BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.
www.bizavnews.ru
№ 20 (626) 21 мая 2022 г.

На следующей неделе после двухлетнего перерыва свои двери откроет женевская выставка EBACE 2022. Мероприятие, которое долго ждали и которое, по замыслу организаторов, станет главной площадкой для обсуждения вызовов рынку деловой авиации, пройдет без российских участников. А в кулуарах многие наши респонденты уже отмечают, что как раз главной темой станут российские участники рынка, которые за последние три месяца стали настоящими жертвами западных санкций.

Как бы ни кричали оголтелые «политиканы» со страниц СМИ и не только о незаметном эффекте санкций, их влияние на бизнес европейских компаний весьма значительное. Если в марте в стане европейских провайдеров царило полное «взаимопонимание», то сейчас пришло отрезвление и начался подсчет убытков. Все чаще мы слышим весьма смелые заявление о серьезном влиянии антироссийских санкций на различные сегменты бизнеса, от ТОиР до менеджмента, а также осознание того, что «политику и бизнес нужно разводить». И вот что удивительно, военная риторика постепенно сменяется робким прогнозом относительно того, как можно смягчить конфликтную ситуацию или хотя бы притормозить глобальный разрыв. А причин для этого предостаточно. Постпандемийный период должен был стать настоящим драйвером для развития отрасли, особенно на европейском рынке, но в феврале ситуация изменилась. И вот теперь мы видим менее позитивные прогнозы, которые свидетельствуют о том, что европейским компаниям придется существенно убавить свои аппетиты. Самый ценный актив EBACE как раз будет не статике и не в надоевшей всем «зеленой повестке», а в откровениях ключевых игроков «за рюмкой чая» в кулуарах.

## Рост трафика, особенно на коротких маршрутах

WINGX: Даже несмотря на то, что начинают поступать тревожные сигналы в экономике, активность бизнес-джетов продолжает значительно превышать допандемийные тенденции

стр. 21

## GAMA: рост поставок, но снижение доходов

Результаты работы отрасли за первые три месяца 2022 года по сравнению с тем же периодом 2021 года указывают на увеличение поставок в каждом сегменте воздушных судов, но общие доходы немного снизились

стр. 23

## EBAA видит проблемы бизнес-авиации в Европе

Генеральный секретарь Европейской ассоциации деловой авиации Хусейн Хан затрагивает актуальные темы деловой авиации в Европе: пандемия, конфликт на Украине, цены на топливо и экология

стр. 24

## Антироссийские санкции в сделках с джетами

Джонатан М. Эпштейн (партнер) и Либби Блоксом (юрист) из американской юридической фирмы Holland & Knight LLP дают общий обзор санкций по сделкам с самолетами из России по состоянию на 10 мая 2022 г.

стр. 27

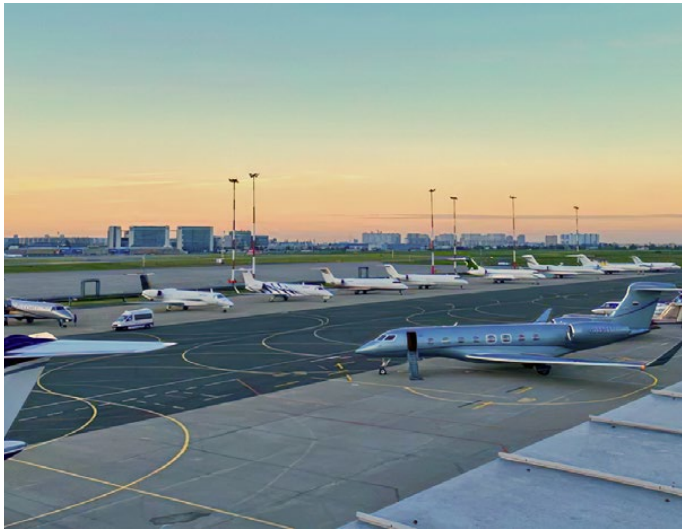
Gulfstream™

# Аэропорт Пулково готовится к работе в дни проведения ПМЭФ-2022

Ежегодно в дни проведения ПМЭФ-22 аэропорт Пулково принимает десятки тысяч пассажиров, в том числе, участников Форума. Многие из них прибывают в Санкт-Петербург на регулярных рейсах из Москвы.

На период проведения Форума все службы аэропорта Пулково будут переведены на усиленный режим работы, также в авиагавани усилят меры безопасности. В том числе, на подъезде к Пулково будет организован контрольно-пропускной пункт с досмотром транспортных средств, въезжающих на территорию аэропорта. Учитывая это, пассажирам нужно будет закладывать дополнительное время при планировании пути в аэропорт.

«В этом году Пулково в очередной раз примет участников ПМЭФ. Ежегодная подготовка включает взаимодействие со всеми заинтересованными ведомствами и силовыми структурами, однако, крайне важно помнить еще и о санитарно-эпидемиологических



требованиях при перелетах. Аэропорт Пулково обеспечивает беспрецедентный комплекс мероприятий по предотвращению распространения коронавирусной инфекции», - отметил советник Президента Российской Федерации Антон Кобяков.

В этом году прием частных самолетов с участниками Форума на борту будет организован в сотрудничестве с Фондом Росконгресс. При отсутствии авиасообщения между страной отправления и Россией, организатору перевозки необходимо направить заявку в Фонд Росконгресс с запросом на прием частного самолета.

Независимо от наличия или отсутствия прямого авиасообщения между страной отправления и Россией всем участникам, прибывающим в Санкт-Петербург на частных самолетах, необходимо подать заявку на прием воздушного судна и бронирования слота в аэропорт Пулково по согласованному порядку.

«Аэропорт Пулково имеет колоссальный опыт обслуживания участников и гостей крупнейших экономических, спортивных, культурных и других массовых мероприятий. В этом году особое внимание сосредоточено на авиационной и транспортной безопасности, соблюдении противоэпидемиологических мер. При этом приоритетом в работе наших сотрудников неизменно остаются вежливость и обеспечение максимально комфортных условий как для наших пассажиров, так и для работы авиакомпаний», - сообщил генеральный директор ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы» Леонид Сергеев.

Напомним: 25-й, юбилейный Петербургский международный экономический форум состоится 15-18 июня 2022 года.

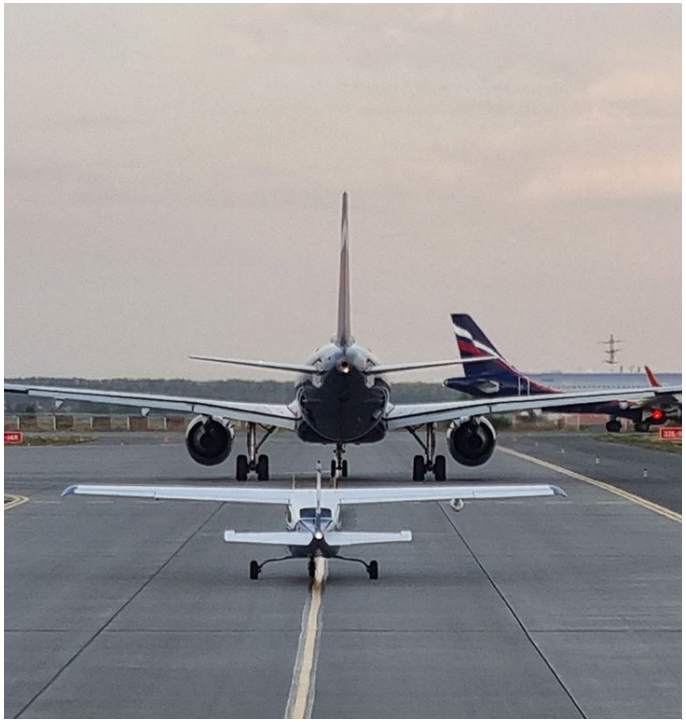
## «Мы организовались для диалога с властью»

Некоторое время назад в сообществе Авиации Общего Назначения (малой авиации) в России появилась новая структура под названием Общественное Объединение АВИАТОР.

Мы постарались максимально изучить сайт этой организации и понять ее роль для сообщества, и чем она может быть полезна.

Основная цель прямо описана на сайте самой организации http://aviator.org.ru/

Общественное Объединение АВИАТОР создано авиационным сообществом России для информирования авиационных властей страны о проблемах и вопросах, имеющихся в Авиации Общего Назначения. То есть основные действия организации будут заключаться в информировании российских авиационных властей о проблемах в малой авиации. Своего рода ретранслятор вопросов и предложений от участников Объединения в различные государственные органы.



При этом, как сказано в телеграм-канале, АВИАТОР не подменяет и не дублирует роли уже давно функционирующих в обществе организаций, таких как ФАОН или АОПА-Россия. Основное отличие ОО АВИАТОР заключается в том, что в Объединении нет Президента, Правления, директора, членства, взносов, регистрации и других атрибутов, которые обычно используют Ассоциации или Общественные Организации, а участником может стать любой гражданин России, который поддерживает идею всестороннего развития Авиации Общего Назначения в нашей стране.

Насколько данная структура необходима с точки зрения «ведения диалога с властью» и какую пользу могла бы принести малой авиации сейчас сказать сложно, но сама идея объединения авиационного сообщества конечно же давно созрела. По имеющейся информации, сегодня в России существует более десяти различных ассоциаций и организаций, которые так или иначе решают свои вопросы в малой авиации, но единства сообщества нет.

Возможно АВИАТОР сможет объединить под своим «крылом» всех, кому небезразлична судьба российской малой авиации.

Присоединиться к Общественному Объединению АВИАТОР можно по ссылке
http://aviator.org.ru/#support

# Global 7500

## The Industry Flagship

Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

## Во Внуково-3 доступен заказ услуг посадочной площадки

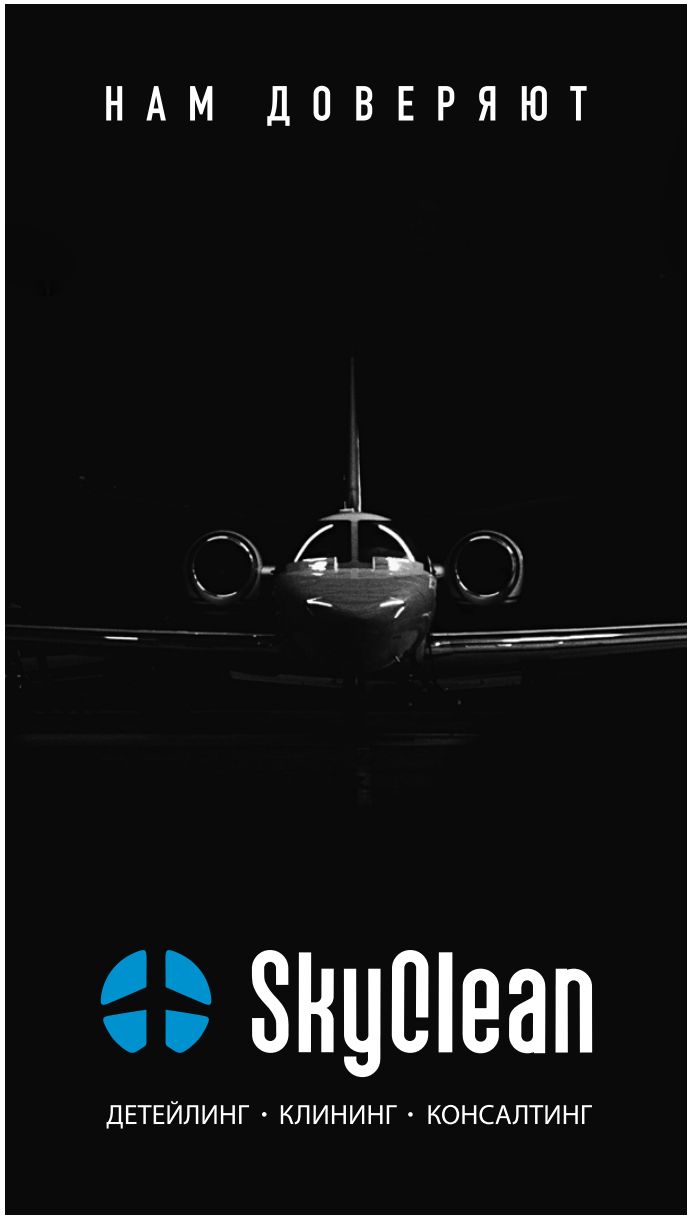
Как стало известно BizavNews, с мая текущего года клиентам доступен заказ услуг посадочной площадки Хелипорт Внуково-3.

Стоимость услуг по использованию посадочной площадки Хелипорт Внуково-3 составляет 20000 руб. в том числе НДС (за прилет/вылет ВС, а также трансфер пассажиров и багажа до терминалов Внуково-3). Заказать услугу также можно через сайт www.vipport.ru, там же размещен и образец заявки.

На основании заявки будет сформирован счет на оплату (для юридических лиц) или ссылка на оплату банковской картой (для физических лиц) и направлен на электронную почту клиента, рассказали BizavNews в компании.

Инфраструктура вертодрома, созданная в рамках Центра бизнес-авиации Внуково-3 для приема, обслуживания и базирования вертолетов, располагает перроном с местами стоянок для различных типов ВС.

Площадь вертодрома составляет более 54000 м², включая вертолетную площадку с односторонним взлетом и посадкой. Таким образом, координация вертолетного движения будет осуществляться независимо от расписания аэропорта. Всего на территории хелипорта обустроено 12 мест стоянок для вертолетов типа Ми-8 (9 шт) и AW139 (3 шт). Дополнительно будут построены 4 ангара, каждый площадью 2016 м² и вместимостью 5 вертолетов типа Ми-8. В настоящее время выполняются процедуры по оформлению разрешительной документации для ввода в эксплуатацию вертодрома.

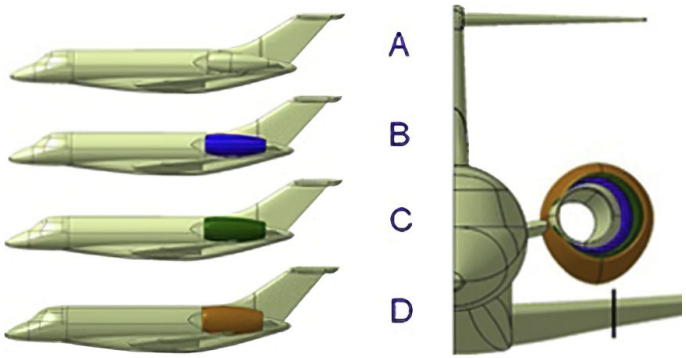


# ЦАГИ продолжает исследования перспективного административного самолета

Одна из задач административного самолета, предназначенного для бизнес-перевозок, – возможность выполнения однодневного делового полета. Для этого воздушное судно должно в короткие сроки преодолевать большие расстояния, что ведет к повышенному расходу топлива.

Ученые Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (входит в НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского») изучили, как увеличить дальность полета бизнес-джета и одновременно повысить его энергоэффективность.

Существует взаимосвязь между степенью двухконтурности двигателей (отношение расхода воздуха через внешний контур двигателя к расходу воздуха через внутренний контур) и уровнем потребления самолетом топлива: чем выше этот параметр, тем меньше сжигается горючего. Одновременно с этим увеличение двухконтурности приводит к росту сопротивления и удельного веса двигателя. В своей исследовательской работе специалисты ЦАГИ определили оптимальную степень двухконтурности для делового авиалайнера.




За основу была взята разработанная в ЦАГИ перспективная компоновка административного самолета. Такая машина рассчитана на перевозку 8–12 пассажиров на расстояние до 5 000 км с максимальной крейсерской скоростью полета, соответствующей числу Маха 0,83. В ее компоновке предусмотрены стреловидное крыло и два турбореактивных двигателя, расположенных в хвостовой части фюзеляжа.

С помощью специальной вычислительной программы инженеры моделировали режим крейсерского полета воздушного судна с четырьмя вариантами степени двухконтурности двигателей: от 3,5 до 12,8. Исследование проводилось при числах Маха 0,78–0,83. При увеличении степени двухконтурности, соответственно, росли габариты мотогондолы, приближая ее к крылу. В связи с этим под каждый вариант двигателя выбиралась оптимальная профилировка крыла.

Результаты расчетных исследований показали, что с учетом проведенной оптимизации профилировки крыла максимальный рост дальности полета достигается при степени двухконтурности порядка 6,6–9,6.

«Благодаря проведенной нами работе выбран двигатель оптимальной степени двухконтурности для компоновки перспективного административного самолета. Полученные данные позволят осуществлять более эффективный подход к проектированию летательных аппаратов этого класса», – рассказал один из авторов проекта, инженер первой категории отделения аэродинамики самолетов ФАУ «ЦАГИ» Владимир Курилов.

## Gulfstream G700 дебютирует в Европе

Флагман Gulfstream Aerospace ультрадальний бизнес-джет G700 дебютирует в Европе в рамках выставки EBACE 2022, которая пройдет на следующей неделе в Женеве.

На выставке будет представлен серийный самолет. В первом полностью оборудованном G700 имеется уникальная для отрасли просторная кухня с рабочей поверхностью размером более трех метров, специальное помещение для экипажа, зона для отдыха и презентаций, шестиместная зона для проведения совещаний и приема пищи, а также каюта с полноразмерным гардеробным шкафом. Среди элементов интерьера — отмеченные наградами инновационные кресла, покрытие пола из натурального камня в кухне и в санузлах, кварцевые столешницы, одноместные кресла с электроприводом, система объемного звука и другие функции, входящие в стандартную комплектацию самолета.

Фирменный салон Gulfstream Cabin Experience оснащен новейшей циркадной системой освещения сверхвысокого разрешения, фирменной системой кондиционирования Gulfstream с полностью приточной вентиляцией без рециркуляции, а также отличается самой низкой в отрасли условной высотой, сверхнизким уровнем шума и 20 уникальными панорамными иллюминаторами овальной формы.

Самолет оснащен двигателями Rolls-Royce Pearl 700. На высокой крейсерской скорости 0,90 Маха он способен преодолеть расстояние 11 853 км (6400 морских миль), а на крейсерской скорости 0,85 Маха при максимальной дальности — 13 890 км (7500 миль).

## Falcon 6X дебютирует на EBACE

Французский производитель Dassault впервые представит в рамках женевской выставки EBACE 2022 свой новый бизнес-джет Falcon 6X. Самолет будет демонстрироваться на статической площадке.

Программа летных испытаний нового флагмана Dassault Falcon 6X идет полным ходом, сообщил журналистам главный летчик-испытатель Филипп Дюшато. Суммарно прототипы провели в воздухе более 600 часов, выполнив почти 200 полетов.

«Мы очень довольны нашим прогрессом на сегодняшний день. Совсем недавно прототип номер 3 совершал рейсы из аэропорта Париж-Ле-Бурже, где технические специалисты Dassault Falcon Service выполняли плановое линейное обслуживание, а также впервые было использовано экологически чистое топливо (SAF) от TotalEnergies», - прокомментировал г-н Дюшато.

В январе первый серийный 6X отправился на кастомизацию в американский центр комплектации французского производителя в Литл-Рок, штат Арканзас. По сообщению Dassault, предсерийный S/N4 в настоящее время оснащается полным интерьером в Бордо-Мериньяк и в испытаниях продемонстрирует эксплуатационную зрелость своих систем. Ожидается, что в середине этого года начнется мировое турне.

С салоном высотой 78 дюймов (1,98 м) и шириной 102 дюйма (2,6 м), 6X имеет самые большие размеры в поперечном сечении среди специально построенных бизнес-джетов. В салоне могут разместиться до 16 пассажиров в трех лаунж-зонах. По сравнению с более ранними Falcon, проход между креслами в 6X стал шире на пять дюймов. Багаж размещается в отсеке объемом 155 кубических футов в герметичном контуре.

## Летающая галерея

В преддверии выставки Frieze New York 2022 года компания VistaJet объявила о своем новом глобальном партнерстве с Frieze Art Fairs. Поскольку более 80% клиентов оператора разделяют страсть к искусству, сегодняшний день знаменует собой начало серии невероятных возможностей для гостей VistaJet общаться с искусством самыми эксклюзивными способами.

Frieze New York соберет более 65 крупнейших галерей мира, чтобы представить амбициозные сольные, групповые и тематические презентации новаторских художников. Впервые в мире участники программы VistaJet смогут первыми взглянуть на смотровую комнату Frieze — за пять дней до открытия художественной ярмарки в The Shed в Нью-Йорке — на высоте 40 000 футов в любой точке мира.

Впервые в мире участники программы VistaJet смогут «войти в галерею», не вставая со своего места, и воспользоваться самыми передовыми и захватывающими технологиями для предварительного просмотра, выбора и приобретения произведений искусства из ведущих мировых галерей. Чтобы сопровождать участников на протяжении всего их «эксклюзивного художественного путешествия», также будет доступен куратор Frieze, чтобы виртуально сопровождать в их первоначальном исследовании, показывая основные моменты выставки и произведения, которые нельзя пропустить.

Чтобы приветствовать гостей VistaJet со всего мира, участники могут запросить VIP-доступ на ведущие международные выставки Frieze, включая Нью-Йорк (18-22 мая), Сеул (2-5 сентября), Лондон (12-16 октября) и Лос-Анджелес (даты будут объявлены позже).

В сотрудничестве с Frieze компания VistaJet проведет ряд мероприятий по активизации искусства в течение года, что позволит ее увлеченным членам лично пообщаться с художниками-единомышленниками, коллекционерами, кураторами и меценатами со всего мира.

«Мы верим, что это партнерство позволит нашим членам реализовать свою страсть к искусству самым простым способом — в любое время и в любом месте. Ярмарки Frieze, в конечном счете, предназначены для того, чтобы связать ведущие мировые галереи с самыми известными мировыми коллекционерами, и мы рады создать еще одну инновационную услугу для наших клиентов через наших первоклассных партнеров», - отметил глава компании Томас Флор.

## Gulfstream расширит центр кастомизации в Сент-Луисе

Корпорация Gulfstream Aerospace объявила о расширении центра кастомизации в аэропорту Сент-Луис-Даунтаун, где производитель планирует увеличить производство нестандартных шкафов и мощностей по окраске фюзеляжей для самолетов Gulfstream с большим салоном.

Параллельно Gulfstream расширит штат сотрудников в таких областях, как краснодеревщики и отделочники, обивщики, специалисты по покраске самолетов, инженеры-технологи, инженеры по эксплуатации и инспекторы по сертификации.

«Мы наблюдаем необычайную активность на наших объектах по поддержке текущего и перспективного флота Gulfstream, включая клиентов, которые не знакомы с бизнес-авиацией, и давних клиентов, желающих модернизировать свои нынешние самолеты», — сказал Марк Бернс, президент Gulfstream.

«Поскольку мы стратегически расширяем нашу сервисную сеть, мы также увеличиваем мощности для компонентов новых самолетов на таких площадках, как Сент-Луис, где уже производится внутренняя отделка для Gulfstream Customer Support».

Сервисный центр Gulfstream в Сент-Луисе открылся в 2017 году как предприятие по техническому обслуживанию, ремонту и капитальному ремонту и включает в себя 11 ангаров и более 59 222 квадратных метра торговых и вспомогательных площадей. Компания Gulfstream St. Louis, расположенная в аэропорту Сент-Луис-Даунтаун в Кахокии, штат Иллинойс, является ремонтной станцией, сертифицированной Федеральным авиационным управлением США и Агентством по авиационной безопасности Европейского Союза (PART 145). Сотрудники техцентра могут обслуживать самолеты с большой и средней кабиной, зарегистрированные в США и странах Европейского Союза.

## Рекордная выручка и большие убытки

Компания Wheels Up сообщила о росте выручки в первом квартале на 24% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до $325,6 млн, но это произошло на фоне чистого убытка в размере $89 млн, что на $56,8 млн больше, чем в прошлом году.

Скорректированная прибыль до вычета налогов, износа и амортизации снизилась на $40,8 млн по сравнению с прошлым годом до убытка в размере $49,4 млн. Между тем, количество активных членов компании выросло на 26% по сравнению с прошлым годом, а трафик увеличился на 15%, пассажиропоток составил 17 626 человек.

«Рекордная выручка за первый квартал является свидетельством уникальной позиции компании на рынке и культового бренда как новатора на рынке с ограниченным предложением», — сказал председатель и главный исполнительный директор Wheels Up Кенни Дихтер. «За последние несколько месяцев мы внесли существенные улучшения для решения операционных задач и рассчитываем реализовать преимущества в ближайшие кварталы. Мы опережаем план по найму пилотов и продолжаем расширять наши возможности обслуживания, а также реализуем несколько ключевых стратегических и технологических инициатив».

Wheel Up ожидает, что финансовые показатели в будущем улучшатся благодаря введению топливных сборов и дополнительному повышению тарифов с установленными ограничениями. Оператор также заявил, что предпринял ряд недавних инициатив по развитию, в том числе приобретение 1 апреля компании Air Partner, чтобы предоставить Wheels Up «привлекательную платформу для расширения своих предложений по всему миру для своих клиентов».

## Владельцам HondaJet доступно техобслуживание в Британии

Британский провайдер услуг ТОиР Signature TechnicAir (подразделение Signature Flight Support по техническому обслуживанию и капитальному ремонту самолетов) был назван авторизованным сервисным центром Honda Aircraft и, таким образом, будет поддерживать клиентов HondaJet в Западной Европе.

Кроме того, компания Signature TechnicAir также получила сертификат авторизованного поставщика услуг GE Honda Aero Engines, что позволяет техническим специалистам MRO обслуживать турбовентиляторные двигатели GE Honda Aero Engines HF120, которыми оснащается HondaJet.

«Мы рады расширить нашу поддержку по техническому обслуживанию самолетов семейства HondaJet благодаря нашему новому партнерству с Honda Aircraft и GE Honda Aero Engines», — сказал управляющий директор Signature TechnicAir EMEA Энди Престон.

Дополнительная поддержка для клиентов HondaJet в Великобритании, в том числе AOG, доступна через подразделения линейного технического обслуживания и мобильного обслуживания Signature TechnicAir, расположенных в London Luton, Farnborough, London Biggin Hill и Manchester Airport.

## Трафик в Шардже растет

Компания Gama Aviation Sharjah (дочернее предприятие Gama Aviation), базирующаяся в ОАЭ, в прошлом году пережила рекордный год и планирует сделать важные объявления в ближайшие месяцы о расширении своего парка, состоящего на данный момент из более чем 40 самолетов.

В компании отмечают, что за прошлый год удалось увеличить трафик на 30% и сохранить клиентов, которые используют FBO в Шардже, как альтернативу для полетов в Дубай. Парк, которым управляет компания, варьируется от легких самолетов до ACJ и BBJ. «В прошлом году мы добавили Pilatus PC-24, Dassault Falcon 7X, а также Gulfstream G650 и G280, — комментируют в компании.

В компании не скрывают, что главной проблемой FBO в Шардже является восприятие местоположения. Но как только клиенты впервые переступают порог пассажирского терминала, сомнения пропадают, а близость к центру Дубай делает комплекс отличной альтернативой другим аэропортам.

У компании даже есть постоянные клиенты в Шардже, проживающие на Пальмовом острове. «Принимая решения, они учитывают общее время в пути — от взлетно-посадочной полосы до стоянки занимает считанные минуты, отсутствие ограничений по количеству слотов. Это, наряду с эффективным управлением и возможностью иметь свой собственный автомобиль, ожидающий их на стоянке, делает Sharjah FBO фантастическим вариантом», — отмечают в компании.

Помимо услуг FBO Gama Aviation занимается и линейным обслуживанием, включая Bombardier Global, Embraer Legacy 600/650, Gulfstream G650 и Bombardier Challenger 604/605.

## В Aero-Dienst оценили влияние западных санкций на Россию

Управляющий директор немецкой компании Aero-Dienst Виктор Петерс, оценивая влияние западных санкций на Россию отметил, что с точки зрения технического обслуживания «Россия была растущим рынком для Европы, особенно во время Covid», объяснив, что в последние годы появилось больше владельцев самолетов из России, которые пользовались услугами компании в сегменте техобслуживания.

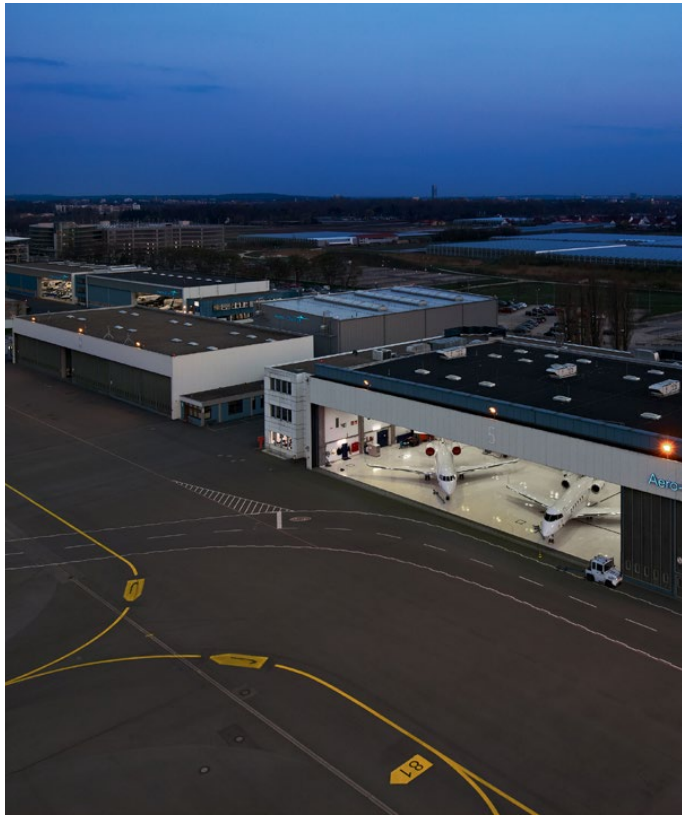
«Мы говорим не только о типичном олигархе, но и о людях, которые построили в Европе свой бизнес», — сказал он. «У нас уже много отмененных проектов, потому что мы применяем все санкции в соответствии с нашими законами».

Хотя от 10% до 12% из примерно 3500 бизнес-джетов в Европе связаны с российскими владельцами или компаниями, по оценкам Петерса, они оказывают экономическое влияние «в значительной степени на 20-25% рынка, поскольку российские владельцы используют или владеют более крупными бизнес-джетами.

«Мы видим, что сейчас операторы в Европе прекращают свою деятельность, особенно те, которые запущены на российские деньги», — сказал он. «Некоторые уже прекратили свою деятельность».

Нюрнбергская компания Aero-Dienst GmbH & Co.KG, хорошо известная на российском рынке, прежде всего, как бизнес-оператор, была образована в 1958 году. В настоящее время парк компании насчитывает более 10 самолетов, включая: Bombardier Challenger 300, Learjet 45XR, Learjet 60XR, Falcon 7X, Dornier 328 JET (медицинский вариант). По количеству воздушных судов и выполненных рейсов перевозчик занимает твердое третье место в рейтинге немецких авиакомпаний сегмента бизнес-авиации. Компания имеет сертификаты EASA/FAR Part 145 и EASA Part 21. Осуществляет все виды технического обслуживания и является авторизированным сервисным центром для Bombardier Global/Learjet/Challenger, Hawker (Textron) и Dassault Falcon, а также Honeywell, General Electric и Pratt & Whitney.

Помимо Нюрнберга, где располагается штаб-квартира компании, Aero-Dienst имеет станции техобслуживания в аэропортах Vienna (LOWW) и Klagenfurt (LOWK), а также в Оберпфаффенхофене (EDMO).



## Cessna Citation CJ4 Gen2 и XLS Gen2, а также Beechcraft King Air 360 дебютируют в Европе

Textron Aviation представит три своих новейших деловых самолета на выставке EBACE 2022, которая пройдет с 23 по 25 мая в Женеве. Впервые европейским клиентам будут показаны Cessna Citation CJ4 Gen2 и XLS Gen2, а также турбовинтовой самолет Beechcraft King Air 360.

Кроме того, на статической выставке EBACE будут представлены Citation Longitude и Latitude. Производитель отметил, что все самолеты Textron прилетят на EBACE на экологически чистом авиационном топливе. Продукция и услуги подразделения послепродажного обслуживания компании будут представлены на ее стенде в конференц-центре Palexpo.

По данным компании, в европейском регионе эксплуатируются более 1800 самолетов Citation и King Air.

King Air 360 был анонсирован в августе 2020 года, а два месяца спустя он получил сертификат типа. В феврале 2021 года был представлен CJ4 Gen2, получивший сертификат типа FAA. А XLS Gen2 был представлен в октябре на NBAA-BACE, после чего в начале этого месяца последовала сертификация FAA.

Ранее Textron отчиталась о работе в первом квартале текущего года, отметив, что сохраняющийся высокий спрос на деловые самолеты и их более широкое использование обеспечили рост поставок, прибыли и послепродажного обслуживания. За первые три месяца 2022 года клиенты получили 39 бизнес-джетов семейства Citation против 28 машин за аналогичный период прошлого года. В сегменте турбовинтовых самолетов также наметился рост поставок: 31 турбопроп против 14 в прошлом году. Доход производителя в размере $1 млрд и прибыль в размере $121 млн были обусловлены увеличением поставок реактивных и турбовинтовых самолетов на общую сумму $152 млн в дополнение к продажам на вторичном рынке в размере $61 млн.

Президент и главный исполнительный директор Textron Скотт Доннелли в ходе телефонного разговора с аналитиками отметил, что цены на самолеты продолжают оставаться благоприятными, а спрос на Citation и турбовинтовые самолеты высок. «Это относится ко всему портфолио», — сказал Доннелли. «Импульс продолжает оставаться сильным».

Поставки и заказы в основном идут в США, на долю которых приходится около 80% реактивных и 60% турбовинтовых самолетов. «Динамика того, что мы видели за последний год, сохранилась и в первом квартале», — заметил Доннелли. Он добавил, что компания продолжает видеть «изрядное количество» новых клиентов бизнес-джетов, выходящих на рынок, «что обнадеживает».

Темпы производства в Textron Aviation будут увеличиваться в течение этого года и могут продолжаться и после этого. «Конечно, с учетом спроса, который мы наблюдаем, и объема портфеля заказов, мы планируем увеличивать производство по мере приближения к 2023 году», — сказал Доннелли.

# FCG OPS запускает сеть станций наземного обслуживания в Испании

FCG OPS продолжает уверенное развитие в Европе и объявляет о расширении сотрудничества с компанией General Aviation Service (GAS) для запуска партнерской сети станций наземного обслуживания в аэропортах Испании.

Отмечая возрастающий интерес к региону со стороны клиентов диспетчерского центра и опираясь на многолетний опыт и знания, FCG OPS в сотрудничестве с GAS создала новый продукт с полным перечнем услуг по принципу «одного окна»: от наземного обслуживания рейсов и заправки топливом до получения полетных разрешений и туристических сервисов.

Комплексные услуги по наземному обслуживанию теперь предоставляются в FBO GAS во всех ключевых аэропортах Испании: Мадриде, Барселоне, Малаге, Пальма-де-Майорке, Валенсии, Гранаде, Жироне и Ибице.

Запуск сети станций наземного обслуживания в Испании в сотрудничестве с надежным партнером обусловлен стратегией FCG OPS, направленной на расширение присутствия в Западной Европе, и стремлением компании удовлетворить растущий спрос от клиентов на хэндлинг-сервисы в регионе.

«Мы получаем большой объем запросов от клиентов по локациям, которые выходят за рамки нашей хэндлинговой сети, и это неслучайно. Наземное обслуживание рейсов на всех станциях FCG OPS выполняется под строгим контролем наших сертифицированных представителей, что гарантирует качество оказываемых услуг, – отметил Сергей Старков, CEO FCG OPS. – Специалисты GAS имеют высокую квалификацию, а их терминалы FBO обеспечивают обслуживание наших клиентов на высшем уровне. Кроме того, у нас эксклюзивные цены на топливо в Испании, а большой объем рейсов делает стоимость всех услуг конкурентоспособной. Мы уверены в успехе этого сотрудничества и нацелены на дальнейшее развитие в регионе».

«Мы высоко ценим многолетнее партнерство с FCG OPS и их высококлассными специалистами. Переходя на новый уровень сотрудничества, мы рады представить их клиентам качественные услуги по наземному обслуживанию в наших FBO в Испании. Также мы внимательно отслеживаем изменения разрешительно-ограничительных нормативных актов в обстоятельствах, связанных с пандемией и геополитическими ситуациями, касающиеся пассажиров бизнес-авиации, и делаем все для того, чтобы запланированные перелеты непременно состоялись», – отметил Евгений Шадов, коммерческий директор GAS.

За более чем 20 лет работы диспетчерского центра FCG OPS накопила обширный опыт, ежегодно сотрудничая с более чем 400 авиакомпаниями по всему миру, а ее сеть станций наземного обслуживания уже охватывает более 40 аэропортов в 28 странах Балтии, Скандинавии, СНГ и Восточной Европы. Каждая станция FCG OPS обеспечивает гарантированное качество услуг благодаря оценке обслуживания экипажем после каждого рейса, высоким стандартам качества и регулярному аудиту.

FCG OPS входит в состав холдинга Flight Consulting Group, включающего также FBO RIGA – центр бизнес-авиации в Международном аэропорту Рига, JET TRAVEL – туристическое агентство для экипажей, сертифицированное IATA, FCG Aviation Development – эксперта в области проектирования и развития инфраструктуры бизнес-авиации под ключ, и FCG ATOM – уникальную IT-платформу.

## Argus International запустил новую услугу аудита FBO

Поставщик данных и аудита деловой авиации Argus International запустил новую услугу аудита FBO, созданную в партнерстве с американской Национальной ассоциацией воздушного транспорта (NATA). Компания также сообщает оптимистичные данные, показывающие, что спрос на чартерные перевозки «остается очень высоким» в Европе, и эта тенденция, по прогнозам компании, сохранится как минимум до августа.

По словам Джо Моеггенберга, президента и главного исполнительного директора американской компании, помимо оценки традиционных показателей безопасности Argus, программа аудита FBO также будет сосредоточена на качестве обслуживания. Кроме того, партнерство с NATA предоставит членам организации FBO четкий путь к аккредитации.

Согласно Argus, первым заказчиком программы аудита FBO станет «крупная сеть FBO», имя которой не раскрывается.

Argus также впервые в Европе продемонстрирует свое новое приложение ClearView, легко настраиваемый агрегатор больших данных, представленный на NBAA-BACE в октябре 2021 для поддержки чартерных компаний, долевых операторов, центров ТОиР, FBO, поставщиков топлива, производителей и других компаний, предоставляющих авиационные услуги. Предоставляя глобальную панель управления операциями и ежедневно отслеживая около 130000 рейсов, ClearView предлагает обзор операций по всему миру в режиме реального времени. Презентация состоится в рамках женевской выставки EBACE 2022.

«Настраиваемые функции ClearView позволяют выполнять бенчмаркинг, фильтрацию, динамическое картографирование полетов и мониторинг целостности данных», - сказал вице-президент Argus по анализу рынка Трэвис Кун. «Это функции, о которых просили операторы и клиенты». ClearView также знаменует собой расширение службы данных за пределы ее давней ориентации на Северную Америку. «Если вы хотите увидеть операции Gulfstream в Бразилии или рейсы между Австралией и Японией, вы можете это сделать», — сказал Кун.

Говоря о летной активности, Argus сообщает, что чартерный трафик в Европе в первом квартале вырос на 75,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 198358 рейсов. В первом квартале количество рейсов самолетов с большим салоном в регионе выросло на 146,7% в годовом исчислении, за ними следуют самолеты среднего размера с ростом на 65,5%; легкие самолеты — на 59,5%; и турбовинтовые – на 39,3%.

Argus прогнозирует, что в течение следующих пяти месяцев рост чартерных перевозок замедлится примерно до 17% в годовом исчислении, поскольку в мае прошлого года после «подавленного» начала года трафик начал измеряться высокими уровнями. Спрос на чартерные рейсы в Европе исторически колеблется в зависимости от сезона — гораздо больше, чем в США — от низкого уровня в начале сентября и с февраля по март, до начала напряженного летнего сезона. Но в последние годы, особенно с тех пор, как в прошлом году началось восстановление деловой авиации после пандемии. «Вы видите очень стабильный спрос, и это создает более сильный потенциал роста».

Джо Меггенберг добавил, что эти уровни активности преобладают, несмотря на падение чартерной активности в Восточной Европе, почти на 50%. Тем не менее, конфликт на Украине и вытекающие из него санкции против России будут иметь серьезные последствия для чартерных провайдеров и клиентов. Это включает в себя потенциально беспрецедентные потери в страховых и лизинговых компаниях, поскольку «русские «исчезли» с огромным количеством самолетов», — сказал он. Это увеличит расходы для операторов самолетов по всем направлениям, которые «будут переложены на клиента».

«Почасовые ставки продолжат расти, а цены на топливо будут отражаться в топливных надбавках», — прогнозирует Меггенберг. «Я не могу сказать вам, в какой момент клиенты скажут: «Хватит, я сяду на поезд».

Учитывая, что бизнес-джеты западного производства, находящиеся под контролем России, не имеют доступа к техническому обслуживанию, Меггенберг считает, что «это лишь вопрос времени, когда (принадлежащие России) самолеты будут приземлены».

Между тем, с экспоненциальным ростом показателей отслеживания и высокоскоростных сетей передачи данных, Argus ежедневно собирает и анализирует все больше данных о рейсах и других данных, а внутренние операции постоянно сталкиваются с трудностями, чтобы идти в ногу со временем. «Мы полностью переписываем многие наши процессы, чтобы не отставать от огромного количества данных и привести их в формат, который имеет смысл для отрасли», — сказал Меггенберг.

## Space Travel запускает экскурсионные программы на легкомоторных воздушных судах

Компания Space Travel анонсировала старт экскурсионных программ по России на легкомоторных воздушных судах. В их числе вертолет Robinson R44 на трех пассажиров и одного пилота, максимальная дальность полета 550 км, а также самолет Beechcraft Baron 58 на пять человек, дальность полета до 2054 км. Программы стартуют с 14 июня.

«Мы предоставляем услуги в соответствии с самыми высокими стандартами бизнес-авиации. В команде летных составов работают опытные пилоты, которые регулярно повышают и подтверждают квалификацию. Как только мы выставили первое предложение – авиатур по Золотому кольцу, сразу же от агентств пошли запросы и предложения подкорректировать программу под индивидуальных клиентов», – рассказала RATA-news заместитель генерального директора оператора Ольга Баландина.

Протяженность маршрута из Москвы составит 531 км, стоимость однодневной программы – от 131,5 тыс. рублей на человека. В экскурсию входит облет Владимира, Суздаля, Иваново, Костромы, возможность полюбоваться с воздуха Волгой, посадка в Ярославле, экскурсия с посещением музея «Эмалис», где можно не только увидеть произведения искусства эмали, но и попробовать себя в роли мастера. Затем туристов ждет ресторан в историческом здании, где сохраняется интерьер и атмосфера купечества и где возможно попробовать блюда традиционной русской кухни. Потом прогулка – и возвращение домой.

По словам Ольги Баландиной, это уникальная возможность погрузиться в атмосферу древней Руси, увидеть с высоты птичьего полета пять монастырей Суздаля, старые площади Ярославля и уютную набережная Костромы, Золотые ворота Владимира и бескрайние просторы Ивановской области. «С борта самолета старинные города открываются в самом необычном ракурсе, и эти завораживающие картины надолго остаются в памяти», – говорит она.

Как пояснила собеседница, это примерный формат программы, дающий ориентир, от какой суммы отталкиваться и на что туристам рассчитывать. Но если они захотят сделать посадку, например, в Суздале или другом городе, это тоже можно организовать.

Эксперт полагает, что программа не случайно вызвала интерес агентств. «Рынку нужны оригинальные предложения. Обычно на легкомоторных самолетах предлагают трансфер или экскурсию, а вот примеры полноценных экскурсионных программ на один или несколько дней день найти трудно», – говорит г-жа Баландина.

В воздушных планах туроператора и другие города – Псков, Смоленск, Великий Новгород, а также Соловецкие острова, Алтайский и Краснодарский края, Татарстан, Домбай, Абхазия, Ставрополье и Северный Кавказ. Под запрос – заповедники, например, национальный парк «Ленские столбы», «Баргузинский заповедник», плато Путорана.

Помимо экскурсионных программ Space Travel разработал для туристов мастер-классы по пилотированию. Желающие смогут пройти наземную подготовку, заняться планированием полета, программированием бортовых систем, провести предполетный осмотр судна, а также полную подготовку приборов в кабине самолета и запуск двигателя. После взлета и набора высоты туристы самостоятельно выполнят часть маршрута. Естественно, под руководством опытного пилота-инструктора.

## JSSI: российские владельцы бизнес-джетов активно ищут запчасти

Jet Support Services International (JSSI), специализирующаяся на послепродажном обслуживании деловых самолетов, представит в рамках EBACE 2022 свой новый бренд, с учетом недавних приобретений SierraTrax и Traxxall.

JSSI начала свое расширение в середине прошлого десятилетия, создав бизнес по лизингу запчастей и двигателей в дополнение к своим планам технического обслуживания с гарантированной почасовой оплатой, а в 2018 году была приобретена Conklin & de Decker, специализирующаяся на эксплуатационных расходах деловых самолетов. В июне прошлого года JSSI приобрела SierraTrax, а в декабре – Traxxall. Обе обеспечивают отслеживание технического обслуживания, аналитику данных и решения для управления записями.

С момента приобретений JSSI «сосредоточилась на интеграции серверной части этих компаний» и обнаружила мало совпадений между клиентами планов обслуживания JSSI, подписчиками Conklin & de Decker и клиентами услуг отслеживания обслуживания.

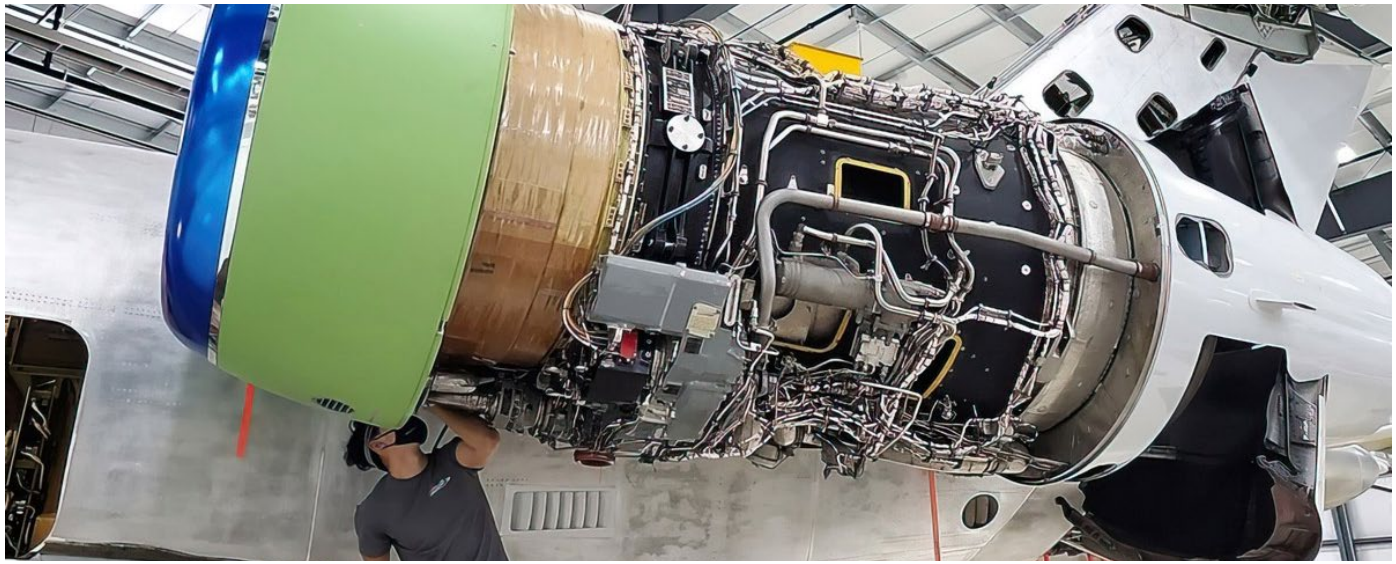
«Это открывает новые точки входа для операторов, с которыми мы раньше не работали», — комментируют в компании. «Например, у нас есть возможность следить за прогнозом технического обслуживания клиента и предлагать запчасти со скидкой».

Между тем, основной бизнес JSSI по техническому обслуживанию с гарантированными затратами продолжает расти: более 2000 бизнес-джетов — около 10% мирового парка — в настоящее время находятся на контрактах. В 2021 году бизнес по лизингу запчастей и двигателей «преодолел порог выручки в $100 млн. У JSSI есть около 50 реактивных двигателей «всех марок и моделей», доступных для аренды.

Учитывая количество самолетов, находящихся на планах технического обслуживания, информация, которую JSSI собирает об их налетах и других эксплуатационных показателях, предоставляет ценные данные о тенденциях парка, и история последних двух лет показала «значительный рост летных часов». «После того, как в 2019 году был зарегистрирован «самый высокий налет на один самолет, который мы когда-либо видели, в 2021 году был зарегистрирован резкий рост. Это был просто замечательный год, который плавно перетек в текущий год. Это продолжалось даже в марте, когда ожидалось сокращение полетов из-за конфликта на Украине.

Что касается санкций, связанных с конфликтом, «у нас было 22 самолета, на которых мы приостановили или прекратили обслуживание, где есть прямая или предполагаемая связь с гражданами России», — комментирует президент и генеральный директор Нил Бук. «Мы придерживаемся консервативного подхода к любому самолету, который есть или потенциально может появиться в санкционном списке. Санкционные самолеты — это преимущественно Gulfstream, Bombardier Global и другие дальнемагистральные самолеты с большим салоном».

Приостановка обслуживания распространяется и на бизнес запасных частей JSSI. «К нам поступает значительное количество запросов на запчасти из мест, откуда мы их обычно не получаем», — сказал Бук. «Внезапно у нас появились новые операторы в Молдове, запрашивающие запчасти, которые, как мы очень подозреваем, связаны с компаниями со штаб-квартирой в России, которые пытаются использовать дочерние предприятия за пределами России для покупки запчастей. Мы очень активно закрываем эти обсуждения».



## Biggin Hill увеличивает рыночную долю среди лондонских аэропортов

Администрация London Biggin Hill Airport с оптимизмом смотрит на тренды по восстановлению трафика в лондонских аэропортах.

Как рассказали BizavNews в компании, за первый квартал текущего года аэропорт увеличил трафик на 40%, доведя общее количество рейсов до 5000. «И с июля 2021 года мы увеличиваем наш ежегодный рекорд трафика каждый месяц», — сказал коммерческий директор аэропорта Биггин Хилл Роберт Уолтерс. По итогам 2021 года количество рейсов увеличилось с 14700 в 2020 году до 18900. Прирост составил почти 30%.

«Мы ожидаем, что эта тенденция сохранится в текущем году, поскольку косвенный эффект пандемии продолжает активизировать деловую авиацию и пробуждает у многих новых путешественников сэкономить время, а именно это могут предложить частные самолеты», — добавил Уолтерс.

Biggin Hill усердно работает над сохранением и привлечением VIP-трафика на сверхконкурентном лондонском рынке. Конкуренты включают Farnborough, London City, Luton, и Stansted, а также небольшие аэропорты Oxford и Southend.

По словам Уолтерса, рыночная доля Biggin Hill в лондонском трафике выросла с 11% около семи лет назад до более чем 22% сегодня, при этом его рейтинг «колеблется между вторым и третьим местом», конкурируя с Luton. Аэропорт Farnborough, расположенный в 54 км к юго-западу от столицы, является лидером, сказал Уолтерс, «однако, между нами говоря, мы привлекаем более 50% трафика деловой авиации Лондона».

Он объяснил успех Biggin Hill убедительным «предложением с добавленной стоимостью» для операторов и пассажиров деловых самолетов, а также «отличными» сторонними услугами.

«Ключевыми якорными арендаторами» среди резидентов являются Гран-При Формулы-1, оператор и поставщик вертолетных услуг Castle Air, чартерная и управляющая компания Zenith, дистрибьютор и сервисный центр Pilatus Aircraft Oriens, FBO Signature Flight Support, фирма JET MS и Bombardier.

Уолтерс сказал, что аэропорт недавно завершил строительство центра технического обслуживания, ремонта и капитального ремонта Bombardier в соответствии с двухлетней программой строительства. Расположенная на восточной стороне аэропорта, новая база канадского авиастроителя состоит из перрона площадью 60400 кв.м. и ангара площадью 23200 кв.м., в котором одновременно могут разместиться 14 сверхдальнобойных самолетов Global 7500. Эта структура дополняет второй, гораздо меньший ангар MRO на территории аэропорта, который Bombardier занимает с 2017 года.

Количество и качество арендаторов Biggin Hill убедили руководство аэропорта построить отель на территории. Строительство началось в марте 2021 года, а четырехзвездочный отель на 54 номера, получивший название The Landing и расположенный на южной стороне аэропорта, планируется открыть к концу года. «Генеральный менеджер нашего отеля находится на своем посту уже девять месяцев, и мы с нетерпением ждем первых гостей, которые в основном будут состоять из посетителей аэропорта, летного экипажа и инженеров», — сказал Уолтерс.

## КВЗ сертифицировал новый тренажер для подготовки пилотов вертолета Ми-38

Казанский вертолетный завод холдинга «Вертолеты России» (входит в Госкорпорацию Ростех) получил разрешение Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) на эксплуатацию тренажера вертолета Ми-38-2/4.

Симулятор позволяет комплексно отработать профессиональные навыки, необходимые для управления вертолетом. Тренажер будет использоваться для подготовки российских пилотов гражданской авиации и тренировок действующих членов летных экипажей.

Новый симулятор отличается высокой универсальностью – благодаря возможности реконфигурации он может использоваться для обучения пилотированию вертолетов Ми-38-2, в котором командир находится слева, и Ми-38-4, где командир справа. При этом на переустановку оборудования достаточно 40 минут, всю настройку самостоятельно выполняют сотрудники Авиационного учебного центра КВЗ.

Симулятор оснащен виброакустической платформой, имитирующей движения и звуки вертолета в зависимости от условий полета. Тренажер позволяет воссоздавать любые погодные условия: видимость, облачность, атмосферные явления, время суток, простые и сложные метеоусловия. Система визуализации включает Казань и горно-лесистую местность районов Адлера.

«Наряду с тренажером вертолета Ми-38, Росавиацией недавно был сертифицирован в соответствии с новыми авиационными правилами симулятор Ми-8МТВ. Ранее, в 2021 году ведомство разрешило эксплуатацию тренажера вертолета Ансат. Таким образом, сегодня КВЗ обладает тренажерами всех типов вертолетов, которые выпускаются на заводе – Ансат, Ми-8МТВ, Ми-38. Благодаря этому мы обеспечиваем полноценное обучение экипажей воздушных судов на новейшем оборудовании по всем современным стандартам, – отметили в пресс-службе холдинга «Вертолеты России». – С помощью симуляторов пилоты могут отрабатывать действия в различных условиях, в том числе в опасных и аварийных ситуациях. За последний год на тренажерах Авиационного учебного центра (АУЦ) обучились 14 экипажей заказчиков».

Авиационный учебный центр КВЗ был создан в 1995 году. За 27 лет обучение в нем прошло около 9 000 специалистов. В центре проводятся курсы переподготовки и повышения квалификации специалистов летного и инженерно-технического состава. Преподаватели непрерывно совершенствуют свои навыки и проходят стажировку в ведущих учебных центрах, обладают именными сертификатами авиационных компании-производителей.

# Textron поставит три самолета специального назначения в Турцию

Textron Aviation объявила, что получила заказ от Turkish Aerospace Industries (TUSAS) на один самолет Cessna Citation Longitude специального назначения и два самолета Cessna Citation Latitude специального назначения.

Самолеты будут оснащены специальным калибровочным оборудованием для летной инспекции и использоваться DHMI (Главное управление государственных аэропортов) для проверки региональных навигационных средств в аэропортах Турции. DHMI начал использовать два самолета Cessna Citation V для летной инспекции в 1993 году, которые были заменены самолетами Cessna Citation XLS в 2009 году.

Когда правительственным, военным и коммерческим заказчикам нужны бортовые решения для критически важных задач, они обращаются к Textron Aviation, комментирует в компании. Авиационные решения компании обеспечивают высокие летно-технические характеристики, необходимые для решения уникальных задач специальных операций. Благодаря непревзойденному качеству, универсальности и низким эксплуатационным расходам продукция Textron Aviation предпочтительна для санитарной авиации, ISR, авиационных работ, аэрофотосъемки, летной инспекции, обучения и ряда других специальных операций.

Благодаря двигателям Honeywell HTF7700L, максимальная крейсерская скорость Citation Longitude составляет 882 км/ч, а дальность полета при этом достигает 6482 км, максимальное количество пассажиров – 12. Самолет имеет неоспоримое преимущество при взлете и посадке на высокогорных аэропортах, так как на его взлет и посадку требуется всего лишь 1494 и 1036 метров соответственно. Кабина экипажа оборудована комплексом Garmin G5000 с жидкокристаллическими экранами. С учетом ровного пола высота салона составляет 1,83 м, что делает бизнес-джет очень удобным в эксплуатации высокими людьми. Кресла и интерьер обиты тканями и кожей высокого качества. Кресла салона оборудованы специальным тачскрином, который позволяет контролировать освещение над своим местом. Также все пассажиры при желании могут подключиться к системе мультимедиа Cessna Clarity, выполненной на базе систем Android и iOS, и самостоятельно регулировать температуру и освещение салона, а также затемнение стекол.

Citation Latitude вышел на рынок с улучшенными летно-техническими характеристиками, в том числе с увеличенной дальностью и улучшенными взлетно-посадочными характеристиками. Максимальная дальность нового самолета составляет 5077 км/3155 морских миль, что на 277 км/150 морских миль больше расчетных данных, а разбег при взлете сократился до 1091 метра (3580 футов), по сравнению с ранее рассчитанными 1116 метрами (3660 футов). Самолет оборудован двигателями Pratt & Whitney PW306D1.

## K5 готовится к «большому формату»

Немецкий бизнес-оператор K5 Aviation введет в эксплуатацию самолеты ACJ350 и ACJ330 в 2023 и 2024 году соответственно. В настоящее время самолеты находятся на финальной стадии кастомизации в AMAC Aerospace (A350) и Fokker Techniek Aerospace (A330).

По словам директор компании Луки Мадоне, K5 Aviation хочет получить такую же репутацию на «крупной платформе», какую в компании создали за последние 10 лет в бизнесе малых платформ.

Имея в своем парке четыре узкофюзеляжных самолета ACJ319, K5 является одним из крупнейших в мире операторов VIP-лайнеров. Компания также эксплуатирует Bombardier Global 6000.

«У нас есть многолетний опыт работы с платформой ACJ319», — сказал Мадоне, признав, что широкофюзеляжный сегмент «совершенно новый» для немецкой компании. K5 надеялся представить свой

новейший ACJ319neo на EBACE для статической демонстрации, но «он слишком занят», сказал Мадоне. «Обидно находиться здесь без самолета, но мы не смогли найти свободное место в расписании его чартеров».

По словам Мадоне, ACJ330 будет зарегистрирован в EASA — это первый сертификат эксплуатанта EASA (AOC) для самолетов транспортной категории VIP. Среди преимуществ одобрение EASA предоставит полные права на полеты в Европе и США. «Это сложно», — сказал Мадоне о процессе сертификации. «Но у нас есть очень профессиональные люди, и мы уже работаем с властями, чтобы определить требования для одобрения». По его словам, на протяжении большей части пандемии K5 старался стабилизировать бизнес. «Вначале был период полной просадки, но с середины 2020 года и до сих пор ситуация начала стабилизироваться».

Мадоне отметил, что бизнес-лайнеры исторически являются наиболее стабильным сегментом чартерного рынка, но сказал, что во время пандемии спрос распространился на все категории бизнес-джетов. «Cessna Citation и небольшие самолеты также получили очень сильный толчок, и на это было интересно посмотреть», — добавил он.

Еще одним плюсом для провайдеров стал рост чартерных ставок, которые многие операторы критиковали за последнее десятилетие как слишком низкие для поддержки жизнеспособного чартерного бизнеса. «Это было необходимо», — сказал Мадоне о повышении ставок. В отличие от многих операторов, вынужденных конкурировать по цене, K5 просто не стал бы фрахтовать свои самолеты — все они управляются частными владельцами — по ценам ниже установленных. «Мы приняли эти решения в сотрудничестве с владельцами», — сказал Мадоне, но в результате, например, Global 6000 остался с небольшим доходом от чартера. «Теперь ставки определенно идут вверх, и наши цены принимаются рынком», — сказал он.

Отвечая на вопрос о влиянии на его бизнес санкций против России Мадоне сказал: «Мы не раскрываем общественности право собственности на наши управляемые самолеты, но влияние на авиацию огромно».

«То, что произойдет в Европе, будет очень важным», — предсказал Мадоне. «И, к сожалению, я не очень оптимистичен в том, что мы найдем решение проблемы раньше, чем через год или два. Всем, кто не приспосабливается к новой ситуации, либо очень повезло, либо они понятия не имеют, что делают».

Отвечая на вопрос о возможности добавления самолетов Boeing по мере расширения парка VIP-транспорта, Мадоне сказал: «Boeing производит очень хорошие самолеты, и я считаю, что это очень ценный конкурент Airbus. Тот факт, что у нас есть опыт работы с продуктами Airbus и мы верим в них, а также наличие Airbus на нашем рынке, делает их предпочтительным выбором для нас».

Мадоне также рад перезапуску выставки EBACE, которая последние два года не проводилась из-за пандемии. «Бизнес, которым мы занимаемся, построен на личных отношениях, и эта платформа для взаимодействия отсутствовала. Я чувствую, что нам не хватает личных встреч с людьми, отраслью, поставщиками и клиентами, а также с другими операторами. В конце концов, мы очень зависим друг от друга. Сегодня мы соревнуемся, а завтра работаем как партнеры. Поэтому очень важно поддерживать отношения со всеми людьми, и EBACE — отличная платформа для этого».

## Рост трафика, особенно на коротких маршрутах

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, во всем мире за первые 16 дней мая 2022 года было совершено 247668 рейсов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, что составляет 19% всех полетов самолетов в мире. Общая активность выросла на 21% по сравнению с прошлым годом и на 13% по сравнению с маем 2019.

Регулярные пассажирские авиаперевозки в мире выросли на 35% по сравнению с маем 2021 года, но все же еще на 23% ниже по сравнению с маем 2019 года. Грузовые операторы летают меньше, чем в прошлом году, но немного больше, чем в мае 2019 года. С начала года трафик деловой авиации вырос на 15%, а если исключить турбовинтовые самолеты, то на 20% по сравнению с тем же периодом 2019 года.

Пока нет очевидных признаков начинающегося замедления спроса на деловую авиацию: количество рейсов во всем мире на 19-й неделе (начиная с 9 мая) по сравнению с 18-й неделей (с 2 мая) выросло на 2%. В Европе наблюдался сильный недельный рост: количество рейсов увеличилось на 7% на 19-й неделе по сравнению с 18-й. Недельный рост трафика в Северной Америке был скромным, чуть менее 2%. На 19-й неделе по сравнению с 18-й неделей в Южной Америке рейсы джетов и турбовинтовых самолетов резко снизились, но выросли более чем на 20% в Африке и на Ближнем Востоке. Коммерческие самолеты бизнес-авиации, включая Part 135 и 91K, совершили 48% от всех деловых полетов на 19-й неделе, что на 1% больше, чем на 18-й неделе.

### *Европа*

Спрос на бизнес-джеты в Европе в мае находится на рекордно высоком уровне, так как он восстановился после карантина только прошлым летом, а сейчас к тому же проходят сезонные мероприятия, включая Гран-при Испании, Каннский кинофестиваль, Ролан Гаррос и EBACE. Например, накануне Каннского кинофестиваля в этом году в Ниццу и Канны прибыло 83 деловых самолета по сравнению с 46 в 2019 году. Во Франции в целом количество рейсов бизнес-джетов в этом месяце выросло на 40% по сравнению с предыдущим годом, и на 9% больше, чем в мае 2019 года. Эта тенденция скромна по сравнению с некоторыми другими странами, где трафик бизнес-джетов увеличился на двузначные числа: количество прибывающих в Испанию выросло на 27%, в Грецию — на 31%, в Турцию — на 57%.

| Sector View | PTD: Departures | % of total | PTD vs 1 yr ago (Deps) | PTD vs 2 yrs ago (Deps) | PTD vs 3 yrs ago (Deps) |
|---|---|---|---|---|---|
| Scheduled Operation | 961,129 | 73% | 35.2% | 431.1% | -22.9% |
| Business Aviation | 247,668 | 19% | 20.5% | 163.1% | 12.6% |
| Other | 70,176 | 5% | 30.0% | 369.3% | 18.5% |
| Cargo | 41,154 | 3% | -3.9% | 5.7% | 2.3% |
| Grand Total | 1,320,127 | 100% | 30.3% | 301.2% | -15.7% |

*Глобальная активность самолетов в мае 2022 года*

Рейсы из России, Украины и Беларуси в Европу в этом месяце почти испарились: к середине мая было выполнено 365 рейсов, что на 63% меньше, чем три года назад. Почти все маршруты идут в периферийные страны на Балканах и в Среднюю Азию. Полеты бизнес-джетов из России в Турцию выросли на 5% по сравнению с маем 2019 года. В Западной Европе основной спрос приходится на внутренние и короткие международные рейсы: 1,5-3-часовые рейсы выросли на 19% по сравнению с тремя годами ранее, тогда как в этом месяце дальнемагистральные перевозки, полеты продолжительностью более 3 часов, все еще на 15% отстают от 2019 года. Относительно медленное восстановление пропускной способности авиакомпаний, по-видимому, является одним из ключевых факторов. Долевые и чартерные рейсы из Женевы в этом месяце выросли на 17%, в то время как трафик регулярных авиакомпаний по-прежнему снижается на 28% по сравнению с 2019.

### *Северная Америка*

Трафик бизнес-джетов в Северной Америке в мае 2022 года вырос на 19% по сравнению с маем 2019 года. На рынок США приходится 90% активности, и здесь количество рейсов выросло на 23% по сравнению с тремя годами ранее. Чартерный рынок Северной Америки особенно горяч: количество рейсов в этом месяце выросло на 31% по сравнению с маем 2019 года. Долевые операторы также летают намного больше допандемийного уровня. Единственным крупным сегментом с умеренным ростом по сравнению с 2019 годом стали корпоративные летные отделы, но все же их трафик на 6% больше, чем за три года. Также существуют некоторые различия в тенденциях дальности полетов: дальнемагистральные рейсы продолжительностью более 6 часов немного увеличились по сравнению с 2019 годом, в то время

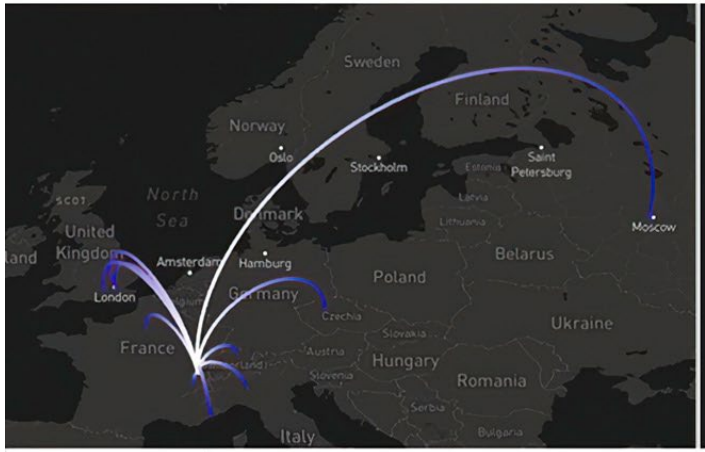
как ближнемагистральных рейсов продолжительностью от 1,5 до 3 часов на 34% больше, чем в мае 2019 года.

### *Остальной мир*

За пределами США и Европы одним из самых слабых рынков является регион Северной Америки: и в Канаде, и в Мексике по-прежнему наблюдается снижение трафика деловой авиации, не менее чем на 20% по сравнению с 2019 годом. Восточная Азия является одним из самых слабых региональных рынков для бизнес-авиации, количество рейсов в мае снизилось на 28% по сравнению с прошлым годом. Трафик в Китае в этом месяце упал на 65% по сравнению с маем 2021 года и на 48% с начала года по сравнению с 2019 годом. В отличие от этого, в ближневосточном регионе в 2022 году наблюдается рост полетов бизнес-джетов на 43%. Прибытие бизнес-джетов в ОАЭ в этом году выросло на 83% по сравнению с 2019 годом. Количество рейсов в Ларнаку сократилось на 7% по сравнению с прошлым годом, но все же на 34% больше, чем в мае 2019 года.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Даже несмотря на то, что начинают поступать тревожные сигналы в экономике, активность бизнес-джетов продолжает значительно превышать допандемийные тенденции, а май в годовом исчислении лишь немного ниже сопоставимых тенденций с начала года. Имеются признаки замедления роста чартерных рейсов бизнес-джетов, но подъем в отделах корпоративных и частных полетов, по-видимому, компенсировал это с точки зрения общего роста».

Top 10 Outbound Fractional & Branded Charter airports




Top 10 Outbound Scheduled Airline airports

| Arrival City | Business Aviation | | | | | | Scheduled Operation | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Flights | Flights: Growth vs 3 yrs ago | Operated Airport Pairs | Operated Seats | Seats: Growth vs 3 yrs ago | Active Operators | Flights | Flights: Growth vs 3 yrs ago | Operated Airport Pairs | Operated Seats | Seats: Growth vs 3 yrs ago | Active Operators |
| London (GB) | 775 | 20.3% | 9 | 9,944 | -7.2% | 70 | 1,323 | -34.8% | 5 | 622,528 | -30.1% | 7 |
| Paris (FR) | 649 | 17.4% | 7 | 5,961 | 5.8% | 108 | 1,266 | -22.9% | 3 | 196,856 | -20.5% | 7 |
| Nice | 229 | -4.1% | 1 | 2,436 | 1.0% | 76 | 488 | 2.7% | 1 | 84,027 | 5.0% | 3 |
| Zurich | 205 | 34.0% | 2 | 2,633 | 54.3% | 76 | 611 | -45.8% | 1 | 109,386 | -45.5% | 3 |
| Milan (IT) | 123 | -21.2% | 3 | 1,479 | -10.1% | 55 | 2 | -99.1% | 1 | 321 | -98.5% | 2 |
| Moscow (RU) | 120 | -21.6% | 3 | 2,243 | -26.9% | 43 | 84 | -79.2% | 2 | 15,689 | -80.5% | 2 |
| Madrid (ES) | 85 | 77.1% | 3 | 810 | 42.4% | 40 | 693 | -11.4% | 1 | 130,140 | -3.0% | 3 |
| Chambéry/Aix-les-Bains | 77 | 40.0% | 1 | 795 | 15.9% | 32 | | | 0 | | | 0 |
| Brussels (BE) | 74 | 12.1% | 2 | 548 | 0.0% | 24 | 719 | -32.0% | 2 | 119,044 | -29.6% | 5 |
| Venice (IT) | 68 | 78.9% | 2 | 570 | 55.3% | 30 | | -100.0% | 0 | | -100.0% | 0 |
| Barcelona (ES) | 66 | 50.0% | 1 | 625 | 23.0% | 27 | 529 | -33.9% | 1 | 90,915 | -34.4% | 3 |
| Athens (GR) | 65 | 97.0% | 1 | 951 | 138.9% | 25 | 231 | -13.5% | 1 | 41,951 | -6.5% | 3 |
| Amsterdam (NL) | 62 | 72.2% | 2 | 754 | 138.6% | 32 | 960 | -14.7% | 1 | 134,527 | -17.2% | 4 |
| Dubai | 62 | 121.4% | 3 | 2,055 | 64.7% | 34 | 142 | -39.6% | 1 | 52,540 | -39.6% | 1 |
| Cannes/Mandelieu | 62 | -10.1% | 1 | 477 | -8.6% | 26 | | | 0 | | | 0 |
| Rome (IT) | 61 | 69.4% | 2 | 490 | 45.8% | 30 | 171 | -70.6% | 1 | 30,043 | -60.2% | 2 |
| Lisbon (PT) | 60 | 93.5% | 2 | 671 | 118.6% | 23 | 744 | -10.3% | 1 | 128,452 | -5.6% | 4 |
| Málaga (ES) | 60 | 130.8% | 1 | 669 | 89.5% | 41 | 163 | -6.3% | 1 | 27,043 | -9.2% | 3 |
| Sion | 59 | 15.7% | 1 | 487 | -0.4% | 25 | | | 0 | | | 0 |
| Mallorca | 58 | 141.7% | 1 | 517 | 153.4% | 30 | 129 | -15.7% | 1 | 20,460 | -23.1% | 3 |
| Grand Total | 5,892 | 17.2% | 515 | 75,484 | 7.2% | 568 | 20,299 | -28.3% | 136 | 3,519,533 | -25.1% | 54 |

*Маршруты бизнес-джетов и коммерческих авиакомпаний из Женевы*

## GAMA: рост поставок, но снижение доходов

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала отчет об поставках и доходах за первый квартал 2022 года. Результаты работы отрасли за первые три месяца 2022 года по сравнению с тем же периодом 2021 года указывают на увеличение поставок в каждом сегменте воздушных судов, но общие доходы немного снизились.

«Обнадеживает то, что поставки воздушных судов продолжают демонстрировать значительный прогресс, так как мы преодолеваем последствия пандемии», — сказал президент и главный исполнительный директор GAMA Пит Банс. «Особенно отрадно видеть, что поставки поршневых самолетов продолжают двигаться по положительной траектории и превышают показатели прошлого года, а также показатели первого квартала 2020 и 2019 годов. В этом отчете показано увеличение поставок легких самолетов от ряда компаний, которые использовали новые стандарты летной годности CS/Part 23 как для новых моделей самолетов, так и для их модернизации. Восходящая траектория в сегменте легких самолетов связана с регулятивными реформами, проведенными несколькими регулирующими органами, которые позволяют использовать новые технологии, новые самолеты и новых игроков. Мы с оптимизмом смотрим на то, что дальнейшее внедрение этих стандартов глобальными регулирующими органами продолжит повышать безопасность полетов, одновременно выводя на рынок новые и интересные воздушные суда».

Поставки турбовинтовых самолетов продемонстрировали наибольший годовой процентный рост на 31,0% и в первом квартале клиентам передано 110 самолетов. По сравнению с первым кварталом 2021 года поставки поршневых самолетов выросли на 13,9%, до 263 единиц, а поставки бизнес-джетов увеличились на 4,4%, до 118 воздушных судов.

Поставки вертолетов продолжали приносить хорошие результаты по сравнению с первым кварталом 2021 года; газотурбинных вертолетов поставлено на 6,5% больше, 98 единиц, а поршневых — на 8,3%, 39 машин.

***Отчет GAMA по поставкам в первом квартале 2022***

*Поставки самолетов и доходы в первом квартале 2022 г.*

| Сегмент | 2021 | 2022 | Изменение |
|---|---|---|---|
| ***Поршневые*** | 231 | 263 | 13,9% |
| ***Турбовинтовые*** | 84 | 110 | 31,0% |
| ***Бизнес-джеты*** | 113 | 118 | 4,4% |
| ***ВСЕГО*** | 428 | 491 | 14,7% |
| ***СТОИМОСТЬ*** | $4,0 млрд | $3,7 млрд | -5,9% |

*Поставки вертолетов и доходы в первом квартале 2022 г.*

| Сегмент | 2020 | 2021 | Изменение |
|---|---|---|---|
| ***Поршневые*** | 36 | 39 | 8,3% |
| ***Газотурбинные*** | 92 | 98 | 6,5% |
| ***ВСЕГО*** | 128 | 137 | 7,0% |
| ***СТОИМОСТЬ*** | $0,6 млрд | $0,5 млрд | -17,3% |

# EBAA видит проблемы бизнес-авиации в Европе

*Генеральный секретарь Европейской ассоциации деловой авиации (EBAA) Атар Хусейн Хан пообщался с AIN в офисе организации в Брюсселе, Бельгия, незадолго до EBACE 2022. Ежегодная выставка в Женеве в этом году возвращается в очный формат после того, как пандемия вынудила провести виртуальные встречи в 2020 и 2021 годах. В интервью Хусейн Хан затрагивает актуальные темы деловой авиации в Европе: пандемия, конфликт на Украине, цены на топливо и экология.*

***Каково сейчас общее настроение европейского сообщества бизнес-авиации? Отрасль только восстанавливается после вызовов, вызванных пандемией Covid, а ей уже приходится сталкиваться с новым вызовом: российско-украинским конфликтом.***

EBAA всегда говорила, что восстановление после Covid возглавит отрасль деловой авиации из-за ее гибкости, универсальности и скорости адаптации к требованиям рынка. Это оказалось правильным. В прошлом году, и цифры сохраняются и в этом году, наши операторы в среднем работали лучше (с точки зрения количества рейсов), чем в прошлом и до пандемии.

Рост трафика по сравнению с периодом до пандемии варьируется от 6% до 8% с пиками до 20%. Так что это очень обнадеживает. Но если вы посмотрите немного глубже и по слоям, цифры показывают, что рост происходит в Европе в основном внутри стран и регионов, потому что по-прежнему существуют проблемы с операционными возможностями на межконтинентальном уровне.

США открылись для европейских операторов всего четыре-пять месяцев назад, и многие ограничения остаются в силе для полетов на Дальний Восток. Глядя на Covid, я лично считаю, что худшее позади, но мы также должны быть реалистами в том, что, в частности, дальние перевозки и рентабельность все еще находятся под давлением. И, как вы правильно заметили, сейчас нам приходится иметь дело с российско-украинским конфликтом.

***Россия была важным рынком для бизнес-авиации здесь, в Европе. Например, в последнем ежегодном обзоре EBAA международный маршрут «Рига — Москва Внуково» занял пятое место среди пар европейских аэропортов по загруженности с точки зрения количества рейсов: в 2021 году трафик вырос на ошеломляющие 164% по сравнению с 2019 годом. Насколько сильно конфликт повлиял на EBAA и ваших членов?***

Как EBAA, мы в полном ужасе от неоправданных человеческих жертв и количества перемещенных

лиц, разлученных семей, раненых в Украине. Это абсолютно возмутительно*.

Конечно, это сказывается и на нашей отрасли. Подробную оценку дать сложно, но количество рейсов сократилось примерно на 20%. Это включает в себя не только рейсы между европейскими и российскими аэропортами или рейсы по России, но и рейсы между европейскими аэропортами, такими как Ницца-Лондон или Вена-Лондон, с российскими пассажирами и бизнесменами на борту. Более того, влияние распространяется не только на рейсы, и оно ощущается во всей цепочке создания стоимости европейской деловой авиации, которую мы представляем, включая FBO, запасные части, ТОиР и производителей.

***Как EBAA помогает своим членам?***

С самого начала конфликта мы постоянно консультируем наших участников, почти ежедневно обновляя информацию, чтобы они были полностью осведомлены об ограничениях и мерах. Мы создали специальный раздел на нашем веб-сайте с программными документами Европейской комиссии и Агентства по авиационной безопасности Европейского союза, а также запустили раздел вопросов и ответов с часто задаваемыми вопросами.

Мы активно просим наших членов связываться с нами по любому вопросу, который у них может возникнуть, и мы немедленно связываемся с нашими обширными контактами здесь, в Брюсселе, в Комиссии и EASA, чтобы прояснить и предоставить как можно более ясную картину. Кроме того, не забывайте, что мы получили опыт кризисных коммуникаций во время Covid и лабиринта постоянно меняющихся ограничений на поездки. Мы были в некотором роде готовы к тому, что существует много «серых зон», которые нужно охватить.

У нас есть один главный совет нашим членам: будьте очень осторожны, проявляйте должную осмотрительность и убедитесь, что вы получили оценку и подтверждение в письменной форме от ваших национальных властей. И, если сомневаетесь, не делайте этого.

***Вторжение* России в Украину привлекло внимание к деловым самолетам российских олигархов. Пробудило ли это негативное восприятие к бизнес-авиации в Европе?***

Я не думаю, что это хуже, чем было. Конечно, мы видим все разговоры о российских яхтах и частных самолетах, но я думаю, что акцент делается больше на первую часть (российскую), чем на бизнес-джеты, что меня меньше беспокоит.

В целом, я считаю, что за последние пару лет нам удалось немного сбалансировать историю, продемонстрировав то, что мы делаем как отрасль, и ценность, которую мы приносим обществу. Конечно, во время Covid, но, возможно, и во время этой войны, какой бы ужасной она ни была, мы создали определенный уровень признания и видимости отрасли деловой авиации в положительном смысле, потому что она обеспечивает спасательные воздушные перевозки в периоды общественной необходимости, включая операции по спасению и медицинской эвакуации.

***Смогут ли более широкие экономические последствия российско-украинской конфликта — высокие цены на топливо и растущая инфляция — затормозить дебаты об устойчивом развитии и внедрение дорогого экологичного авиационного топлива (SAF)?***

Я не вижу, чтобы это уменьшилось или остановилось из-за ситуации, в которой рынок и отрасль находятся в данный момент. Это, конечно, не тот угол зрения, который мы принимаем. И я вижу, как правительства удваивают усилия по энергетическому переходу в целом.

Я думаю, мы все пришли к пониманию того, что устойчивое развитие является ключевым фактором, ключ для нас как отрасли и ключ для общества. Мы хотим взять на себя ответственность. В прошлом мы демонстрировали, что у нас есть практика в этом отношении; мы делали это уже пару десятилетий и собираемся продолжать наступать.

Когда мы говорим об устойчивости, речь идет об устойчивости в широком смысле, и не только о SAF, но и об инновациях в отношении более легких самолетов, операций и более эффективной системы управления воздушным движением.

***Таким образом, EBAA поддерживает законодательный пакет Европейской комиссии Fit for 55, включая инициативу ReFuelEU Aviation, которая предусматривает мандат на смесь SAF в масштабах всего ЕС?***

В целом мы поддерживаем Fit for 55 по причинам, которые я только что упомянул. Рассматривая на пару вещей более подробно, мы, очевидно, полностью поддерживаем SAF, хотя — и мы все это знаем — их должно быть больше. Как EBAA и сообщество деловой авиации, мы выступаем за систему регистрации и подачи заявок, чтобы смягчить любые негативные последствия, когда речь идет о географическом распространении SAF по всему союзу.

Что касается пересмотра директивы ЕС по налогообложению энергетики, мы понимаем, ценим и принимаем тот факт, что отрасль (топливная) должна облагаться налогом. Там есть определенная роль, которую мы должны сыграть. Однако мы считаем, что частные некоммерческие, а также гуманитарные рейсы должны быть исключены. Около 10% рейсов наших операторов носят гуманитарный характер, и они выполняют в среднем 70 спасательных или медицинских рейсов в день. Вы действительно хотите облагать налогом рейсы, которые спасают жизни? Это было бы абсурдно.

***EBACE проводится очно уже в этом году. Вы с нетерпением ждете этого?***

Мы очень, очень надеемся встретиться лицом к лицу с европейским сообществом бизнес-авиации. Первоначально, когда шесть месяцев назад мы объявили, что проведем EBACE 2022 как очное мероприятие, было немного скептицизма, но я с гордостью и радостью могу сказать, что реакция, которую мы получаем, очень положительная и восторженная.

У нас есть отличная программа с интересными основными докладчиками и обширная линейка самых современных деловых самолетов от известных европейских производителей, таких как Airbus, Dassault и Pilatus, а также от мировых производителей, таких как Embraer, Gulfstream, Honda Aircraft и Textron Aviation.

Кроме того, мы официально запускаем нашу программу Стандарты и обучение по вопросам ответственности и устойчивого развития авиации (STARS — Standards & Training for Aviation Responsibility and Sustainability). EBAA разработала этот новый трехуровневый стандарт устойчивого развития в прошлом году в сотрудничестве с Международным советом деловой авиации (IBAC) для повышения осведомленности о социальных и экологических проблемах, которые могут быть решены отраслью.

*Источник: AINonline*

**Позиция редакции BizavNews не отражает мнения зарубежных СМИ относительно военной спецоперации России на Украине*

## Антироссийские санкции в сделках с деловыми самолетами

*Джонатан М. Эпштейн (партнер) и Либби Блоксом (юрист) из американской юридической фирмы Holland & Knight LLP дают общий обзор санкций по сделкам с самолетами из России по состоянию на 10 мая 2022 г.*

США, Европейский союз (ЕС), Великобритания и многие другие страны ввели аналогичные, но не обязательно идентичные санкции в отношении России. В сделках с деловыми самолетами могут быть задействованы законы о санкциях нескольких юрисдикций.

Санкции и ограничения экспортного контроля, затрагивающие авиацию, включают:

- Санкции, блокирующие активы и запрещающие операции с некоторыми российскими компаниями и физическими лицами, а также с имуществом, которым владеют или контролируют такие компании и физические лица. Управление по контролю за иностранными активами Министерства финансов США (OFAC) присвоило ряду таких лиц статус граждан особых категорий (SDN). Кроме того, Министерство юстиции США (DOJ) создало Целевую группу KleptoCapture, целью которой является арест имущества SDN, и другие страны также активно стремятся заблокировать имущество (включая самолеты и яхты), принадлежащее олигархам, находящимся под санкциями.
- Экспортный контроль, как правило, запрещает экспорт или реэкспорт гражданских самолетов и их частей в Россию или для использования в России. Хотя есть некоторые исключения для рейсов нероссийских авиакомпаний в Россию, со 2 марта 2022 года любые рейсы в Россию или из России на самолетах, принадлежащих, эксплуатируемых, зафрахтованных или арендованных российским гражданином, будут нарушать законы США об экспортном контроле. На сегодняшний день Министерство торговли США выявило около 150 российских самолетов (в основном коммерческих), нарушивших эти законы.
- Многие российские банки были обозначены как SDN и/или заблокированы законодательством других стран, в то время как некоторые российские организации подверглись более ограниченным санкциям. Это означает, что денежные переводы с участием российских организаций, которые осуществляются через российские банки, могут быть заблокированы или отклонены западными банками.
- Ограничения воздушного пространства ограничивают полеты как между Россией и некоторыми странами, так и полеты определенных российских лиц в национальном воздушном пространстве США. Федеральное управление гражданской авиации (FAA) пояснило, что в США это последнее ограничение применяется только к самолетам, принадлежащим, арендованным или зафрахтованным российским гражданам, которые были указаны в списке подсанкционных

лиц, а не ко всем россиянам. Ограничения в ЕС и Великобритании намного шире.
- Санкции ЕС и Великобритании запрещают лизинг или страхование самолетов для использования в России, а также предоставление технического обслуживания или технической поддержки самолетам, принадлежащих или эксплуатируемых гражданами России.
- 8 мая 2022 г. США запретили гражданам США предоставлять бухгалтерские, трастовые услуги, услуги по созданию компаний или консультационные услуги по вопросам управления любому лицу, находящемуся в России 7 июня 2022 г. или после этой даты, в дополнение к требованию о прекращении существующих отношений. Кроме того, OFAC определило, что лица, не являющиеся гражданами США, могут быть подвергнуты санкциям за предоставление этих услуг лицам в России, даже если нет связи с США.

***Красные флажки в сделках с воздушными судами***

В международных сделках с воздушными судами покупатели, брокеры и юристы должны быть готовы к информации о наличии связи с Россией. Некоторые индикаторы риска, которые могут потребовать дальнейшего расследования:

- самолет продается без осмотра или испытательного полета, что может свидетельствовать о том, что производитель самолета, эксплуатант или другие лица прекратили оказание поддержки самолету;
- каскадные сделки, в которых бенефициарное владение текущего владельца не раскрывается полностью;
- недавняя передача права собственности связанной стороной или недавнее изменение реестра без добросовестной продажи третьей стороне
- средства, поступающие от лиц или подлежащие переводу лицам, не являющимся сторонами сделки;
- история полетов самолета свидетельствуют об обширных полетах в Россию или в пределах России до введения санкций 24 февраля 2022 г. или о том, что самолет был доставлен в нейтральную страну, такую как Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ), вскоре после введения санкций и с тех пор не летал.

Такие красные флажки не обязательно означают, что сделка не может быть проведена, но, скорее, они требуют повышенной осмотрительности, чтобы гарантировать, что транзакция не нарушает санкции, и что покупатель может получить право собственности и получить поддержку в отношении самолета после закрытия сделки.

***Шаги, которые сторонам надо предпринять, чтобы защитить себя***

При наличии тревожных сигналов или других факторов риска стороны, безусловно, должны предусмотреть дополнительные договорные меры защиты и заверения в отношении санкций. Однако такие заверения не являются должной осмотрительностью и не защитят сторону от санкций. Скорее, для стороны крайне важно провести и задокументировать расширенную комплексную проверку, которая может включать следующие:

- Большинство российских самолетов принадлежат нероссийским компаниям и не числятся в российском реестре. Следовательно, очень важно определить, кто является конечным бенефициарным собственником (UBO) самолета, а также другие стороны сделки (например, арендодатели, используемые банки и т. д.). Такие параметры должны проверяться не только по списку SDN OFAC, но и по другим соответствующим санкционным спискам и спискам экспортного контроля. В то время как стороны во каскадных сделках могут неохотно предоставлять эту информацию, можно принять соответствующие положения о недопустимости обхода и конфиденциальности, чтобы развеять коммерческие опасения;
- Если это не очевидно, подтвердите у производителя самолета и/или двигателя, что самолет будет поддерживаться, поскольку производители могут заморозить поддержку самолета до дальнейшего рассмотрения санкций;
- Поймите, откуда и куда идут деньги, включая банки-посредники;
- Проверьте историю полетов, чтобы убедиться, что самолет не эксплуатировался с нарушением законов США об экспорте и, следовательно, не подпадал под экспортные ограничения.
- Учитывая скорость, с которой меняются санкции, крайне важно проявлять осмотрительность не только в начале сделки, но и непосредственно перед получением товара.

***Поможет ли правительство США?***

Санкции направлены против России и некоторых российских лиц, и правительство США готово помочь гражданам США и другим, особенно в тех случаях, когда такая помощь приведет к выводу активов из-под России и в интересах безопасности полетов.

- Если воздушное судно находится в бенефициарной собственности гражданина России, не находящегося под санкциями, или имеющего двойное гражданство России/третьей страны и базируется за пределами России, Бюро промышленности и безопасности (BIS) Министерства торговли может по запросу выдать консультативное заключение о том, что США и другие лица могут обслуживать, поддерживать или эксплуатировать воздушное судно.
- Если воздушное судно было связано с экспортными нарушениями, то с юридической точки зрения оно является токсичным, а это означает, что ни один гражданин США не может покупать, продавать, обслуживать или эксплуатировать самолет, если ему известно о таком нарушении.

Однако BIS может выдать отказ, если воздушное судно вывозится из России, например, в случае возвращения права собственности лизингодателем или кредитором. Это также требует представления параллельного добровольного раскрытия информации о нарушении.
- Если воздушное судно находится или находилось в бенефициарной собственности SDN, то, по всей вероятности, для завершения транзакции потребуется лицензия OFAC. В таких обстоятельствах выручка от продажи должна быть помещена на заблокированный счет, а не переведена в пользу SDN. OFAC широко толкует «имущественный интерес» SDN. Например, при каскадной сделке, когда покупатель покупает самолет у посредника, не находящегося под санкциями, вторая транзакция также подлежит блокировке.

### *Риски при совершении сделок с российскими воздушными судами*

Существуют как юридические, так и практические риски, которые можно уменьшить с помощью должной осмотрительности. В дополнение к репутационному ущербу сторона может нести строгую гражданско-правовую ответственность или подвергаться другим санкциям, а в США предусмотрена уголовная ответственность за умышленные нарушения. Кроме того, сам самолет может быть конфискован властями, например, когда он ввозится в США. В таких обстоятельствах актив может быть конфискован, если новый владелец не сможет доказать, что он является добросовестным покупателем, который не знал (после проведения проверки), что самолет был подсанкционным имуществом. Точно так же переводы средств могут быть заблокированы банками, если SDN прямо или косвенно участвует в транзакции.

## Самолет недели

Оператор/владелец: ***MAG Aero***
Тип: ***Cessna 172N Skyhawk***
Год выпуска: ***1975 г.***
Место съемки: ***май 2022 года, Novinki - UUDN, Russia***

*Фото: Дмитрий Петроченко*