то время как предложение вертолетов, сконфигурированных для EMS, остается рекордно низким. Предложение вертолетов общего назначения сократилось на 30% по сравнению с прошлым годом.

Mont Blanc Hélicoptères стал первым европейским оператором АСН160

Французская Mont Blanc Hélicoptères стала первым европейским оператором АСН160. Новый вертолет прибыл в распоряжение компании в январе 2023 года и будет эксплуатироваться в интересах частного владельца.

В компании уточнили, что в течении 2023 года приступят к эксплуатации еще двух аналогичных вертолетов, не уточнив их конфигурацию. Сейчас парк оператора включает более 30-ти вертолетов: Airbus H125/H134/H145/AS355/AS365.

Mont Blanc Hélicoptères была основана в 1980 году и входит в HBG Group вместе с ее дочерними компаниями Hélicoptères de France, Fhato, Swiftcopters, Eagle Valais и Tahiti Nui Hélicoptères. Mont Blanc

Hélicoptères охватывает широкий спектр деятельности: пассажирские перевозки, воздушные работы, спасение в горах, EMS, аэрофотосъемка, техническое обслуживание и обучение.

В августе 2022 года Airbus Helicopters поставила заказчику из Бразилии первый в мире вертолет АСН160. АСН160 — последний член семейства АСН и самый технологически совершенный вертолет в своем классе. Он обеспечивает на 20% больший объем на одного пассажира по сравнению со средними двухдвигательными вертолетами предыдущего поколения, иллюминаторы на 35% больше, чем у его конкурентов, что делает кабину самой светлой в своей категории, и расход топлива у него на 15% меньше, чем у ближайшего конкурента.



Австралия электрифицирует самолеты

Правительство Австралии предоставило компании Dovetail Electric Aviation грант в размере 3 млн австралийских долларов для реализации планов по переводу турбовинтовых самолетов, таких как Cessna Caravan, DHC Twin Otter, Beechcraft King Air и Casa C212, на электрические двигатели. Это дает дальнейший импульс планам стартапа по выводу на рынок электрических самолетов.



В проекте также примут участие Университет Нового Южного Уэльса и поддерживаемая правительством Организация научных и промышленных исследований Содружества. Sydney Seaplanes, входящая в состав материнской компании Dovetail, также поможет разработать, протестировать и сертифицировать силовую установку и ее интеграцию с самолетом.

Первоначально партнеры хотят получить дополнительный сертификат типа для переоборудования Cessna Caravan. Затем они намерены получить одобрение на другую версию самолета, работающего на водородных топливных элементах, а в период с 2027 по 2028 годы добавить модификации для King Air, Twin Otter и C212. Первоначально для модификации будут использоваться 650-киловатные двигатели MagniX и аккумуляторы Mobius Energy.

Jetcraft назначила топ-менеджеров по продажам в Америке

Компания Jetcraft, мировой лидер в области продаж и приобретения деловых самолетов, назначила Джеральда Хупера и Лоуренс Видаль на руководящие должности по продажам в Северной и Южной Америке. Компания нанимает топ-менеджеров, чтобы удовлетворить спрос клиентов на всем континенте и для дальнейшего расширения возможностей по анализу рынка на местах.

В качестве директора по продажам самолетов Джеральд Хупер будет руководить развитием бизнеса Jetcraft на Западном побережье США, включая Северную Калифорнию, Орегон, Вашингтон и Айдахо. До прихода в Jetcraft Хупер был директором по продажам и приобретениям самолетов в Executive Aircraft Services (EAS), работая с корпоративными клиентами и самолетами по всему миру.

Находясь в Бразилии, Лоуренс Видаль присоединяется к Jetcraft в качестве торгового представителя и будет курировать Южную Америку, включая Чили, Аргентину, Уругвай, Бразилию, Боливию и Парагвай. Видаль занимала должности в ведущих

производителях, в том числе восемь лет работала в Bombardier Aerospace, где она разработала бизнес-стратегии для увеличения доли на бразильском рынке деловой авиации.

Дэн Килкири, старший вице-президент по продажам Jetcraft в Северной и Южной Америке, говорит: «Имея более чем 40-летний совместный опыт работы в бизнес-авиации, Джеральд и Лоуренс привносят в Jetcraft обширные местные и отраслевые знания и гарантируют, что мы продолжим превосходить ожидания клиентов в Северной и Южной Америке. Наш последний прогноз рынка подчеркивает важность присутствия в этих регионах, при этом Северная Америка продолжает лидировать по спросу на подержанные бизнес-джеты во всем мире, увеличив долю рынка с 53% в 2010 году до 73% в 2021 году с точки зрения стоимости самолетов. По данным WingX, активность бизнес-джетов в Южной Америке также растет: количество рейсов бизнес-авиации выросло на 23% по сравнению с 2022 годом».



FAI Air Ambulance в пятый раз получает аккредитацию Европейского авиамедицинского института

Подразделение санитарной авиации FAI rent-a-jet GmbH сообщает, что оно в пятый раз получило аккредитацию от Европейского авиамедицинского института (EURAMI) как на дальнемагистральные, так и на региональные бизнес-джеты.

Аккредитация включает в себя медицинские одобрения интенсивной терапии взрослых, расширен-

ной интенсивной терапии взрослых, интенсивной терапии детей и интенсивной терапии новорожденных. Аккредитация распространяется на 15 самолетов FAI, включая Bombardier Global Express, Challenger 850, Challenger 604 и Learjet 60.

EURAMI присуждает аккредитацию провайдером воздушной медицинской помощи после того, как

они завершили аудит, который включает в себя соответствие множеству строгих критериев. К ним относятся опыт оператора: техника безопасности; пригодность воздушного судна, качество медицинского обслуживания, медицинское оборудование и квалификация персонала, и это лишь некоторые из них. FAI добилась замечательного результата 100% в разделе «Обязательные» и 99% в разделе «Стандарты EURAMI».

Фолькер Лемке, руководитель отдела санитарной авиации FAI, комментирует: «Мы очень рады, что нас снова признали одобренным провайдером, аккредитованным EURAMI. Это важная награда для FAI, и она отражает дух нашей компании, который заключается в приверженности безопасности и выдающемся уровне обслуживания наших клиентов, пациентов и всех, кто летает с нами».

FAI rent-a-jet — один из крупнейших в мире операторов воздушной скорой помощи. Ее парк состоит из 10 самолетов, включая Learjet 60, Challenger 604, Global Express и Challenger 850, базируется в штаб-квартире FAI в международном аэропорту имени Альбрехта Дюрера в Нюрнберге. Бизнес поддерживают более 250 штатных сотрудников, а также 50 врачей, медсестер и фельдшеров. Компания также специализируется на авиационной поддержке крупнейших в мире неправительственных организаций.

В 2021, 2020 и 2012 годах FAI была названа компанией года в области санитарной авиации по версии журнала International Travel & Health Insurance Journal (ITIJ).



Gulfstream не смогла выполнить годовой план поставок

Компания Gulfstream Aerospace не смогла поставить запланированные на прошлый год 124 самолета, передав клиентам 120 бизнес-джетов, так как три были перенесены с четвертого квартала 2022 на начало этого года.

Как сообщила материнская компания General Dynamics, производитель поставил 96 самолетов с большой кабиной и 24 G280 среднего размера по сравнению со 119 воздушными судами (103 с большой кабиной и 16 G280) в 2021 году.

Забегая вперед, председатель и главный исполнительный директор General Dynamics Феби Новакович прогнозирует 145 поставок Gulfstream в текущем году, а доходы аэрокосмического подразделения, как ожидается, достигнут \$10,4 млрд. Она также подтвердила прогноз поставки 170 самолетов в 2024 году.

Несмотря на менее благоприятный объем поставок в прошлом году, доходы аэрокосмического подразделения General Dynamics, в которое также входит Jet Aviation, выросли на 5,3% по сравнению с прошлым годом, примерно до \$8,6 млрд, а прибыль увеличилась на 9,6%, до \$1,13 млрд. По словам Новакович, это произошло благодаря более высоким доходам от услуг как в Gulfstream, так и в Jet Aviation.

Она отметила, что на конец 2022 года объем портфеля заказов аэрокосмического подразделения составил \$19,516 млрд, что на 20% больше по сравнению с прошлым годом и на 68% больше, чем два года назад. Соотношение заказов к поставкам

в подразделении в четвертом квартале составило 1,2:1, а у Gulfstream — 1,5:1. «За последние два года компания Gulfstream получила 430 заказов на самолеты, из которых после отмен осталось 400

заказов», — сказала Новакович, добавив, что продажи самолетов в Северной Америке остаются высокими и продолжают расти на Ближнем Востоке и в Юго-Восточной Азии (за исключением Китая).



Поставки Textron Aviation выросли в четвертом квартале

Несмотря на продолжающиеся проблемы с цепочкой поставок, Textron Aviation добилась в четвертом квартале увеличения поставок реактивных и турбовинтовых самолетов, выручки и прибыли, сообщила материнская компания Textron.

Квартальные поставки бизнес-джетов Cessna Citation достигли 52-х самолетов по сравнению с 46-ю за тот же период прошлого года, в то время как турбовинтовых самолетов — Cessna Caravan, Beechcraft King Air и Cessna SkyCourier — передано клиентам 47 единиц по сравнению с 43 в 2021 году.

В последнем квартале 2022 Textron Aviation заработала \$1,6 млрд дохода, что на \$223 млн больше, чем в прошлом году. Прибыль увеличилась на \$32 млн по сравнению с четвертым кварталом 2021 года, до \$169 млн. На конец 2022 года объем портфеля заказов составил \$6,4 млрд по сравнению с \$4,1 млрд в конце 2021 года.

Генеральный директор Textron Скотт Доннелли признал в разговоре с аналитиками, что цепочка поставок повлияла на количество поставленных Textron Aviation самолетов. «Мы потеряли несколько сотен миллионов долларов по сравнению с нашим первоначальным планом, потому что по-прежнему сталкиваемся с проблемами в цепочке поставок», — сказал он. «Я полагаю, что у нас было несколько поставщиков, которые столкнулись с трудностями, [но] становится лучше. Но всегда есть кто-то, кто все еще борется. Мы отчасти ожидали это во второй половине года... На этом пути все еще будут проблемы с цепочками поставок, но мы думаем, что учли это должным образом с точки зрения прогнозов на 2023 год».

В то время как в различных отчетах обсуждаются признаки экономического спада и снижения продаж новых самолетов, Доннелли сказал, что спрос на самолеты Textron Aviation по всей линейке продуктов не изменился.

«Я думаю, что наш уровень заказов в четвертом квартале соответствовал уровню третьего квартала — он остается достаточно хорошим», — сказал он.

Доннелли добавил, что небольшое увеличение количества доступных самолетов на вторичном рынке не обязательно является признаком общего замедления продаж, поскольку те самолеты, которые перечислены в списке, могут быть типами, которые менее популярны и старше, чем другие самолеты на вторичном рынке. «Мы думаем, очевидно, что рынок был очень сильным. Мы не увидели существенного изменения уровня активности».



JetNet покупает ADS-B Exchange

Компания JetNet, специализирующаяся на авиационных данных, приобрела портал по отслеживанию полетных данных ADS-B Exchange, о чем компания объявила на конференции планировщиков и диспетчеров NBAA.

Основанная в 2016 году, ADS-B Exchange управля-

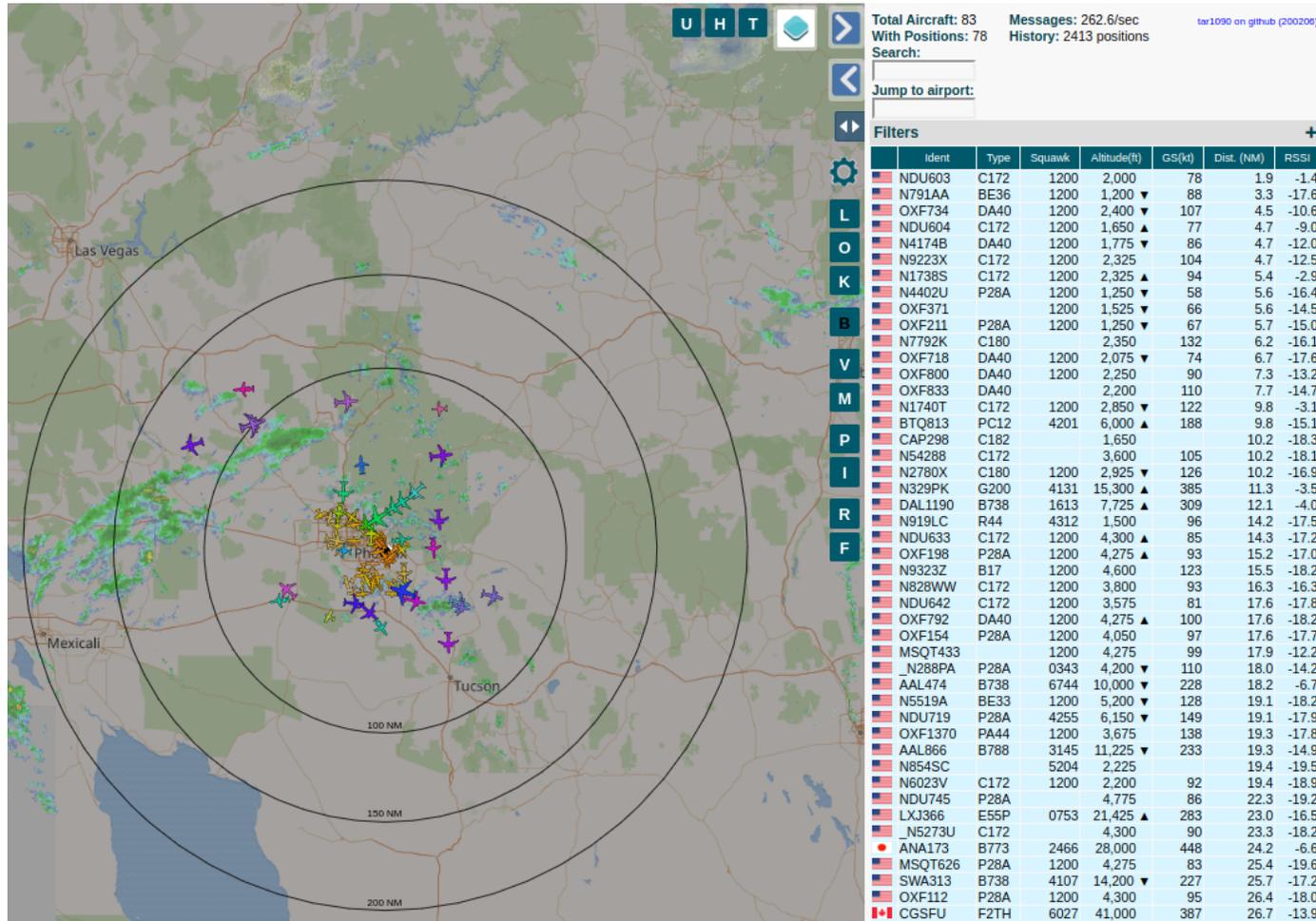
ет сетью устройств ADS-B, Mode S и MLAT и предоставляет данные о полетах в реальном времени и за прошлые периоды. Компания собирает около 750000 сообщений в секунду через приемники, размещенные энтузиастами авиации по всему миру.

Назвав это приобретение одним из нескольких

ожидаемых, JetNet заявила, что добавление ADS-B Exchange позволит ей расширить предложение полетных данных информацией в реальном времени. «ADS-B Exchange был создан как ресурс для энтузиастов авиации и полетных данных», — сказал Дэн Стройферт, президент и основатель ADS-B Exchange. «Объединение усилий с JetNet — идеальное решение, поскольку мы стремимся удовлетворить бизнес-потребности наших пользователей, сохраняя при этом наши корни энтузиастов и нефилтрованные данные».

У ADS-B Exchange есть ряд клиентов от провайдеров ТОиР и аэропортовых операций до лизинга самолетов, исследовательских и академических, а также государственных сервисов. «Мы давно восхищаемся ADS-B Exchange и знаем, насколько важными для авиационной отрасли являются предложения компании по работе с данными в режиме реального времени», — сказал генеральный директор JetNet Дерек Суэйм. «Платформа ADS-B Exchange принесет значительную пользу нашим клиентам. В настоящее время у нас нет намерений менять основной способ ведения бизнеса ADS-B Exchange. JetNet рада предложить свои ресурсы Дэну Штрейфтеру и ADS-B Exchange для расширения сообщества получателей, расширения покрытия, предоставления клиентам тех же данных и решений, что и сегодня, и ускорения роста ADS-B Exchange».

Это приобретение является вторым после того, как Silversmith Capital Partners вложила в JetNet контрольный пакет акций в прошлом году. В октябре JetNet приобрела компанию Asset Insight, занимающуюся оценкой воздушных судов.



Рекордный год для Qatar Executive

Qatar Executive, подразделение бизнес-авиации Qatar Airways, продемонстрировало значительный рост трафика по сравнению с прошлым годом своим терминале Premium FBO во время исторической концовки чемпионата мира по футболу FIFA 2022 в Катаре в 2022 году.

В FBO Qatar Executive, расположенном в междуна-

родном аэропорту Дохи (DIA), в период с ноября по декабрь 2022 года впервые в годовом исчислении рост количества прибытий составил 595%, а вылетов — 574%. После финала чемпионата мира по футболу в Катаре с 18 по 19 декабря из DIA вылетело 296 самолетов.

В преддверии первого чемпионата мира по футболу



FIFA на Ближнем Востоке компания Qatar Executive отремонтировала существующий терминал в Дохе, обновив FBO и тем самым предложив клиентам бесперебойное путешествие как на земле, так и в воздухе. Qatar Executive также развернула новейшие возможности Wi-Fi и потоковой передачи как в терминале, так и на борту своего флота, предоставив любителям футбола отличную связь для бесперебойной трансляции матчей чемпионата мира.

Исполнительный директор Qatar Airways Group, Его Превосходительство г-н Акбар Аль Бакер, сказал: «Трафик Qatar Airways значительно вырос в период чемпионата мира, продемонстрировав надежные услуги FBO, предлагая самые передовые решения для уважаемых клиентов. Траектория непрерывного роста Qatar Executive отражает доверие наших клиентов, а также является свидетельством нашей приверженности инновациям и совершенству».

Кроме того, компания Qatar Executive добавила в свой флот еще три самолета Gulfstream G650ER, причем этот тип насчитывает 15 из 19 самолетов. Это делает Qatar Executive крупнейшим в мире владельцем и единственным коммерческим оператором G650ER.

Кроме того, QE теперь предлагает два A319, один из которых имеет компоновку VIP-скорой помощи, а другой - компоновку для VIP-пассажиров.

В декабре Qatar Executive получил новый самолет Gulfstream G650ER, в результате чего общее количество самолетов этой модели увеличилось до пятнадцати.

ЦАГИ продолжает исследования по снижению уровня вибраций винта вертолета

Важной проблемой при эксплуатации вертолетов является высокий уровень вибрации, который негативно сказывается на прочностных характеристиках винтокрылой машины, функционировании бортового оборудования и снижает уровень комфорта пассажиров.

Одним из перспективных направлений борьбы с вибрацией на больших скоростях полета вертолета является применение на лопастях несущего винта активного органа управления. Изучением этого метода занимаются специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»). В результате цикла работ был создан демонстратор прототипа системы активного снижения махового движения лопасти несущего винта вертолета. Он состоит из лопастей с индивидуальным управлением триммерами с пьезоэлектрическими элементами.

Изобретение поможет преодолеть вибрации на больших скоростях полета и впоследствии может быть внедрено в конструкцию перспективных отечественных многоцелевых вертолетов. Исследования проводятся в рамках НИР «Порыв» Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. Задача комплекса испытаний — показать эффективность работы системы активного снижения махового движения лопасти несущего винта вертолета.

На первом этапе был подготовлен специальный стенд и проведен комплекс предварительных расчетных исследований. Следующим шагом стали испытания демонстратора на вертолетном стенде,

установленном в аэродинамической трубе ЦАГИ. Модель несущего винта, оснащенную демонстратором системы активного снижения махового движения лопасти, испытали на режимах висения и горизонтального полета.

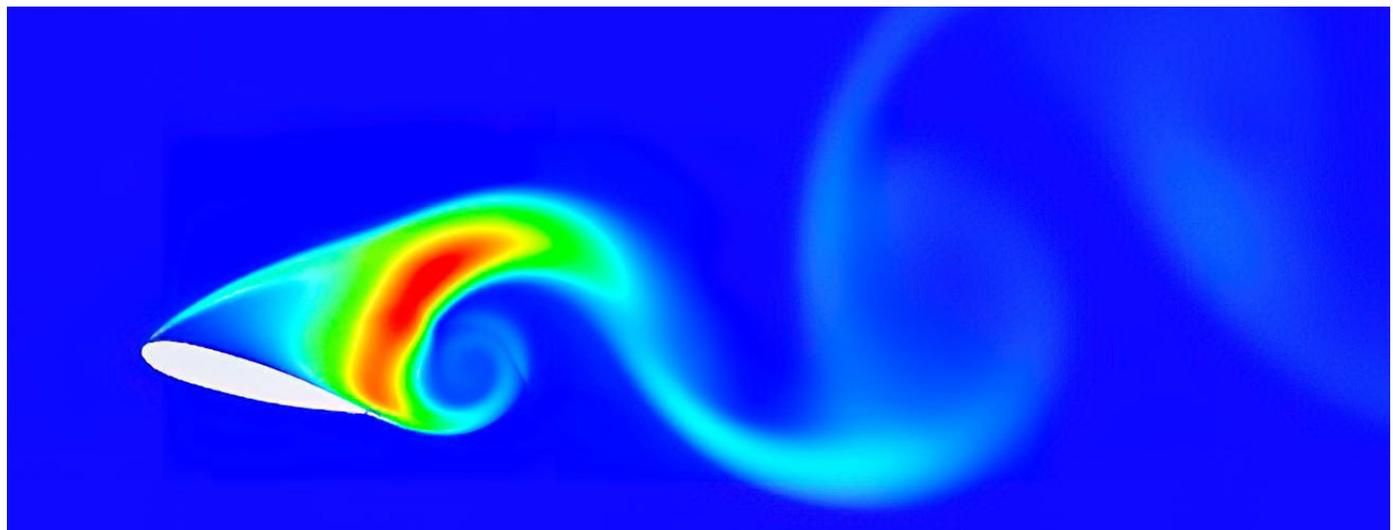
Полученные экспериментальные данные ученые института применили для формирования алгоритмов управления системой активного снижения махового движения лопасти и создания облика интеллектуального бортового оборудования.

В результате проведения испытаний и цикла расчетных исследований по влиянию различных законов управления триммером (активным гасителем колебаний) на колебания лопастей несущего винта доказано, что отклонение триммера с запаздыванием по углу азимута снижает амплитуду махового движения. Такое движение изменяет обтекание

концевых сечений лопасти, уменьшая срывные эффекты, и действует как гаситель вибраций.

«Впервые в отечественной практике для управления снижением махового движения лопасти мы использовали аэродинамический элемент в виде движущейся триммерной пластины. Такая мера приведет к снижению вибраций винтокрылого летательного аппарата и лобового сопротивления и, как следствие, уменьшению расхода топлива на всех режимах полета», — прокомментировал ведущий инженер отделения норм прочности, нагрузок и аэроупругости ФАУ «ЦАГИ» Михаил Ерёмин.

В дальнейшем изучение демонстратора системы активного снижения махового движения лопасти несущего винта вертолета продолжится. Ученым предстоит исследовать различные режимы работы системы активного снижения в полете и программу управления.



Риши Сунак ждет новый джет с XXL-туалетом и VIP-гардеробом

До конца 2023 года британский премьер-министр Риши Сунак получит новый самолет Airbus A321, который будет взят в аренду у чартерного оператора Titan Airways. Контракт заключен до 2027 года.

СМИ уже смакуют по поводу нюансов нового самолета: модернизированный джет будет оснащен «XXL туалетом» и «увеличенным VIP-гардеробом», также зеркалом в полный рост.

Сейчас премьер-министр и члены королевской семьи арендуют самолеты RAF Voyager (Airbus A330) и Airbus A321 у Titan Airways. В настоящее время Airbus A321 используется, когда официальные лица совершают короткие или средние рейсы в пункты назначения в Европе и на восточном побережье США. Более крупный RAF Voyager — Airbus A330 — используется, когда министры совершают транс-континентальные перелеты.

В Британии нет самолета премьер-министра, который используется исключительно для Даунинг-стрит. В отличие от президента США, который летает на Air Force One, премьер-министр не является главой государства. Представитель кабинета министров заявил MailOnline: «Это всего лишь обновление контракта на аренду самолета, используемого для официальных визитов. Там не будет никаких изменений в годовых затратах для налогоплательщика».

В 2016 году, когда премьер-министром был Дэвид Кэмерон, интерьер «Вояджера» претерпел изменения, которые оценили в 10 миллионов фунтов стерлингов. После модернизации RAF Voyager впервые

использовался для перевозки Дэвида Кэмерона и других министров на саммит НАТО в Польше в июле 2016 года.

Новость о новом A321 появилась после того, как Сунак подвергся критике за использование самолетов для авиаперелетов по Великобритании. Последний его полет длился меньше часа и это возмутило «зеленых». «Сунак отправился на огромном лайнере на расстояние всего 250 миль в северную Англию. Он выбрал роскошный самолет, предназначенный для VIP-персон, и это был уже третий случай, когда он использовал самолет Королевских ВВС за 10 дней. Все три из этих поездок были в районы Британии, откуда можно добраться на поезде из Лондона. На прошлой неделе он прилетел с частным визитом в Эдинбург, а также воспользовался самолетом, чтобы отправиться в Лидс, для посещения

отделения NHS для фотосессии», - комментируют читатели издания.

Появившись на конференции в Моркаме, посвященном последним ассигнованиям из государственного фонда, премьер-министра спросили о его выборе путешествия на самолете за счет налогоплательщиков.

«Я путешествую, чтобы сделать много дел за один день, я путешествую не только для собственного удовольствия — хотя это, конечно, очень приятно», — сказал Сунак. «Сегодня утром я путешествую, чтобы поговорить с людьми в Аккрингтоне, потом я поговорил с вами, а потом собираюсь в Хартлпул, потому что работаю от вашего имени. «Поверьте мне, я работаю изо всех сил, чтобы доставить вам удовольствие, и я путешествую, чтобы быть максимально эффективным».



Чартерный рынок в Европе возвращается к уровню 2019 года

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, с 1 по 23 января 2023 объем рейсов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов был на 2% больше, чем за тот же 23-дневный период 2022 года, и на 14% – больше, чем в 2019 году.

Активность бизнес-джетов находится на уровне аналогичного периода прошлого года, на 1% выше, чем в 2022 году, и на 17% выше, чем в январе 2019 года. Оглядываясь на последние три месяца (23.10.22 - 23.01.23), трафик бизнес-джетов на 2% ниже относительно прошлого года, и на 18% выше, чем три года назад.

Объем полетов турбовинтовых самолетов на 6% больше по сравнению с январем прошлого года, и на 9% относительно 2019 года. Активность регулярных авиакомпаний на 23% выше по сравнению с январем прошлого года, но на 11% ниже, чем в январе 2019 года. Несмотря на рост на 2% по сравнению с 2019 годом, активность грузовых операторов относительно того же периода января 2022 г. на 5% ниже.

Северная Америка

В период с 1 по 23 января в Северной Америке выполнено 163 000 рейсов бизнес-джетов, что соответствует аналогичному периоду января 2022 года, и на 15% больше, чем в 2019 году. Налет за тот же период на 27% больше, чем в 2019

Sector View	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)
Scheduled Opera...	1,495,241	72%	22.6%	59.1%	-18.6%	-10.7%
Business Aviation	308,098	15%	2.4%	28.4%	18.4%	14.2%
Other	195,921	9%	30.0%	57.7%	30.4%	46.7%
Cargo	64,209	3%	-4.9%	-5.0%	0.5%	2.1%
Grand Total	2,063,469	100%	18.6%	50.4%	-10.8%	-3.6%

Глобальные полеты самолетов с 1 по 23 января 2023 г. по сравнению с предыдущими годами (бизнес-авиация включает турбовинтовые самолеты)

году, и на 1% меньше, чем в прошлом году. За последние четыре недели трафик находятся на уровне годичной давности.

В этом месяце спрос по-прежнему определяется частными летными отделами, их активность выросла на 9% по сравнению с тем же периодом прошлого года, и на 21% больше, чем в 2019 году. У операторов по управлению воздушными судами наблюдается снижение рейсов на 5% по сравнению с прошлым годом, хотя 12% больше, чем в 2019 году. Чартерный трафик сократился на 19% по сравнению с тем же периодом января 2022 года, хотя на 13% больше, чем четыре года назад.

Что касается активности бизнес-джетов по Part 135/91K (чартерные и долевы операторы), то количество рейсов в Северной Америке на третьей неделе 2023 года, закончившейся 22 января, выросло на 4% по сравнению с предыдущей неделей, но на 1% меньше, чем на той же неделе прошлого года. За последние

Aircraft Type	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)
Cessna-Citation Excel / XLS	2,340	111	-23.9%	-6.3%	1.7%	-3.6%
Hawker Beechjet 400/400A /Next...	1,665	79	-6.2%	35.3%	76.0%	92.9%
Gulfstream G300/350/400/450	1,616	124	-28.8%	-0.1%	5.7%	7.4%
Bombardier-Challenger 300 / 350	1,437	100	-10.6%	-2.4%	15.8%	33.2%
Cessna-Citation CJ3	1,356	72	-10.3%	9.7%	19.7%	39.4%
Hawker-Hawker 700/750/800/85...	1,351	99	-31.2%	-11.8%	-10.5%	-8.0%
Embraer-Phenom 300	1,105	47	-16.5%	32.2%	58.8%	103.5%
Cessna-Citation X / 10	1,094	69	-19.4%	-22.1%	-11.8%	-22.7%
Cessna-560 Encore / 5 / Ultra	1,056	62	-15.9%	-8.9%	10.6%	7.6%
Learjet 60	921	55	-30.3%	-17.1%	-15.6%	-7.4%
Bombardier-Challenger 600/601/...	904	68	-4.2%	55.9%	29.3%	-7.7%
Gulfstream-GV/500/550	813	83	-7.4%	63.3%	69.0%	133.0%
Learjet 45	578	41	-23.5%	-6.3%	-11.5%	-21.3%
Cessna-Citation Sovereign	538	40	0.9%	22.8%	41.2%	42.3%
Cessna-Citation CJ1 / CitationJet /...	517	38	-6.0%	-12.4%	29.9%	10.0%
Grand Total	24,216	1,648	-19.0%	5.2%	13.3%	12.5%

Чартерные бизнес-джеты в Северной Америке, ранжированные по количеству вылетов с 1 по 23 января 2023 года по сравнению с предыдущими годами

четыре недели трафик упал на 5% по сравнению с тем же периодом прошлого года.

Cessna Citation Excel /XLS — самый популярный чартерный самолет в этом месяце. Но количество рейсов этого типа сократилось на 24% по сравнению с прошлым годом, и на 4% меньше, чем в 2019 году. Ван-Найс - Лас-Вегас Маккарран — самая загруженная пара чартерных аэропортов, хотя количество рейсов упало на 5% по сравнению с прошлым годом.

53% рейсов бизнес-джетов в Северной Америке в этом месяце были продолжительностью менее 1,5 часов, полеты такой продолжительности выросли на 3% по сравнению с 2022 годом, и на 10% по сравнению с 2019 годом. Дальнемагистральные рейсы (6-12 часов) по-прежнему отстают от 2019 года на 6%, хотя и на 18% больше, чем в прошлом году. Рейсы бизнес-джетов продолжительностью более 12 часов сократились на 13% по сравнению с январем прошлого года, и на 20% больше, чем в 2019 году. Трансатлантический трафик (Северная Америка — Европа) на 28% больше, чем за тот же период 2022

года, и на 16% больше, чем до пандемии в 2019 году. В этом месяце активность бизнес-джетов зависит от штата. Флорида является самым загруженным штатом, хотя количество рейсов сократилось на 7%, а количество летных часов уменьшилось на 6% по сравнению с прошлым годом. В Техасе количество рейсов в этом году увеличилось на 2% по сравнению с прошлым годом, а в Калифорнии — на 3%.

Европа

За 23 дня января количество рейсов бизнес-джетов в Европе сократилось на 8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, и на 6% больше, чем в предпандемийном январе 2019 года. За последние четыре недели трафик сократился на 9% по сравнению с прошлым годом. Если исключить Россию, то спрос в Европе на бизнес-джеты упал всего на 3% по сравнению с прошлым годом, и на 10% больше, чем в предпандемийном январе 2019 года. 64% рейсов в этом месяце имеют продолжительность менее 90 минут, такие полеты сократились на 1% по сравнению с прошлым годом, и выросли на 7% относительно 2019 года.

Рейсы продолжительностью 3-6 часов переживают самый большой спад по сравнению с прошлым годом, на 37% меньше по сравнению с прошлым годом, и на 19% по сравнению с четырьмя годами ранее. Дальние и сверхдальние рейсы намного выросли по сравнению с январем 2019 года. Полеты продолжительностью от 6 до 12 часов увеличились на 17% по сравнению с прошлым годом и на 31% по сравнению с 2019 годом.

На прошлой неделе (16-20 января) в Давосе прошел Всемирный экономический форум. Прибытие бизнес-джетов в близлежащие аэропорты (LSZS, LSZH, LSMD, LSZR) в течение 5-дневного мероприятия в этом году было на 11% ниже, чем в 2022 году. В период проведения мероприятия в аэропорты ВЭФ прибыло 372 бизнес-джета, что на 12% меньше, чем

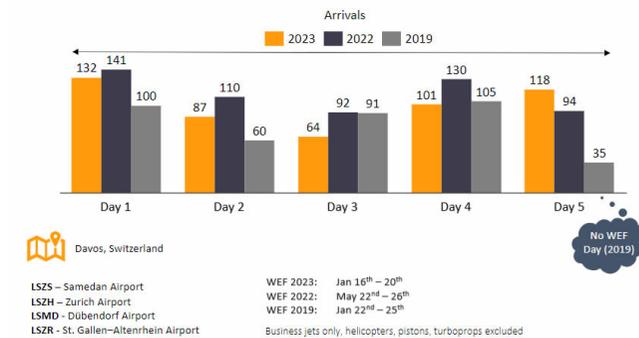
Sector Length	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Regional: Less than 1.5 hours	12,287	51%	-15.4%	10.1%	9.6%	7.4%
Short haul: 1.5 hours - 3 hours	8,625	36%	-23.7%	-1.4%	18.2%	19.7%
Medium haul: 3 - 6 hours	3,011	12%	-20.1%	2.4%	13.8%	14.7%
Long haul: 6 -12 hours	278	1%	2.6%	58.9%	33.0%	15.4%
Ultra Long haul:12+ hours	15	0%	-16.7%	1,400.0%	1,400.0%	1,400.0%
Grand Total	24,216	100%	-19.0%	5.2%	13.3%	12.5%

Рейсы чартерных бизнес-джетов в Северной Америке по продолжительности, 1–23 января по сравнению с предыдущими годами

World Economic Forum 2023 Analysis

WINGX

Compared to WEF 2019, average daily arrivals during the opening two days were 37% higher.
Over the 5 days in 2023, average daily arrivals were 11% lower than the 5-day event in 2022.



Анализ ВЭФ 2023

в 2022 году. Сравнивая среднесуточные прибытия в период проведения мероприятия, в 2023 году количество активных самолетов было на 1% больше, чем в мероприятии 2019, и на 12% меньше, чем в мероприятии 2022 г. В этом году Bombardier Global Express был самолетом с наибольшим количеством рейсов, прибывающих в аэропорты ВЭФ. LFSB (EuroAirport Basel) в LSZH (Цюрих) были двумя самыми загруженными аэропортами.

Остальной мир

За пределами Северной Америки и Европы активность бизнес-авиации выросла на 31% по сравнению с тем же 23-дневным периодом января прошлого года, и на 81% больше, чем до пандемии в 2019 году. За последние четыре недели трафик в Африке вырос на 17% по сравнению с прошлым годом, в Азии и Южной Америке — на 34%. На Ближнем Востоке объем полетов за последние четыре недели увеличился на 8% по сравнению с прошлым годом.



В настоящее время в Китае наблюдается значительный рост активности сверхдальних самолетов, на 26% по сравнению с прошлым годом, но по сравнению с 2019 годом снижение составило 17%. Тяжелые джеты демонстрируют сильный рост по сравнению с январем до пандемии, количество рейсов увеличилось на 56% по сравнению с 2019 годом, и на 64% больше по сравнению с прошлым годом.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое ком-

ментирует: «На рынке бизнес-джетов наблюдалось снижение пикового спроса почти по всем показателям, но пока неясно, это только ослабило ограничения по пропускной способности или теперь грозит подорвать бизнес-планы, созданные за последние два года в расчете на продолжение рекордного роста. Рынок чартерных перевозок явно быстро сокращается в Европе, но в других местах он все еще намного выше уровня 2019 года».

Aircraft Type	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)
Gulfstream-GV/500/550	123	21	13.9%	0.8%	-31.3%	-28.5%
Gulfstream-G600/650	91	31	30.0%	2.2%	30.0%	11.0%
Bombardier-Global Express/6000...	85	25	66.7%	63.5%	-11.5%	-19.0%
Gulfstream G300/350/400/450	74	12	64.4%	-3.9%	-9.8%	27.6%
Bombardier-Challenger 800/850	72	11	75.6%	41.2%	118.2%	176.9%
Bombardier-Challenger 600/601/...	39	5	50.0%	39.3%	21.9%	0.0%
Dassault-Falcon 7X	36	8	0.0%	-26.5%	-45.5%	-36.8%
Embraer-Legacy 600 / 650	35	3	84.2%	-40.7%	45.8%	133.3%
Cessna-Citation Excel / XLS	32	8	45.5%	45.5%	700.0%	
Gulfstream-G280	19	3	171.4%	5.6%	216.7%	111.1%
Embraer-Phenom 300	13	2	160.0%	85.7%		
Bombardier-Global 5000 / 5500	10	3	-47.4%	-52.4%	-65.5%	-44.4%
Airbus A318	9	3	125.0%	50.0%	50.0%	125.0%
Cessna-Citation Sovereign	8	1	60.0%	33.3%	700.0%	700.0%
Dassault-Falcon 8X	8	3	300.0%	-27.3%	0.0%	300.0%
Grand Total	679	156	26.9%	-7.0%	-1.2%	5.6%

Типы бизнес-джетов, по рейсам, Китай, 1–23 января 2023 г.

Vista объявляет о рекордных показателях в 2022 году

Vista Global Holding (Vista), ведущая глобальная группа частной авиации, объявила об исключительных результатах работы в 2022 году, что отражает положительные тенденции на мировых рынках и беспрецедентный уровень спроса со стороны существующих и новых членов.

Группа продолжает демонстрировать значительный рост своих решений и услуг по подписке, при этом выручка выросла более чем на 50% по сравнению с 2021 годом. Это было обусловлено увеличением на 74% общего количества проданных часов в программах VistaJet в течение 2022 года, что более чем в три раза превышает уровень, существовавший до пандемии, и обеспечивает больший перспективный спрос благодаря трехлетним клиентским контрактам.



Несмотря на ряд макроэкономических событий высокие показатели отражают еще один год рекордных полетов на всех основных рынках, поскольку по всему миру общий рост полетов увеличился на 28% в годовом исчислении. В региональном разрезе в 2022 году количество рейсов в США выросло на 41%, а в Азии, Европе и на Ближнем Востоке — на 69%, 29% и 22% соответственно. Нью-Йорк стал лучшим по количеству рейсов в течение года, за ним следуют Лондон и Париж.

Томас Флор, основатель и председатель Vista, сказал: «2022 год стал для Vista невероятным: в течение года наблюдался значительный рост во всех наших основных регионах и предложениях. Наши результаты за 2022 год ясно показывают, что Vista — это идеальное решение для новых и существующих участников, которые все чаще обращаются к решениям без активов. Мы вложили огромные средства в нашу глобальную инфраструктуру, обеспечив наших клиентов лучшими самолетами в любом уголке мира, поддерживаемыми новейшими технологиями.

Наши высокие показатели поддерживаются значительным расширением нашего парка в 2022 году, чтобы поддержать наше стремление предоставлять клиентам максимальную ценность. Знаменательные приобретения как Air Hamburg — крупнейшего оператора частных самолетов в Европе по количеству рейсов, так и Jet Edge — ведущего американского поставщика чартерных и услуг по управлению большими и суперсредними бизнес-джетами — значительно расширили наши масштабы в США, Европе и на Ближнем Востоке,

что еще больше укрепляет наши лидирующие позиции в мире. Мы также расширили до 18 самолетов наш парк Global 7500. А приобретение Camber Technologies расширяет существующие технологические возможности Группы, чтобы помочь в дальнейшей автоматизации планирования парка, бронирования и поиска поставщиков.

В начале 2023 года я рад объявить об инвестициях Vista в Dufour Aerospace, которые поддерживают разработку устойчивых авиационных технологий и решений для воздушной мобильности с их инновационными технологиями VTOL и eVTOL, а также аэрокосмическими продуктами, и подтверждают нашу приверженность обеспечению более экологичного будущего для нашей отрасли и клиентов».

Расширение глобального парка Vista сыграло решающую роль в удовлетворении растущего спроса. В течение 2022 года Vista добавила во флот 117 самолетов нетто, в том числе Global 7500, которых сейчас 18 — самый большой в мире парк этих самолетов, — в результате чего флот Vista достиг более 360 самолетов по всему миру.

В течение 2022 года Vista оптимизировала свои глобальные предложения по подписке для брендов VistaJet и XO, представив членские программы VistaJet VJ25 и XO Membership. Растущий портфель вариантов членства гарантирует, что каждый клиент частной авиации может найти простое, гибкое и безопасное решение для своих полетов. Стремление Группы к интеграции с целью предоставления беспрепятственных глобальных услуг еще больше подкрепляется запуском Vista Flight Support.

В Узбекистане появился первый ACJ319 Neo

В Узбекистане вскоре будет введен в эксплуатацию первый частный Airbus ACJ319 Neo с двигателями CFM International LEAP-1A. Речь идет о воздушном судне 2019 года выпуска, которое ранее принадлежало авиакомпании Hui Wing Mau.

Источник близкий к теме сделки сообщил, что воздушное судно будет внесено в сертификат эксплуатанта компании My Freighter и будет эксплуатироваться в интересах Правительства Узбекистана. Перед поставкой самолет посетил центр кастомизации компании AMAC Aerospace (Basel Mulhouse-Freiburg EuroAirport), где был выполнен ряд технических работ. Самолет будет зарегистрирован в

Узбекистане (UK888) и базироваться в международном аэропорту Ташкента.

ACJ319neo создан на основе пассажирского самолета A319neo, оборудован новейшими двигателями и законцовками крыла шарклетами, имеет вместительный и малошумный пассажирский салон.

Благодаря аэродинамическим улучшениям и новым двигателям удалось значительно сократить расход топлива, а также увеличить дальность и полезную нагрузку. Так, ACJ319neo может преодолевать расстояние 12500 км с 8 пассажирами на борту, что позволяет достичь практически лю-

бой точки земного шара. ACJ319neo сочетает в себе передовые технологии самолетостроения и современные системы, такие как электродистанционная система управления (fly-by-wire), head-up display (HUD), новейшая авионика, системы навигации, шарклеты. Как и на всех самолетах Airbus, здесь установлены сайдстики вместо штурвалов.

Крейсерский полет ACJ319neo проходит на высоте около 12 500 м, над основным воздушным движением, что позволяет избежать сильной турбулентности. Для удобства путешественников самолет снабжен встроенными бортовыми трапами. Бизнес-джет одобрен для полетов по ETOPS 180 минут. Благодаря широкой популярности семейства A320neo заказчики получают доступ к развитой сети технического обслуживания и отлаженный процесс поставки запчастей. Кроме того, для этого типа самолетов легко найти высококвалифицированного пилота за счет стандартизированной системы управления.

Те заказчики, которым важно оставаться инкогнито во время путешествий, оценят внешнее сходство этого лайнера с обычным пассажирским бортом.

Комфорт, индивидуальное пространство и свобода передвижения очень важны для пассажиров, особенно при выполнении дальних перелетов. Так, в ACJ319neo каждый пассажир получает более 10 м индивидуального пространства, что почти в три раза больше, чем у традиционных бизнес-джетов. Кроме того, для большего комфорта в салоне ACJ319neo поддерживается более низкое давление (эквивалентно давлению на высоте 1950 м), что особенно важно на этапе взлета и посадки.



Спрос у российских операторов сохраниться

*VizavNews продолжает серию публикаций, посвященных подведению итогов 2022 года. Сегодня мы в гостях у компании DreamJet. Генеральный директор **Александра Шумаева** любезно согласилась поделиться с нашими читателями о сложных двенадцати месяцах ушедшего года. Александра рассказала не только о перипетиях рынка в ушедшем году, но и попыталась спрогнозировать ситуацию в ближнесрочной перспективе.*

Александра, 2022 стал для отечественного сегмента деловой авиации годом беспрецедентных перемен. Готовы ли были отечественные игроки к столь быстрому развитию ситуации и прошел ли шок от новых реалий на рынке?

Заранее быть готовыми полностью никто не мог, так как вряд ли кто-то предполагал, что такая си-

туация может возникнуть. Но по факту справились хорошо, между «хорошо» и «отлично». У разных «игроков» это получилось по-разному: есть брокеры, операторы, управляющие компании, аэропорты, центры ТОиР и т.д. Общее падение объемов полетов негативно сказалось на бизнес-терминалах и аэропортовых структурах. Посмотрите на перроны центров бизнес-авиации – они полупустые. Почти все иностранные операторы ушли из РФ. В то же время для центров ТОиР и отечественных эксплуатантов это время возможностей: весь имеющийся спрос на перевозки и ТОиР перераспределился на них. И с этим спросом не так просто справиться в условиях санкций, ограничивающих и поставки запчастей и услуг для авиации. Но всё решаем. И главное – обеспечиваем безопасность полетов на высоком уровне. Относительно брокеров, как мне видится, ситуация находится посередине – спрос упал, но и доходность выросла. Но лучше это спросить у них)).

Основной индикатор любого рынка – спрос. Как он менялся с февраля, и можно ли говорить об относительно небольшой стабилизации ближе к зимнему сезону?

Непростой вопрос. Спрос у нашей компании в абсолютном выражении вырос, как и у наших партнеров и конкурентов. Как я уже говорила, основная причина проста: доступных самолетов стало существенно меньше, в разы. Иностранные операторы покинули Россию, а кроме того, частные борты российских собственников в иностранной регистрации резко встали «на прикол» в марте 2022. Пришлось им летать чартерами. Постепенно часть бортов была перерегистрирована и ввезена в РФ.



В связи с этим в течение года для российских операторов спрос частично снизился, но несущественно. Сезонные же колебания в общем и целом – как и ранее: летом спрос выше, зимой, особенно в январе, ниже. Выраженные всплески были в марте – после начала СВО, и в сентябре – после объявления частичной мобилизации. Мы прогнозируем сохранение высокого удельного спроса на джеты российских операторов в 2023 году. Но это относится не ко всем классам самолетов. Например, на Hawker спрос вырос, но не так сильно. Особенно это ощущается в периоды низкого спроса: если Legacy и Challenger поменьше, но летают, то Hawker может и простоять от нескольких дней до недели.

Российский парк бизнес-джетов существенно поредел. Хватает ли провозных мощностей для удовлетворения нынешнего спроса?

Скорее нет, чем да. В пиковый сезон самолетов класса Heavy jet в этом году не хватало. Но ситуация не столь однозначна для джетов меньших классов. Влияет сильно на спрос и, как следствие, на доступность самолетов, закрытие воздушного пространства на Юге России. Полет в Турцию теперь занимает столько же, сколько в ОАЭ, а в Израиль – и того больше. Таким образом, часть международных направлений оказалась не доступна для

беспосадочных перелетов на Hawker. А уж Як-40 и бизнес-джеты легкого класса пострадали и того больше. С дальностью до 2000 км данные самолеты не только лишились ключевого для них рынка в виде 11 закрытых южных аэропортов РФ, но и открытых, маршрут в которые лежит в обход закрытой для полетов зоны. Это Сочи, Минеральные Воды, Ставрополь, Грозный, Махачкала и прочие. Так что самолеты этих классов, в отличие от Heavy jet, вполне себе доступны.

Станет ли добавление в парк отечественных операторов самолетов российского производства временным выходом из непростой ситуации нехватки ВС?

Скорее нет, чем да. Во-первых, добавлять особо нечего. Машин советского периода и 90-х годов выпуска в VIP исполнении остались единицы. Я говорю про Як-40, Як-42, Ту-134 и Ту-154. Более современные Ту-204 и Ан-148 имеются также в единичных экземплярах и обслуживают, преимущественно, государственные структуры. Производимый же SSJ, как известно, не такой и «российский» по своим комплектующим и до полного импортозамещения (SSJ New) его производство, по сути, приостановлено. Из выпущенных машин на VIP компоновки приходится единицы. Большинство упомянутых мной самолетов – крупные пассажирские лайнеры, переделанные в бизнес-джеты по аналогии с Embraer Lineage 1000, BBJ, ACJ. Эксплуатация их дорога, расход топлива велик, на короткие ВПП не полететь. Исключение – Як-40, который мы приобрели как раз в 2022 году после начала СВО. Но самолет имеет низкую скорость и дальность, что, как я уже говорила, ограничивает его географию поле-



тов и круг клиентов. Хотя, конечно, для некоторых задач это уникальная машина: разбитые короткие полосы, лютые морозы ей ни по чем. И перевезти 13 пассажиров с истинно высоким комфортом по стоимости Light jet более не может ни один самолет в мире. Ремоторизацию и замену крыла на композитное скоростное на Як-40 благополучно провалили лет 10 назад. А сегодня пригодных для восстановления планеров Як-40 осталось не так и много. Вот, собственно, и все: замещать иномарки пока не чем.

Можно ли утверждать, что операторы и владельцы, перешедшие в российский реестр до СВО, оказались в относительно выигрышной ситуации?

Это очень спорный вопрос. Самолет, эксплуатируемый в РФ и ремонтируемый тут в период действия санкций стран Запада, вряд ли удастся продать куда-то, кроме России, Белоруссии, Ирана или Северной Кореи. То есть сложности с ремонтом и ТО добавляют головной боли. Поэтому ситуация очень неоднозначная.

С марта по июнь российские владельцы активно продавали ВС на вторичном рынке, ближе к осени этот процесс немного замедлился. Сильно ли упала ликвидность бизнес-джетов, эксплуатирующихся в РФ в настоящее время?

Я ответила на этот вопрос ранее. Она чем дальше самолет в РФ эксплуатируется, тем будет ниже его ликвидность. Тут можно посмотреть на опыт Ирана.

Насколько сократилось за последние 9 месяцев количество брокеров и операторов?

По брокерам точно не скажу, небольшие потери есть. Но основные игроки остались, чему мы очень рады. Старый друг лучше новых двух! А операторы – появились даже пара новых. А действующие операторы существенно приросли флотом и окрепли.

Основная головная боль рынка в настоящее время – сегмент ТОиР. Насколько российские провайдеры «закрывают» эту тему, и какие механизмы (схемы) в настоящее время наиболее эффективны для владельцев ВС и операторов в плане прохождения ТО и доступа к пулу запчастей. Работает ли параллельный импорт в нашем сегменте?

Эту тему провайдеры, как Вы выразились, «закрывают». Есть сложности, бесспорно. Но есть и положительная динамика. За деталями, думаю, лучше обратиться к центрам ТОиР.



Вопрос по ценообразованию. Насколько выросли цены на чартеры и джет-шеринг и какова будет ценовая политика в следующем году?

Цены выросли значительно в связи с падением предложения на рынке и удорожанием поддержания летной годности. Прогнозировать цены на 2023 год сложно.

Каковы в настоящее время основные риски при осуществлении международных перелетов?

В настоящий момент для нас мы их не видим.

Насколько скорректировалась география полетов после начала СВО? С какими проблемами операторы сталкиваются при полетах внутри РФ?

В части географии полетов – это всем известно: для российских бортов закрыта Европа. Процент международных рейсов в доступные для полетов страны вырос, так как ранее больше их выполнили иностранные операторы, а сейчас – мы. По РФ единственная проблема – закрытие Юга России и необходимость облета этой зоны.



Можно ли говорить о том, что инвестиции в новые инфраструктурные проекты заморожены на неопределенный срок?

Смотря о каких проектах речь. В авиации скорее наоборот. Россия столкнулась со сложностями, которые одновременно являются и уникальным стимулом к развитию. Вот ПД-8 и ПД-12 скоро начнут выпускать, МС-21 и SSJ импортозамещают, центры ТОиР и разработчики авиатехники (ФАП-21) имеют импульс к развитию. Даже аэропорт новый открыли в 2023 – Великий Устюг.

Ожидаете ли вы в среднесрочной перспективе возвращение зарубежных игроков рынка в РФ?

Нет.

Кто наши новые зарубежные партнеры на рынке и как с ними работать?

Иранцы, китайцы, партнеры из СНГ. Работать – приятно и продуктивно.

Александра, расскажите, пожалуйста, о работе DreamJet в нынешних условиях.

Сейчас, конечно, загрузка увеличилась на всех сотрудников, но благодаря домашней атмосфере и взаимопомощи в компании мы научились преодолевать любые сложности. Работа с неординарными задачами вошла в нашу повседневную жизнь и открыла нам новые возможности, связи и подарила бесценный опыт.

Самолет недели

Оператор/владелец: *ASG Business Aviation*

Тип: *Gulfstream G450*

Год выпуска: *2006 г.*

Место съемки: *январь 2023 года, Tashkent Yuzhny - UTTT, Uzbekistan*



Фото: *Дмитрий Петроченко*