BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.
www.bizavnews.ru
№ 49 (655) 10 декабря 2022 г.

Во время дубайской выставки MEBAA мы готовились к очередной рутинной деловой неделе, а в итоге получили яркую и запоминающуюся поездку. Внешний негативный фон, который определяет наше настроение в этом году должен был доминировать на столь крупном отраслевом мероприятии, но получилось ровно все наоборот. Масса позитива, расслабленная обстановка и большое количество старинных знакомых, а еще обилие русского языка – все это оказалось столь желанным и весьма неожиданным. Словно оказавшись в оазисе и далеко от «очагов давления», участники выставки и посетители забыли все разногласия, и на три дня MEBAA стала настоящим деловым мероприятием, напрочь лишенным политики и обоюдных обвинений.

Было очень душевно и легко, и пусть по своим масштабам MEBAA в этом году явно уступала прошлым мероприятиям, именно в 2022 она стала самой интересной для нас. Было чрезвычайно приятно увидеть наших многих партнеров, с которыми по воле судьбы мы последние два-три года общались исключительно с помощью гаджетов, любопытно было выслушать их точку зрения на последние события и поспорить.

Не так все однозначно – многие зарубежные друзья и партнеры уверены, что ситуация просто обязана измениться и большинство по-настоящему ностальгирует по временам, когда не было ковида и проблем с братским народом. Десятки выпитых чашек кофе и многочасовые неспешные беседы на фоне фантастического дубайского колорита создавали непередаваемую атмосферу покоя и вселяли надежду на перемены, пусть не столь быстрые, но все же перемены.

Трафик в США и Европе падает

WINGX: Спрос на бизнес-джеты в Европе явно падает: по сравнению с прошлым годом его снижение выражается двузначными числами. Падение в США может быть искажено датами празднования Дня Благодарения, но чартеры выглядят слабее стр. 22

На Мальдивы на черном бизнес-джете

В зимнее сезоне 2022-2023 на Мальдивы впервые будет летать стильный BlackJet. Полетную программу из Москвы запускает туроператор LOTİ

стр. 25

Российские FBO надеются на восстановление

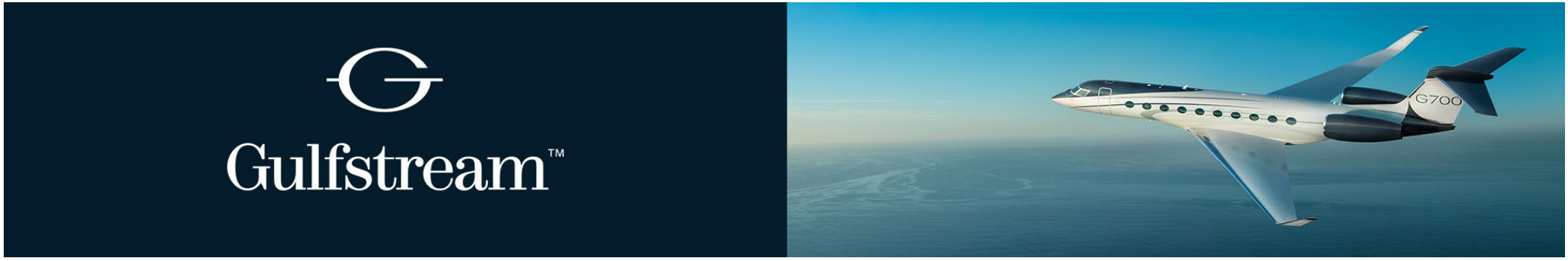
Российские FBO надеются на частичное восстановление в четвертом квартале после резкого падения трафика из-за санкций, введенных против России из-за спецоперации на Украине

стр. 27

Не всё так просто на рынке бизнес-авиации

Аналитик Роллан Винсент спрогнозировал, что четвертый квартал для производителей будет очень загруженным, и, возможно, даже больше, чем в прошлом году

стр. 29



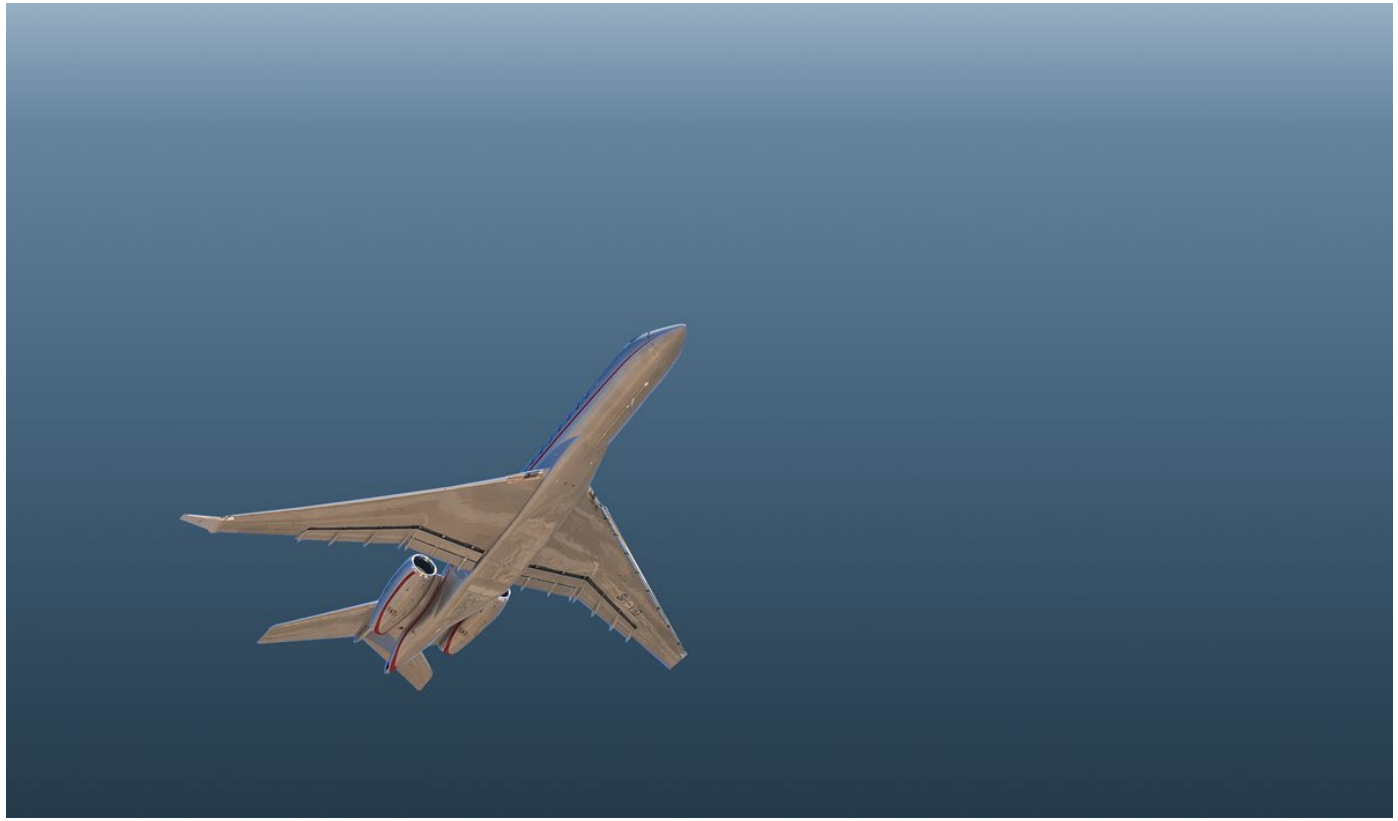
Глава IATA призвал Запад готовиться к возобновлению полетов через Россию

Западу следует пересмотреть взгляды и готовиться к возобновлению рейсов через воздушное пространство России. Об этом заявил гендиректор Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Уильям Уолш на конференции в Женеве, передает The Telegraph.

По словам Уолша, Китай может в 2023 году ослабить введенные в рамках антикоронавирусной политики ограничения, в результате чего у китайских авиакомпаний будет преимущество перед British Airways, чьи рейсы могут задерживаться на несколько часов из-за обхода российского воздушного пространства.

«Мы должны стремиться вновь открыть воздушное пространство России, чтобы сделать его доступным для всех авиакомпаний для транзита через традиционные сибирские рейсы, чтобы Европа могла добраться до Азии наиболее эффективным способом», — подчеркнул он.

Уолш указал на то, что запреты на пролеты через территорию России и Украины привели к скоплению самолетов в небе над Европой.



Argus: в ноябре глобальный трафик снизился

Согласно последним данным Traqpak от компании Argus, несмотря на то, что глобальная активность бизнес-авиации остается высокой, в ноябре полеты сократились на 5,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В Северной Америке в ноябре трафик снизился на 6,5% по сравнению с прошлым годом, при этом все типы самолетов в сегментах Part 135 и Part 91 показали снижение. Общий объем полетов по Part 135 сократился на 7,5%, а по Part 91 — на 7,3%, в то время как долевые операции упали почти на 1%. В последней категории полетов турбовинтовые и среднеразмерные бизнес-джеты были единственными типами самолетов, которые продемонстрировали улучшение по сравнению с прошлым годом.

Кроме того, активность деловой авиации в США в ноябре снизилась на 6,2% по сравнению с октябрем, в первую очередь в регионе Новой Англии, где падение составило почти 21%.

В отчете отмечается, что объем полетов в Европе упал более чем на 20% по сравнению с ноябрем прошлого года. Хотя ранее самолеты с большим салоном были сильной стороной региона, по сравнению с ноябрем прошлого года их использование сократилось почти на 40%.

Африка, Азия, Австралия и Южная Америка помогли компенсировать некоторое снижение в прошлом месяце благодаря более чем 55 000 рейсам бизнес-авиации, что на 11% больше, чем в октябре, и рост наблюдается третий месяц подряд. Общая активность в этих регионах выросла почти на 20% по сравнению с прошлым годом.

Global 7500

The Industry Flagship

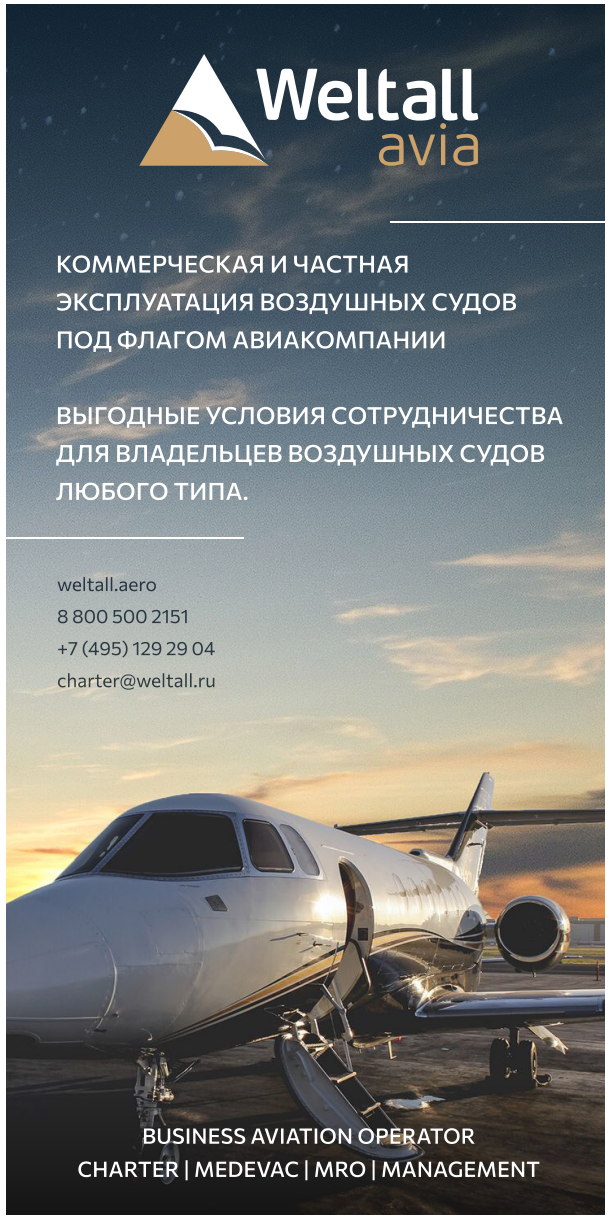
Longest range | Largest cabin | Smoothest ride

Sabena установила систему защиты Leonardo на Global 7500

Европейский центр технического обслуживания и модификации Sabena Technics поставил Global 7500 неназванному VVIP клиенту после полной модификации с добавлением системы самообороны.

В соответствии с проектом французская компания разработала первый дополнительный сертификат типа EASA для установки на сверхдальний бизнес-джет системы направленного инфракрасного противодействия Leonardo Miysis. Производство и интеграция механических и электрических компонентов также были частью проекта.

Sabena ранее выполняла установку систем самозащиты на различных VVIP самолетах , включая самолеты Airbus и Boeing, а также Lockheed C-130. «Это отличная новая возможность продемонстрировать наши сильные ноу-хау в области интеграции систем защиты самолетов», — сказал Дэниел Солтани, старший вице-президент Sabena по продажам и развитию бизнеса. «Наш растущий портфель проектов свидетельствует о нашей способности успешно проектировать, производить, устанавливать и сертифицировать любую систему самозащиты на любом типе самолета любого производителя».



FAA сертифицировало двигатель для Falcon 6X

Pratt & Whitney Canada сообщила, что Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) сертифицировало двигатель PW812D, предназначенный для установки на бизнес-джет Dassault Falcon 6X.

«FAA является третьим авиационным регулятором, выдавшим одобрение для двигателя PW812D», — заявила Мария Делла Поста, президент Pratt & Whitney Canada. «Двигатель также был сертифицирован Министерством транспорта Канады и Агентством по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA). Мы успешно достигли этого критического этапа, тесно сотрудничая с Dassault с момента запуска этой замечательной программы».

Напомним, что для Falcon 6X выбран редукторный двигатель Pratt & Whitney PW812D с тягой в 5900-6300 кг (13000-14000 футов). Он станет новым представителем семейства силовых установок семейства PurePower. Во время испытаний PW812D продемонстрировал исключительную производительность: более 6 100 часов испытаний двигателя, включая более 1150 часов летных испытаний и 20000 часов работы горячей части двигателя. Для всего семейства PW800 было проведено более 240 000 часов испытаний и полевых испытаний, в том числе более 42 000 часов летных испытаний. Двигатель PW800 имеет общую горячую часть с двигателем Pratt & Whitney GTF, который с момента запуска в 2016 году налетал более 15 миллионов часов.

Двигатель PW800 требует на 40% меньше планового обслуживания и на 20% меньше проверок, чем другие двигатели этого класса.

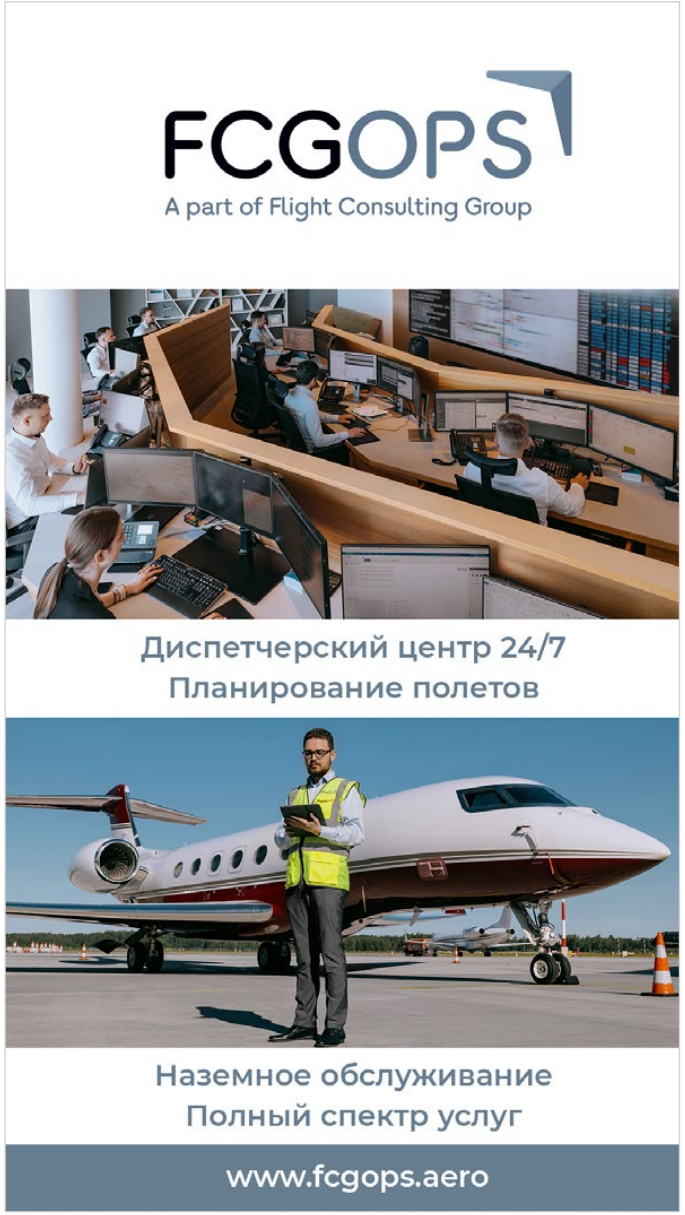
Boutsen Aviation завершает 2022 год на высоком уровне, продав 415-й самолет

Авиаброкер из Монако Boutsen Aviation на днях завершил две сделки, в результате чего общее количество транзакций достигло впечатляющих 415.

В этом году отдел продаж, безусловно, добился высоких результатов, поскольку 2022 год завершился на особенно высокой ноте продажей двух самолетов Pilatus PC-24 — «первого в мире суперуниверсального джета».

Доминик Тринкэ, президент Boutsen Aviation, заявил: «Швейцария — страна в самом сердце Европы, соседка Франции, известная, среди прочего, своим превосходным производством авиационной техники. Во второй раз в истории Boutsen Aviation мы гордимся тем, что заключили еще одну сделку с правительством Швейцарии. Это напоминает мне о нашей первой сделке в 2013 году, которая была организована как швейцарский армейский нож! Мы повторили этот замечательный опыт с их Pilatus PC-24 в отличном состоянии. Спасибо всей команде Amasuisse...»

«Наша отрасль в настоящее время очень активна, особенно в Европе, несмотря на сложные глобальные события, которые мы сейчас переживаем», — добавил Доминик Тринке.



Рост трафика способствует развитию инфраструктуры Milano Prime

SEA Prime, ведущий оператор аэропортов бизнес-авиации в Италии и Европе под брендом Milano Prime, является историческим участником и экспонентом MEBAA в Дубае, развивая и укрепляя отношения с партнерами, работающими в этом регионе.

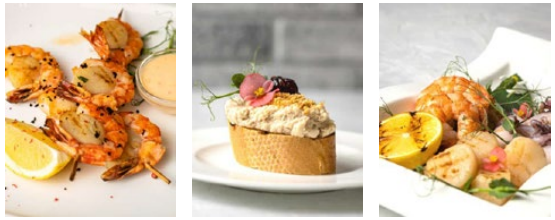
Входящий и исходящий трафик в Milano Prime с Ближнего Востока и, в частности, из Дубая, исторически был очень сильным из-за взаимного притяжения между Миланом и этим регионом. На сегодняшний день полеты на Ближний Восток и обратно увеличились на 13% по сравнению с 2019 годом, и на 24% в ОАЭ, в том числе из-за чемпионата мира по футболу.

Общий трафик в Milano Prime в 2022 году остается очень хорошим. В ноябре рост составил 21% по сравнению с 2021 годом и 36% по сравнению с 2019 годом, в результате чего в Milano Prime было выполнено более 30 000 рейсов бизнес-авиации.

SEA Prime представила на MEBAA путь развития инфраструктуры в аэропорту Milano Prime Linate, который включает строительство нового ангара для техобслуживания площадью 4700 кв.м., начатого в 2021 году и находящегося на завершающей стадии.

Это одиннадцатый ангар в Milano Prime Linate, который объединяет и расширяет авторизованный сервисный центр Bombardier, управляемый Sirio SpA, частью группы Directional Aviation, и представляет собой важную веху в расширении услуг в Milano Prime. Ангар будет сертифицирован по международно признанному методу оценки устойчивости BREEAM с целью достижения стандартов качества.

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



Доставка срочных заказов 24 / 7 / 365

Продукция исключительно высокого качества

Индивидуальный подход к каждому клиенту

DC Aviation и G-OPS открывают FBO в Ницце

В следующем месяце DC Aviation и G-OPS откроют FBO во французском аэропорту Nice Côte d'Azur. FBO присоединится к другим объектам DC Aviation в Дубае, Мальте, Мюнхене и Москве.

Компания со штаб-квартирой в Германии также управляет парком из 32 деловых самолетов и предоставляет услуги по фрахтованию, управлению, техническому и наземному обслуживанию воздушных судов.

FBO в Ницце спроектирован так, чтобы свести к минимуму углеродный след за счет эффективного использования материалов и низкого энергопотребления с использованием экологически чистой энергии. Он также будет приспособлен к обслуживанию eVTOL и их потребностям в электрической и водородной энергии. Внутри FBO просторный лаунж был спроектирована архитекторами Collin + Radoske.

«Мы рассчитываем на построение надежного и тесного сотрудничества с аэропортом и нашими местными партнерами для достижения поставленных целей, в том числе с точки зрения устойчивого развития, предлагая нашим клиентам объекты, соответствующие высоким стандартам качества, комфорта и конфиденциальности», — сказал генеральный директор DC Aviation Майкл Кун.

Oriens Aviation расширяется в лондонском аэропорту Биггин Хилл

Oriens Aviation, эксклюзивный дистрибьютор самолетов Pilatus и Tecnam на Британских островах, расширяет свою деятельность по техническому обслуживанию и поддержке клиентов в лондонском аэропорту Биггин Хилл, переехав в недавно отремонтированный ангар площадью почти 1860 кв.м.

Новый объект, включающий ангар и мастерские, а также современное офисное крыло, является новым местом для растущего бизнеса Oriens по техническому обслуживанию. Помимо услуг по техобслуживанию Pilatus PC-12/PC-24, Oriens имеет статус авторизованного сервисного центра для полного обслуживания самолетов Cirrus SR20X. В ближайшем будущем компания планирует расширить свои возможности по ТОиР самолетов Tecnam P2012 Traveler, а за ними последуют и другие модели Tecnam.

Эдвин Бреннинкмейер, генеральный директор Oriens Aviation, прокомментировал: «Спрос на наши услуги по продаже и техническому обслуживанию самолетов постоянно растет. Эта более крупная база в лондонском Биггин-Хилл дает Oriens отличную платформу для роста».

Роберт Уолтерс, коммерческий директор лондонского аэропорта Биггин Хилл, добавил: «Мы в восторге от огромного успеха Oriens Aviation здесь, в аэропорту, и мы рады поддержать компанию в ее росте. Эксклюзивная дистрибуция компанией Oriens Aviation самолетов Pilatus и Tecnam, включая PC-24, наряду с дополнительными возможностями технического обслуживания Cirrus Aircraft, играет важную роль в лондонском Биггин Хилл. Oriens Aviation — важная часть нашей экосистемы бизнес-авиации».

Ближний Восток ждет Falcon 6X

Dassault планирует передать первые Falcon 6X клиентам на Ближнем Востоке уже летом 2023 года, сразу после начала ввода в эксплуатацию, рассказали BizavNews представители французского производителя накануне ближневосточной выставки деловой авиации MEBAA 2022.

По данным компании, клиенты на Ближнем Востоке уже разместили значительное количество заказов на Falcon 6X, который в настоящее время находится на завершающей стадии летных испытаний и должен быть введен в эксплуатацию в середине 2023 года.

«Эксплуатанты на Ближнем Востоке высоко ценят производительность, гибкость, надежность и технологическое совершенство моделей с большой кабиной, таких как Falcon 8X, которые во многом основаны на многолетнем опыте Dassault в области истребителей», — сказал Эрик Траппье, председатель и главный исполнительный директор Dassault Aviation. «Эта оценка может только возрасти с появлением новых Falcon 6X и 10X, которые установят новый стандарт в сегменте больших салонов».

Также Dassault продолжает улучшать и расширять свою региональную сеть поддержки продуктов. В начале 2023 года подразделение компании ExecuJet MRO Services откроет в Dubai World Central центр ТОиР площадью 15 000 кв. м. для обслуживания операторов бизнес-джетов в регионе Персидского залива. Объект будет способен одновременно обслуживать 18-24 самолетов, а его размеры позволят разместить самые большие бизнес-джеты. Он будет одобрен для выполнения всего спектра работ по техобслуживанию и ремонту, от линейного технического обслуживания до капитального ремонта, и будет обслуживать операторов Falcon, а также владельцев других брендов, как из региона, так и транзитные самолеты.

Pilatus поставила первый PC-12 NGX компании Tradewind Aviation

Компания Tradewind Aviation получила свой первый PC-12 NGX. Этот самолет станет первым из двадцати PC-12 NGX, которые будут поставлены Tradewind в течение следующих пяти лет.

Руководители компаний Pilatus и Tradewind Aviation отпраздновали это событие на дочернем предприятии Pilatus в США в Брумфилде, штат Колорадо. Дэвид Зипкин, соучредитель и директор по маркетингу Tradewind, сказал: «Мы очень рады получить первый из двадцати совершенно новых самолетов PC-12 NGX. Tradewind является крупнейшим в США эксплуатантом Pilatus PC-12 для частных чартеров, и эти новые самолеты еще больше расширят наши возможности по развитию и предоставлению клиентам наилучшего опыта полетов. PC-12 NGX обеспечивает идеальный баланс эффективности, комфорта и превосходных характеристик для коротких рейсов и в труднодоступные места, позволяя нашим клиентам экономить драгоценное время и сосредоточиться на том, что для них важнее всего».

PC-12 NGX присоединится к парку самолетов PC-12 компании Tradewind, что еще больше расширит возможности частных чартеров в Северной Америке и на отдаленных островах Карибского моря.

Президент и главный исполнительный директор Pilatus Business Aircraft Томас Босхард заявил: «PC-12 продолжает лидировать в отрасли, поскольку мировой флот приближается к 2000 самолетов и десяти миллионам летных часов. Спрос остается очень высоким среди новых и постоянных клиентов, желающих обновиться. Клиенты ценят надежность, производительность и повышенное качество обслуживания пассажиров PC-12 NGX. Мы рады отпраздновать эту торжественную поставку вместе с Tradewind и с ждем возможности отметить их будущий рост и успех».

Volato удвоит парк HondaJet

Долевой оператор Volato, базирующийся в Атланте, заказал 25 самолетов HondaJet Elite II с поставкой в следующем году. Первые самолеты поступят в распоряжение компании уже в марте, а после поставки последнего джета у компании будет 42 HondaJet по сравнению с 17 в этом году.

Мэтт Лиотта, генеральный директор Volato, отметил, что клиенты могут сразу купить доли в новых самолетах, и им не придется ждать поставки новых самолетов, чтобы получить доступ к парку Volato. «Ждать до 2024 года или позже — это очень долго, когда людям нужно лететь сейчас, поэтому мы учитываем это, как только они подписывают свое соглашение о покупке доли. Какой бы ни была дата поставки, мы немедленно предоставим им доступ к нашему существующему авиапарку».

Впрочем, с начала 2023 года Volato начнет вводить в эксплуатацию и самолеты Gulfstream G280. Оператор заказал четыре 10-местных бизнес-джета и станет первым провайдером, предлагающим G280 в долевых программах.

«Когда мы запустили Volato, наша стратегия изначально заключалась в том, чтобы нацелиться на самый большой сегмент рынка, к которому не обращались напрямую: ближнемагистральные рейсы с небольшим количеством пассажиров», — пояснил Мэтт Лиотта. «Прислушиваясь к потребностям наших клиентов и признавая, что наша инновационная бизнес-модель не ограничивается только легкими бизнес-джетами, мы рады расширить нашу модель с помощью более крупных самолетов, чтобы владельцы HondaJet могли выполнять полеты на более дальние расстояния или с большим количеством пассажиров».

Airbus UpNext готовит Citation VII к испытаниям трансформируемого крыла

Airbus UpNext, инновационное подразделение Airbus, в начале следующего года начнет летные испытания бизнес-джета Cessna Citation VII, который в конечном итоге будет оснащен крылом, способным автоматически менять форму в полете.

Выполненный в рамках своей инициативы Extra Performance Wing (крыло с повышенными характеристиками), проект объединит несколько различных технологий, включая датчики срыва потока и трансформирующиеся конструкции, для подтверждения улучшений аэродинамических характеристик, которые могут быть применены к перспективному самолету.

Airbus UpNext запустил демонстрационную программу в сентябре прошлого года, и, по словам исполнительного директора подразделения Сандры Бур-Шеффер, «мы очень быстро продвигаемся вперед в этом направлении». Выступая на мероприятии Airbus в Оттобруне недалеко от Мюнхена 1 декабря, она сказала, что первые испытательные и проверочные полеты Citation VII состоятся в начале 2023 года, чтобы установить его базовые характеристики. К этому моменту самолет будет оснащен системой управления полетом, позволяющей управлять им дистанционно с земли.

Затем Citation VII будет доставлен на авиабазу Казо на юго-западе Франции, где будут выполнены конструктивные изменения. Испытательные полеты с крылом с повышенными характеристиками начнутся в 2024 году.

Сандра Бур-Шеффер видит потенциал оцениваемых технологий в достижении экономии топлива на 5-10%. Функции, встроенные в крыло, включают: датчики срыва потока, поднимающиеся спойлеры, многофункциональная задняя кромка и полуаэроупругий шарнир. По ее словам, поверхность крыла будет автоматически изменять форму «в зависимости от внешних условий, в которых находится самолет».

Рынок продавца усложняет усилия GJC по финансированию

По словам Саймона Дэвиса, директора по продажам Global Jet Capital в Великобритании, Африке, Турции, Индии, Восточной Канаде и на Ближнем Востоке, сегодня рынок деловых самолетов является рынком продавца, и в течение последних 12 месяцев продавцы не всегда предоставляли покупателям время, необходимое для получения финансирования.

«В 2021 и начале 2022 года стали преобладать сделки за наличные, при этом некоторые покупатели даже отказывались от проверки перед покупкой», — сказал он. «Однако есть признаки того, что рынок начинает возвращаться к более традиционному ритму приобретений, и что продавцы самолетов начинают более сговорчиво относиться к времени, необходимому для завершения финансирования покупки».

Регион Ближнего Востока и Северной Африки (MENA) был относительно активен в течение 2021 года, особенно во второй половине, когда было заключено более 50 сделок с новыми и подержанными деловыми самолетами. «Как и во всех регионах, самой большой проблемой здесь за последние 12 месяцев была попытка найти подходящий самолет по разумной цене», — сказал Дэвис.

«По мере приближения к концу 2022 года регион остается похож на многие другие места по всему миру в том смысле, что мы наблюдаем активное использование существующих самолетов, но меньше сделок с новыми и подержанными самолетами, чем в 2021 году, из-за ограниченной доступности», — сказал он. «Тем не менее, наши данные свидетельствуют о том, что регион должен продолжить рост в 2023 году».

Источники финансирования для региона MENA в течение последних двух лет оставались относительно постоянными. Крупные частные банки продолжают обслуживать состоятельных клиентов с помощью своих кредитных продуктов, в то время как финансисты, такие как Global Jet Capital, предлагают покупателям, ищущим финансирование, кредиты и альтернативные продукты.

«Большая проблема, с которой столкнулись финансисты в регионе во время Covid, заключалась в наращивании на балансах денежных резервов», — отметил Дэвис. «Поняв, что Covid не вызовет таких же проблем с ликвидностью, как мы видели во время финансового краха, покупатели использовали свои денежные резервы для приобретения самолетов. Только сейчас мы начинаем видеть, как эти покупатели возвращаются на рынок, стремясь рефинансировать свои приобретения, чтобы они могли использовать свой вложенный капитал в более прибыльные возможности».

В целом Дэвис считает, что Covid-19 оказал положительное влияние на деловую авиацию. Проблемы со защитой здоровья во время путешествий и отсутствие альтернатив коммерческим поездкам побудили больше людей попробовать деловую авиацию в той или иной форме.

«Этот повышенный спрос привел к сокращению запасов большинства моделей самолетов на вторичном рынке», — сказал он. «Мы по-прежнему наблюдаем постоянно растущее использование деловых самолетов во всем мире. MENA не стал исключением. В связи с тем, что для чартеров предоставляется меньше самолетов, ставки выросли, что пошло на пользу операторам, но также усложнило организацию рейсов для тех, кто занимается чартерными продажами».

Размер нынешнего ближневосточного флота бизнес-авиации зависит от того, как определить, что следует учитывать во флоте. «Что я могу сказать, так это то, что в 2022 году мы ожидаем небольшого снижения общего объема сделок с самолетами в регионе по сравнению с 2021 годом», — сказал Дэвис. «Начиная с 2023 года мы прогнозируем устойчивый рост общего количества самолетов в регионе. Однако есть много факторов, которые могут изменить траекторию, например, цена на топливо, любое изменение геополитических условий и/или возрождение Covid».

«Для нас интерес заключается в том, что сейчас в регионе совершается больше покупок подержанных самолетов, в то время как на этом рынке традиционно доминировали сделки с новыми самолетами. Эта ситуация может быть связана с длительными сроками поставки производителями новых самолетов и желанием покупателей иметь собственный самолет без особых задержек из-за состояния здоровья или по другим причинам», - заключил Дэвис.

Если в ОАЭ будет рецессия, то экономика восстановится так же сильно, как это было в прошлом

Несмотря на нарастающий пессимизм в отношении перспектив мировой экономики, компания Hadid International Services, базирующаяся в ОАЭ, считает, что страны Ближнего Востока имеют хорошие возможности для продвижения вперед после пандемии.

«Экономика в регионе находится на подъеме», — рассказывает коммерческий директор Исса Зурики. «Я сомневаюсь, что в ОАЭ будет рецессия, но если это произойдет, то экономика в любом случае восстановится так же сильно, как это всегда было в прошлом».

Судите сами, набирают обороты региональные инвестиции в пищевую промышленность, технологии и недвижимость. «Выставку Gulfood Expo посетили 120000 человек — это очень много», — сказал он. «Пищевая промышленность не только в Дубае и Абу-Даби, но и в других эмиратах переживает бум. Это три сектора, которые, помимо авиации, преуспевают».

Зурики не считает угрозу роста инфляции и процентных ставок опасной. «Есть несколько сильных экономических «попутных ветров», по крайней мере, в краткосрочной и среднесрочной перспективе, поскольку ожидается дополнительный доход от чемпионата мира по футболу в Катаре и от введения новых визовых реформ. Даже повышение ставок в США можно рассматривать в положительном свете, поскольку оно выгодно кредиторам в регионе. В целом мы оптимистичны, потому что видим много бизнеса в нашей стране — и больше, чем до Covid». Hadid International Services измеряет прогресс по трафику самолетов и количеству запросов на поездки по сравнению с периодом до Covid или с предыдущими месяцами. «Я говорю не только про Дубай, но и во всем мире они увеличились», — сказал он. «Бизнесмены снова возвращаются к нормальной жизни или даже более лучшей. Если мы говорим об авиации общего назначения или коммерческой, это сумасшедший рост. Авиакомпании восстанавливают свои маршруты с бешенной скоростью».

Сейчас в компании работает около 200 человек, и она имеет глобальное присутствие. «У нас есть операционные офисы здесь, в Дубае. У нас есть офисы в Пакистане, Индии и Турции. В США у нас есть офисы в Форт-Лодердейле и Хьюстоне», — отметил Зурики. «Мы работаем на рынке последние 40 лет как родитель или прародитель компаний по обеспечению полетов в регионе — я не хочу говорить о мире; у нас есть Universal и другие крупные компании в США и Европе, и мы несем ответственность перед операторами за то, что делаем. Мы обещаем, что сохраним нашу стабильность и кредитоспособность в отношениях с нашими клиентами и поставщиками».

По словам Зурики, в Саудовской Аравии нет затишья в бизнес-авиации, как отмечают некоторые СМИ. «Я не считаю этот рынок медленным», — сказал он. «На мой взгляд, бизнес там идет очень хорошо. В целом саудовцы рекламируют страну на международном уровне и хотят, чтобы люди приезжали. Они хотят конкурировать с Дубаем в позитивном ключе. Они утверждают, что смогут сделать и в следующие два года то, что Дубай сделал за последние 10 лет».

Он отметил, что реформы наследного принца Мохаммеда бин Салмана на посту премьер-министра хорошо зарекомендовали себя в стране. «Политически у него есть власть. Его действия [наследника короля Салмана] приветствуются всеми саудовцами. Он приносит больше бизнеса. Страна открыта для всех посетителей. Прилететь могут даже женщины, тогда как раньше это было сложно. Сегодня открытость ресторанов в Эр-Рияде или Джидде заставляет вас думать, что вы находитесь в Дубае».

Что касается Дубай, то Зурики объяснил, что трафик авиации общего назначения разделен 70/30 между Al Maktoum International (OMDW) и Dubai International (OMDB). Hadid International Services использует три основных FBO в Дубае: ExecuJet, Jet Aviation и DC Aviation-Al Futtaim. «Это наши основные поставщики», — сказал он.

«OMDB занят коммерческой авиацией, и для бизнес-авиации места не хватает. Ангар ExecuJet MRO полностью забукирован клиентами. Бизнесмены по-прежнему хотят прийти в OMDB и остаться здесь. FBO Jet Aviation и ExecuJet в OMDB все еще работают. Отказаться от OMDB непросто. Это сердце Дубая. Я бы хотел, чтобы однажды он стал аэропортом только для деловой авиации», — сказал он.

Falcon Aviation Services обновляет свой парк вертолетов, заказав пять Airbus H130

Falcon Aviation Services, ведущий оператор чартерных и экскурсионных вертолетных туров из ОАЭ, заказал пять новых вертолетов Airbus H130 для обновления своего парка.

В соответствии с условиями соглашения, подписанного на выставке MEBAA 2022, Falcon Aviation Services получит вертолеты в течение следующего года. Он предназначены для обновления парка, интенсивно используемого для экскурсионных полетов Falcon Tours.

Главный операционный директор Falcon Aviation Services, капитан Рамандип Оберой, сказал: «Мы очень рады добавить в наш парк пять новых H130 для проведения экскурсий на вертолетах. Это расширит наше присутствие на рынке и поможет удвоить этот бизнес в ближайшие годы как в Дубае, так и в Абу-Даби».

Глава Airbus Helicopters по Ближнему Востоку и Африке Арно Монтальво сказал: «Мы рады получить этот важный вотум доверия от высокопрофессионального оператора, который уже имеет большой опыт работы с нашими вертолетами».

H130 — однодвигательный среднеразмерный вертолет с просторной кабиной для одного пилота и до семи пассажиров, пользующийся популярностью у пилотов, которым нравятся его спортивные и безопасные летные качества.

Это самый тихий вертолет на рынке в своей категории, чему способствуют закрытый рулевой винт Fenestron и автоматическая регулировка частоты вращения несущего винта, что делает его дружелюбным соседом в городах при уровне шума на 6 дБ ниже международных норм ИКАО.

Простая конструкция H130, использование композитных материалов и многолетний опыт зрелого семейства Ecureuil от Airbus способствуют снижению затрат на техническое обслуживание и дают высокую эксплуатационную готовность.

Компания Falcon Aviation Services, базирующаяся в Al Bateen Executive Airport в Абу-Даби и в Al Maktoum International Airport в Дубае, предоставляет широкий спектр услуг по эксплуатации и авиационной поддержке, включая авиационную поддержку нефтегазовой отрасли, техническое обслуживание и капитальный ремонт, индивидуальные услуги по чартеру на бизнес-джетах и обзорные экскурсии на вертолетах, услуги FBO, управление воздушными судами и поддержание летной годности (CAMO), управление вертодромами и инспекции.

Lufthansa Technik установит гибкий VIP-интерьер ACJ320neo

Lufthansa Technik получила контракт от неназванного частного заказчика на установку VIP-интерьера на новый Airbus ACJ320neo. Немецкая компания, специализирующаяся на комплектации и техобслуживании, ожидает, что ACJ прибудет на завод в Гамбурге в конце 2023 года, а работы будут завершены в первой половине 2024 года.

Концепция, разработанная Lufthansa Technik совместно с заказчиком, является гибкой, поэтому может использоваться как владельцем для путешествия с семьей, так и чартерной группой до 19 пассажиров. Это отражено в выборе роскошных, но прочных материалов. В то же время салон спроектирован с учетом узких весовых пределов, чтобы с четырьмя дополнительными топливными баками и турбовентиляторными двигателями Pratt & Whitney PW1100 гарантировать достижение полной дальности полета при любой миссии.

По словам Lufthansa Technik, планировка салона самолета линейная, но с учетом конфиденциальности - от открытого парадного входа за кабиной экипажа до гостиной и офисных зон, а также главной спальни в кормовой части.

Планируемые функции включают систему увлажнения воздуха в салоне, а также систему развлечений и связи в полете, которая ориентирована на персональные устройства пассажиров и на несколько больших экранов. В Lufthansa Technik заявили, что это будет похоже на «умный дом» с возможностью передачи личного контента на встроенные экраны в любое время. Некоторые экраны будут выдвижными.

«Благодаря гибкому интерьеру и первоклассной развлекательной системе самолет установит совершенно новые стандарты для узкофюзеляжных VIP-салонов», — сказал Михаэль фон Путткамер, вице-президент по специальным авиационным услугам. «Но что меня еще больше радует, так это то, что мы смогли убедить клиента не только в нашем дизайне, инжиниринге и комплектации салона, но и в полном пакете индивидуальных услуг».

В дополнение к установке интерьера, контракт предусматривает, чтобы Lufthansa Technik предоставила программу инспекций производства самолета, услуги по организации непрерывного управления летной годностью, а также техническое обслуживание и поддержку в течение пяти лет после поставки.

Comlux начинает строительство VIP-ангара в Dubai South

Швейцарский провайдер бизнес-авиации Comlux объявил о закладке нового ангара в аэрокосмическом центре им. Мохаммеда бин Рашида (Mohammed Bin Rashid Aerospace Hub - MBRAH) в Dubai South. Церемония закладки фундамента состоялась в присутствии Тахнуна Саифа, генерального директора MBRAH, и Ричарда Гаоны, исполнительного председателя и генерального директора Comlux.

Будущий объект будет занимать 12000 кв.м. и иметь ангар площадью 5000 кв.м., а также рядом будет построено административное трехэтажное здание площадью 2250 кв.м. В ангаре одновременно смогут разместиться два самолета семейства ACJ или BBJ (максимально ACJ321 или BBJ3), включая будущий ACJ TwoTwenty, который поступит в эксплуатацию в Comlux Aviation в ближайшие месяцы. На первом этаже административного здания также будут оборудованы технические цеха площадью 750 кв.м. Помимо нового дизайнерского выставочного зала ACJ TwoTwenty, два этажа также будут отведены под коммерческие и административные офисы, холлы и конференц-залы для приема клиентов Comlux.

Ультрасовременный объект будет оснащен солнечными панелями, позволяющими производить 100% электроэнергии, необходимой для деятельности предприятия. К концу 2023 года ангар будет полностью введен в эксплуатацию, что позволит Comlux предоставлять своим клиентам на Ближнем Востоке линейное техническое обслуживание, AOG и аренду стоянок.

В своем комментарии генеральный директор MBRAH Тахнун Саиф сказал: «Мы рады принять участие в открытии нового объекта Comlux, который будет представлять дополнительную ценность для VIP-клиентов в регионе и в целом в бизнес-авиации. В задачи Dubai South входит продвижение идеи нашего мудрого руководства о превращении эмирата в ведущий глобальный авиационный хаб. Мы не пожалеем усилий для привлечения ведущих компаний к этой цели, поддерживая такие компании как Comlux, в их потребностях для постройке и эксплуатации нового объекта».

Ричард Гаона сказал: «Я чрезвычайно благодарен команде MBRAH за то, что они предоставили нам идеальное место и всю поддержку, необходимую для начала строительства нашего нового объекта в Dubai South. В следующем году Comlux будет работать уже 20 лет; этот проект является еще одной вехой в развитии Comlux по всему миру, и Дубай является идеальным местом для обслуживания наших клиентов на Ближнем Востоке и в Африке. Мы с нетерпением ждем возможности приветствовать их в одном из самых современных и экологически чистых центров в Дубае, чтобы предоставить им высококачественные и экономичные решения для изменения VIP-салона и незначительных обновлений во время технического обслуживания».

Comlux Aviation управляет парком из 22 VIP-самолетов, включая несколько бизнес-лайнеров Airbus и Boeing: один ACJ318, два ACJ319, два ACJ320neo, два 737-500BBJ, один 767BBJ и один 787 BBJ. Компания Comlux Completion со штаб-квартирой в Индианаполисе, США, является одобренным центром комплектации салонов ACJ и BBJ, сервисным центром ACJ, гарантийным и ремонтным центром BBJ, эксклюзивным центром комплектации первых 17 салонов ACJ TwoTwenty и первым одобренным сервисным центром ACJ TwoTwenty.

Balance Aviation авторизовала сервисный центр в Казахстане

Balance Aviation, эксклюзивный представитель Pilatus Aircraft, назначила компанию Pure Technics сервисным центром по обслуживанию самолетов швейцарского производителя Pilatus Aircraft в Казахстане. Церемония, посвященная получению авторизации, прошла на площадке сервисного центра в Астане в международном аэропорту Нурсултан Назарбаев в присутствии представителей руководства АО «Авиационная администрация Казахстана» и аэропорта.

Сервисный центр Pure Technics обеспечит полный цикл послепродажного обслуживания и организацию поддержания летной годности воздушных судов, включая оперативное и периодическое техническое обслуживание, для всей линейки однодвигательных турбовинтовых PC-12 и двухдвигательного реактивного самолета PC-24.

Центр полностью готов к выполнению работ по техническому обслуживанию швейцарских самолетов, его специалисты обладают необходимой квалификацией, центр располагает современным оборудованием, необходимой номенклатурой специального инструмента и запасом расходных материалов для обеспечения бесперебойной эксплуатацию воздушных судов.

«Открытие и авторизация сервисного центра в Казахстане – значимая веха в развитии глобальной сети послепродажного обслуживания самолетов Pilatus Aircraft. Удобное географическое расположение значительно упрощает эксплуатацию и поддержание летной годности воздушных судов знаменитого швейцарского бренда в регионе Центральной Азии, а также открывает новые возможности для владельцев и операторов. Это важное достижение для нас, выводящее качество послепродажной поддержки наших клиентов на новый уровень», – отметил Дмитрий Соколов, директор по послепродажному обслуживанию Balance Aviation.

В Казахстане и других странах Центральной Азии уже эксплуатируются несколько суперуниверсальных реактивных самолетов PC-24 и моделей легендарной линейки турбовинтовых PC-12. Уникальные характеристики этих машин, а также их эффективность, надежность и безопасность делают их незаменимыми для развития деловой, служебной и специальной авиации.

Компания Balance Aviation начала свою работу в качестве эксклюзивного центра продаж и обслуживания самолетов Pilatus в регионе ранее в этом году. Офисы компании расположены в Лимасоле, Кипр, и Алматы, Республика Казахстан.

Сервисный центр Pure Technics открылся в аэропорту Нурсултан Назарбаев в апреле 2022 года. В июле 2022 компания получила от авиационных властей Казахстана сертификат организации по техническому обслуживанию и ремонту № QZ.145.0022, а также признание (валидацию) авиационных властей Республики Узбекистан.

Stellar Blu Solutions выбрал Satcom Direct предпочтительным поставщиком услуг связи

Satcom Direct (SD), поставщик решений для деловой авиации, подписал соглашение со Stellar Blu Solutions, поставщиком технологий спутниковой связи нового поколения. Stellar Blu выбрала Satcom Direct в качестве предпочтительного поставщика услуг для клиентов VIP лайнеров, использующих линейку продуктов Stellar Blu Sidewinder.

Объявление было сделано на встрече Ближневосточной ассоциации деловой авиации в Дубае, где базируется крупнейший в мире парк деловых самолетов Boeing.

Установленный на фюзеляже терминал Stellar Blu с электронным управлением (ESA) предназначен для модернизации бизнес-лайнеров в целях поддержки полного набора услуг связи. Satcom Direct будет отвечать за продажу и активацию передачи данных, обслуживание клиентов, мониторинг кибербезопасности и дополнительные услуги с добавленной стоимостью, связанные с планами передачи данных для клиентов терминалов Sidewinder. Многосетевой терминал поддерживает подключение к сетям Ku-диапазона, включая группировку OneWeb LEO, с которой SD уже имеет отношения.

«Мы успешно разработали наше семейство терминалов SD Plane Simple с передовой технологией, чтобы удовлетворить растущие и разнообразные потребности в подключении легких и крупноразмерных джетов. Добавление решения Stellar Blu Sidewinder в портфолио дополняет серию и дает еще больше возможностей для наших клиентов, использующих авиалайнеры бизнес-класса», — говорит Майкл Скоу Кристенсен, коммерческий директор Satcom Direct. «Универсальность экосистемы SD, состоящей из программного обеспечения, оборудования и наземной инфраструктуры, позволяет создавать индивидуальные решения для выполнения конкретных задач этих элитных тяжелых самолетов. Мы также интегрируем добавленную стоимость, улучшая решение «под ключ» за счет интеграции программных инструментов для лучшего понимания производительности сквозного подключения. Наша система с открытой архитектурой позволяет многократно использовать возможности сервиса. Мы можем обмениваться данными о летных характеристиках самолетов, использовании подключения и информацией об управлении для повышения качества обслуживания, оптимизации операционной эффективности и повышения качества обслуживания клиентов».

Stellar Blu начнет эксплуатационную оценку терминала Sidewinder ESA во втором квартале 2023 года, после чего ожидается полный набор STC для планеров Airbus, Boeing и Embraer. Терминал ESA в настоящее время проходит одобрение типа в сети OneWeb. К концу 2023 года клиенты могут рассчитывать на высокоскоростное широкополосное подключение в каждой миссии, включая маршруты, проходящие через полярные регионы.

«Терминал Sidewinder переопределяет производительность и общую стоимость владения системами спутниковой связи для этого класса самолетов. Мы рады сотрудничать с компанией, которая понимает важность предоставления этих ощутимых и коммерческих преимуществ своим VVIP и государственным клиентам. SD стремится повысить общую производительность решения, в котором оборудование спутниковой связи является частью цепочки создания стоимости. Опыт SD и понимание важности поддержания связи с этими клиентами, непоколебимая приверженность качеству обслуживания клиентов и репутация компании — все это способствовало процессу нашего выбора. Мы рассчитываем на сотрудничество с ними, чтобы помочь нашим клиентам оптимизировать возможности нашей антенны, в том числе ее беспрецедентную скорость, задержку и минимальный углеродный след, с сервисами SD Ku-диапазона, предлагаемыми OneWeb», — сказала Трейси Трент, генеральный директор Stellar Blu.

Активность в регионе MENA достигла пика после пандемии

Во вторник во время презентации на MEBAA 2022 управляющий директор WingX Ричард Кое проинформировал участников о росте трафика бизнес-джетов с ноября 2019 года, выделив факторы, повлиявшие на активность в регионе Ближнего Востока и Северной Африки (MENA).

«Пандемия создала новый рекордный пик летной активности», — сказал он. Хотя с ноября 2019 года по ноябрь 2022 года на регион MENA приходилось всего 1,3% мировой активности, «он быстро растет», увеличившись за этот период на 10%.

В регионе MENA базируется 426 бизнес-джетов, что составляет 1,4% мирового флота. Более двух третей из них составляют дальнемагистральные самолеты, хотя поставки самолетов меньшего размера выросли на 15–20%. Интересным событием является то, что продолжительность полетов бизнес-джетов в странах Ближнего Востока и Северной Африки сократилась на маршрутах в Европу и увеличилась внутри региона.

Драйвером роста активности бизнес-джетов в MENA является сокращение рейсов регулярных авиакомпаний, которые еще не полностью восстановились после снижения во время пандемии. «Это обязательно станет движущей силой для бизнес-авиации», — сказал Кое. Перевозки авиакомпаний по всему миру за рассматриваемый период сократились на 22%, в то время как трафик авиакомпаний Ближнего Востока и Северной Африки упал на 10%. «Когда регулярные авиалинии не работают, взлетают бизнес-джеты», — отметил он. «Это свидетельство того, что люди используют бизнес-авиацию».

Некоторые из движущих сил увеличения активности бизнес-джетов в регионе MENA связаны не только с потребностями бизнеса, но и с такими событиями, как чемпионат мира по футболу и гуманитарные операции в Ираке.

Еще одна удивительная цифра заключается в том, что количество рейсов бизнес-джетов из международного аэропорта Аль-Мактум в аэропорты Ближнего Востока и Северной Африки с конца 2019 года выросло на 200%. Другим направлением с интенсивным движением, влияющим на это число, является Москва.

Несмотря на такие факторы, как экономические проблемы и ослабление эффекта Covid, WingX ожидает, что в течение следующих пяти лет совокупный годовой темп роста трафика бизнес-джетов в регионе MENA составит от 15% до 20%.

Глава MEBAA бьет тревогу по поводу экологической кампании против бизнес-авиации

Ближневосточная ассоциация деловой авиации (MEBAA) выразила глубокую обеспокоенность беспрецедентной кампанией экологического лобби против жизнеспособности отрасли.

«Деловая авиация подвергается нападкам», — сказал изданию AIN Али Альнакби, основатель и исполнительный председатель MEBAA. Альнакби, который также является председателем правления Международного совета деловой авиации (IBAC), сослался на растущее неодобрение в отношении неравенства, присущего отрасли, в том числе на заявление министра транспорта Франции этим летом о необходимости введения ограничений на деловую авиацию. Кроме того, он сказал, что активизация усилий по отслеживанию самолетов и пассажиров стала зловещим событием.

«В США многие недовольны деловой авиацией», — сказал Альнакби. «Нам как ассоциации и как отрасли необходимо тесно сотрудничать. Мы не можем только брать, нам нужно начать отдавать. Мы существуем не только для того, чтобы заниматься бизнесом и зарабатывать деньги, оставляя сообщества или страны без какой-либо поддержки. Нам нужно начать думать в гуманитарных или благотворительных терминах. Нам нужно подумать о других элементах, которые помогут нам отплатить тем странам, в которых мы работаем».

Комментарии Альнакби убедительны, учитывая зависимость Ближнего Востока от экспорта нефти. Тем не менее, регион также осознает потребность в возобновляемых источниках энергии, о чем ясно свидетельствуют крупные планы по многочисленным проектам по использованию зеленого водорода и солнечной энергии.

Члены MEBAA являются жизненно важным винтиком в мировой отрасли из-за большого количества состоятельных людей, VVIP и королевских семей, которые летают в частном порядке. Ранее Boeing сообщил AIN, что более трети продукции BBJ поставлено клиентам на Ближнем Востоке, особенно в Совет сотрудничества стран Персидского залива.

Альнакби сказал, что в то время как вся авиационная отрасль вносит 2% в глобальные выбросы CO_2, доля деловой авиации составляет менее четверти этого показателя, то есть 0,44%. По его словам, 85% использования частной авиации было связано с бизнесом, и только 15% приходилось на семейные поездки, отдых и отпуск. Но для активистов-экологов такие аргументы остаются без внимания.

Поставщики топлива из региона говорят, что в настоящее время в аэропортах Ближнего Востока нет экологически чистого авиационного топлива (SAF). Для запуска производства SAF и активизации действий национальных нефтяных компаний, таких как Национальная нефтяная компания Абу-Даби (ADNOC) и Saudi Aramco, вероятно, потребуются правительственные мандаты. Однако неясно, когда это может произойти, поскольку в ближневосточном регионе сроки

таких развертываний всегда непредсказуемы, но могут произойти быстро. ADNOC и частный сектор вряд ли сдвинутся с места без этого лидерства.

Региональные топливные компании заявили, что лидерство должно исходить от коммерческих авиакомпаний, а не от операторов бизнес-джетов. По словам поставщиков топлива, потребность в топливе для полетов бизнес-джетов в течение одного года такая же, как у крупного международного перевозчика за неделю. Они добавили, что авиакомпании должны участвовать в увеличении объемов и снижении затрат, прежде чем бизнес-авиация сможет принять вызов.

«Если вы хотите получить SAF в аэропорту, деловая авиация — не лучший вариант. Объем слишком мал по сравнению с тем, что потребляет авиакомпания, и тогда все выигрывают от этого», — сказал один из источников AIN.

Операторы опасаются индивидуальной поддержки SAF из-за более высоких затрат. Даже смесь SAF сегодня, вероятно, будет стоить намного дороже Jet-A. Необходимы совместные усилия, в которых каждый вносит свой вклад.

При поиске упоминания SAF на веб-сайтах Saudi Aramco и ADNOC не удалось найти никаких ссылок на этот термин, но ожидается, что региональный опыт в области топливных технологий сделает его основным вкладом в внедрение более экологичного топлива. В ноябре 2020 года вебинар по устойчивому развитию авиации в Дубае показал, что усилия по развитию SAF на Ближнем Востоке все еще находятся в зачаточном состоянии.

Учитывая склонность к инновациям, Дубай является вероятным кандидатом на то, чтобы дать SAF региональный старт, и в ближайшие пять лет, вероятно, будет достигнут прогресс. Однако есть подозрение, что правительства Совета сотрудничества стран Персидского залива и ADNOC уклоняются от этого, потому что они так хорошо зарабатывают на традиционных доходах от углеводородов, учитывая высокие цены на нефть.

«Я не знаю всей картины того, что делается», — сказал один из поставщиков топлива. «Все держат что-то близко к сердцу — только некоторые вещи выходят в СМИ. На данный момент я думаю, что SAF чрезмерно разрекламирован — ничего не происходит, но о многом говорят. Это горячая тема, так что, надеюсь, в ближайшие пару лет мы увидим гораздо больше результатов, чем просто разговоры. SAF может прийти завтра».

«В настоящее время использовать SAF очень дорого, потому что спрос не так высок. Надежда состоит в том, чтобы значительно расширить объемы производства. Однако мы идем в правильном направлении: последняя Ассамблея ИКАО в сентябре приняла цели устойчивого развития к 2050 году. Мы работаем со всеми. Мы должны продвигать наши переговоры с авиакомпаниями. Это наша повестка дня; на этой неделе на выставке MEBAA много дискуссий о SAF», - заключает Альнакби.

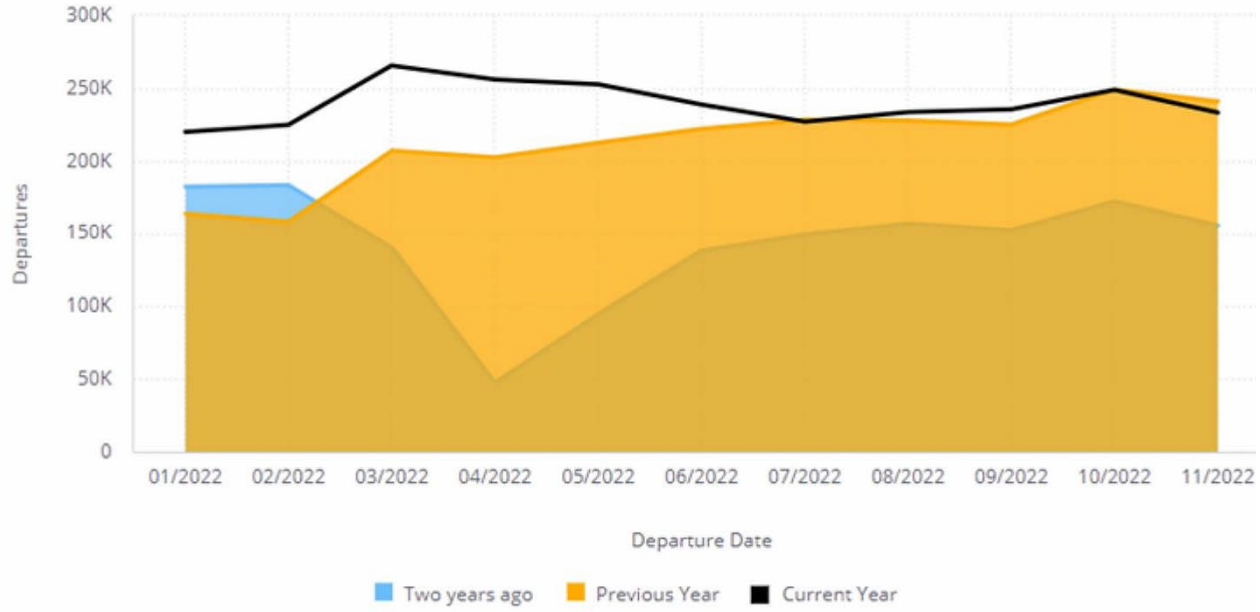
Трафик в США и Европе падает

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, глобальная бизнес-авиация в ноябре выполнила на 2% меньше рейсов, чем в ноябре прошлого года, но на 13% больше, чем в ноябре три года назад. С 1 января по 4 декабря трафик бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов во всем мире был на 11% выше относительно прошлого года, и на 14% больше, чем три года назад.

В ноябре активность регулярных авиакомпаний выросла на 12% относительно ноября 2021 года, хотя по-прежнему на 23% ниже по сравнению с ноябрем 2019 года. С начала года их трафик на 22% выше по сравнению с прошлым годом, но по-прежнему на 25% ниже по сравнению с 2019 годом. Самые загруженных мировые авиакомпании (American Airlines, Delta Airlines, United Airlines, Southwest Airlines, Ryanair) с начала года летают на 34% больше, чем в прошлом году, и на 4% меньше, чем три года назад. В ноябре этого года трафик грузовых операторов на 2% ниже по сравнению с прошлым годом, но на 6% выше по сравнению с 2019 годом. С начала года грузовые самолеты совершили на 3% меньше рейсов, чем в прошлом году, и на 5% больше, чем три года назад.

Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	1,896,445	71%	11.9%	59.2%	-22.6%
Business Aviation	441,465	17%	-2.0%	40.6%	13.2%
Other	238,034	9%	23.7%	82.8%	23.8%
Cargo	97,201	4%	-2.3%	4.5%	6.1%
Grand Total	2,673,145	100%	9.7%	54.7%	-14.5%

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



Трафик бизнес-джетов в Северной Америке, помесячный обзор за январь-ноябрь 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Северная Америка

В ноябре бизнес-джеты в Северной Америке выполнили на 3% меньше рейсов по сравнению с прошлым годом. Ноябрь занял 8-е место по загруженности в этом году, что является нормой распределения активности по месяцам до пандемии. Снижение месячного трафика в годовом исчислении стало третьим подряд.

Тетерборо возглавил список по активности бизнес-джетов в ноябре, трафик на 3% выше, чем в ноябре прошлого года, и на 1% выше, чем в ноябре три года назад. Помимо Тетерборо, среди 10-ти лучших аэропортов США только Даллас Лав Филд в ноябре был загружен больше, чем в ноябре прошлого года. Бизнес-джеты среднего размера продемонстрировали самое большое годовое снижение количества рейсов: активность снизилась на 12% по сравнению с ноябрем 2021 года, и всего на 1% выше по сравнению с ноябрем три года назад.

На 48-й неделе, закончившейся 4 декабря, активность выросла на 8% по сравнению с 47-й неделей. По сравнению с 48-й неделей 2021 года трафик снизился на 11%. В период с 1 по 4 декабря в Северной Америке было выполнено почти 29000 рейсов бизнес-джетов, что на 7% меньше, чем в прошлом году, и на 6% меньше, чем в декабре 2019 года. Это относительно большое снижение может быть связано с изменением даты празднования Дня Благодарения.

Падение трафика чартеров в первые дни декабря действительно кажется необычно большим: рейсов выполнено на 24% меньше, чем в те же даты прошлого года, и на 18% меньше, чем в 2019 году. Напротив, активность частных летных отделов в первые дни декабря выросла на 3%, и на 5% больше, чем в декабре 2019 года.

Европа

Спрос на бизнес-джеты в Европе однозначно проседает. За весь ноябрь количество рейсов упало на 15% по сравнению с ноябрем прошлого года, но пока на 7% больше, чем три года назад.

В европейском регионе четыре месяца подряд наблюдается снижение активности по сравнению с теми же месяцами 2021 года, при этом разрыв между 2022 и 2019 годами сокращается и к началу следующего года эти уровни совпадут. В некоторых странах уже совершается меньше рейсов, чем в том же периоде 2019 года, особенно это заметно в Германии. И наоборот, активность бизнес-джетов в Швеции и Турции в ноябре 2022 года выросла по сравнению с ноябрем 2021 года.

В Ле-Бурже, самом оживленном европейском бизнес-аэропорте, наблюдается наибольшее падение активности: в первые несколько дней декабря загруженность на 28% ниже, чем в декабре 2021 года, и на 11% ниже, чем в декабре 2019 года. В Фарнборо и Женеве в декабре количество вылетов меньше по сравнению с 2019 годом, хотя на 2% и 8% выше относительно 2021 года, соответственно. Все сегменты бизнес-джетов начали декабрь с меньшим количеством рейсов, чем в прошлом году. Среднеразмерные и сверхлегкие джеты по-прежнему имеют двузначный прирост по сравнению с тем же периодом 2019 года.

Остальной мир

Активность за пределами Северной Америки и Европы намного выше: количество рейсов бизнес-авиации выросло на 22% по сравнению с ноябрем 2021 года, и на 61% больше, чем три года назад. За последние четыре недели трафик в Африке вырос на 16% по сравнению с прошлым годом, в Азии — на 30%, на Ближнем Востоке — на 18%. На Ближнем Востоке полеты бизнес-джетов продолжает бить рекорды, чему способствуют посетители чемпионата мира по футболу в Катаре. Трафик в принимающей стране увеличился на 258% по сравнению с декабрем прошлого года и почти на 450% по сравнению с тем, что было три года назад.

Aircraft Segments	Departures PTD	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
Light Jet	60,729	-7.5%	36.0%	13.6%
Super Midsize Jet	53,666	-0.7%	57.7%	26.1%
Heavy Jet	33,663	-0.7%	63.3%	7.7%
Super Light Jet	24,295	-3.0%	51.1%	18.3%
Midsize Jet	23,571	-12.4%	35.8%	0.9%
Ultra Long Range Jet	17,715	10.0%	106.7%	32.2%
Very Light Jet	12,811	7.5%	50.1%	32.9%
Entry Level Jet	6,893	-7.4%	21.8%	2.0%
Airliner/Bizliner(Jet)	96	-5.9%	52.4%	-44.2%
Grand Total	233,439	-3.2%	50.1%	16.1%

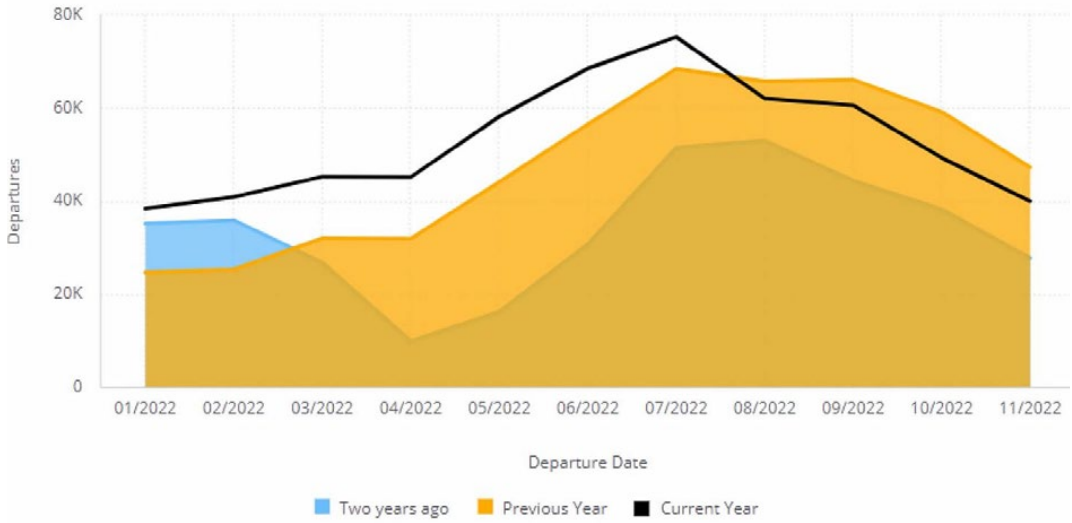
Типы операторов бизнес-джетов, Северная Америка, ноябрь 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Operator Type	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)
Private Flight Department	7,862	27%	3.2%	54.2%	4.5%
Corporate Flight Department	5,352	19%	-9.4%	33.1%	-18.3%
Aircraft Management	5,277	18%	-7.0%	37.2%	-5.2%
Fractional Ownership	5,107	18%	-4.1%	47.1%	7.4%
Branded Charter	4,040	14%	-23.8%	9.5%	-18.2%
Shuttle	373	1%	1.4%	77.6%	-4.8%
OEM	238	1%	-2.1%	8.7%	-3.3%
Ambulance / Medical	237	1%	-23.5%	10.7%	6.8%
Government / Military	178	1%	2.3%	79.8%	40.2%
Cargo / Logistics	111	0%	-28.4%	-36.6%	-39.7%
Training	18	0%	50.0%	5.9%	-10.0%
Grand Total	28,793	100%	-7.4%	36.7%	-5.7%

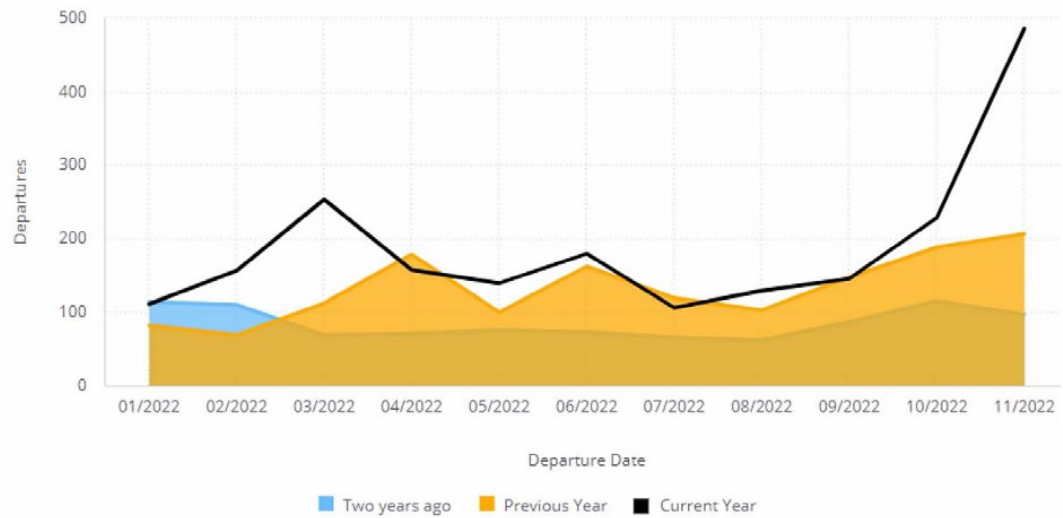
Типы операторов бизнес-джетов, Северная Америка, 1–4 декабря 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Ноябрь стал для Катара самым загруженным месяцем для бизнес-джетов, почти вдвое больше рейсов, чем в марте, втором месяце по загруженности. В течение первых 15 дней турнира в ключевых аэропортах Кубка мира — Хамад (OTHH), Доха (OTBD), Аль-Хор (OTBK) — среднесуточный трафик увеличился на 279%.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Спрос на бизнес-джеты в Европе явно падает: по сравнению с прошлым годом его снижение выражается двузначными числами. Падение в США может быть искажено датами празднования Дня Благодарения, но чартерный трафик действительно выглядит слабее. Спрос на бизнес-джеты на Ближнем Востоке относительно невелик, но все же бьет рекорды».



Рейсы бизнес-джетов в Европе, помесячный обзор за январь-ноябрь 2022 г. по сравнению с предыдущими годами



Активность бизнес-джетов в Катаре, помесячный обзор с января по ноябрь 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

Aircraft Segments	Departures PTD	PTD vs 1 yr ago (Deps)	PTD vs 2 yrs ago (Deps)	PTD vs 3 yrs ago (Deps)
Light Jet	1,111	-11.3%	0.4%	4.1%
Heavy Jet	841	-18.3%	19.1%	-12.7%
Ultra Long Range Jet	731	-7.1%	37.9%	1.7%
Super Light Jet	676	-22.3%	15.2%	5.8%
Super Midsize Jet	508	-8.0%	14.4%	-15.6%
Very Light Jet	403	-9.8%	8.6%	11.9%
Midsize Jet	284	-29.7%	27.4%	19.3%
Entry Level Jet	184	-11.1%	-31.6%	-16.4%
Airliner/Bizliner(Jet)	30	-50.8%	-59.5%	-69.4%
Grand Total	4,768	-15.0%	10.6%	-2.8%

Сегменты бизнес-джетов в Европе, 1–4 декабря 2022 г. по сравнению с предыдущими годами

На Мальдивы на черном бизнес-джете

В зимнее сезоне 2022-2023 на Мальдивы впервые будет летать стильный BlackJet. Полетную программу из Москвы запускает туроператор LOTİ. Рассказываем подробности о перелетах в Мале и о других маршрутах уникального черного бизнес-джета.

Туроператор LOTİ, работающий в сегменте премиального отдыха, запускает этой зимой эксклюзивный продукт – туры на Мальдивские острова на лайнере BlackJet. Полетная программа из Москвы в Мале стартует 9 декабря.

Рейсы на фирменном Boeing-757 BlackJet в бизнес-компоновке будут выполняться из аэропорта Внуково до 27 декабря один раз в неделю по пятницам (вылеты 9, 16 и 23 декабря), на последней неделе декабря запланировано три рейса (вылеты 27,28 и 30 декабря).

С 3 января перелеты из Москвы на роскошные курорты Мальдив заявлены в расписании два раза в неделю (по вторникам и пятницам) до конца майских праздников.

Слоты вылетов удобные. Отправление на BlackJet из Москвы – в 23.40, ночь в пути, прибытие в Мале в 10.40 по местному времени. Обратный вылет в Москву – в 12:25, прибытие в столицу в – 19:55.

Норма бесплатного провоза багажа при перелете Boeing-757 BlackJet – 20 кг багаж + 5 кг ручная кладь. Заявленная норма провоза багажа обусловливается только наличием внутренних перелетов на гидропланах между мальдивскими курортами и их ограничениями.

Мальдивы традиционно позиционируются как премиальное направление, но только полетная программа туроператора LOTİ на лайнере BlackJet позволит по-настоящему почувствовать себя VIP-туристами уже в полете на экзотические острова.

Гости LOTİ могут приезжать в аэропорт всего за 1,5 часа до вылета рейса BlackJet и быстро пройти регистрацию на рейс благодаря отдельным брендированным стойкам регистрации. Ожидание рейса проходит в комфортном бизнес-лаунже.

На борту Boeing-757 BlackJet есть все для взыскательных путешественников. Салон самолета состоит только из мест бизнес-класса, которых на борту всего 72, и они раскладываются в полноценное спальное место.

В просторных и полностью откидывающихся сиденьях предусмотрены розетки и USB-разъемы: это позволит подключить ноутбук, телефон, планшет или другое электронное устройство. Скучать в пути не придется: BlackJet оснащён системой бортовых развлечений на планшетах iPad 12.9 Pro с наушниками AirPods Max.

BlackJet в стильной черной ливрее уже знаком российским туристам. Эксклюзивные туры в Турцию с перелетом на этом бизнес-джете стали одной из визитных карточек туроператора LOTİ в летнем сезоне-2022.

Летом BlackJet летал 6 раз в неделю в Бодрум до конца октября. Премиум-продукт пользовался колоссальным спросом. Поэтому появление нового предложения с перелетами на BlackJet в зимнем сезоне было ожидаемым.

Вслед за Мальдивами туроператор премиального отдыха с 29 декабря запустит полетную программу на BlackJet в Дубай (аэропорт Аль-Мактум).

Перелеты будут выполняться дважды в неделю – по четвергам и воскресеньям. Вылет из Москвы – в 9.00, прибытие в Дубай – в 16.00 по местному времени. Обратный вылет в столицу – в 18.10, прибытие в столицу – в 23.20.

Туры с перелетом на бизнес-джете в Дубай уже доступны для бронирования в системе продаж туроператора LOTİ.

Источник: АТОР

Российские FBO надеются на восстановление в четвертом квартале

Российские FBO надеются на частичное восстановление в четвертом квартале после резкого падения трафика из-за санкций, введенных против России из-за спецоперации на Украине.

Российская отрасль бизнес-авиации начала восстанавливаться после пандемии, но в марте она была потрясена ужесточением санкций против России, которые оказали непосредственное влияние на трафик, пишет AIN.

В марте и апреле количество полетов деловых самолетов сократилось примерно на 75% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Несмотря на то, что во втором квартале трафик начал постепенно стабилизироваться, ситуация в сегменте остается сложной, и большинство российских FBO продолжают ощущать давление санкций.

Как правило, российские FBO не раскрывают результаты своей деятельности. По данным Росавиации, Внуково-3 остается лидером рынка, на него приходится около 30–40% всех рейсов бизнес-авиации в России.

Пандемия и экономические последствия продолжающегося военного конфликта на Украине негативно сказались на деятельности Внуково-3 и других российских FBO. В случае с Внуково-3, российские СМИ сообщили, что этим летом трафик бизнес-авиации сократился в три раза по сравнению с прошлым годом.

Как заявил в интервью РБК совладелец Внуково-3 Виталий Ванцев, несмотря на сковывающие санкции, отрасль существует, хотя процент рейсов за границу незначителен. До марта Внуково-3 был не только самым активным FBO в России, но и одним из самых загруженных в Европе. По данным Внуково-3, если раньше в терминале выполнялось от 120 до 130 рейсов в день, то сейчас эта цифра оценивается в 30-40 рейсов. Однако в основном это внутренние рейсы по России.

Международные деловые рейсы в основном осуществляются в дружественные страны, в том числе в Турцию, ОАЭ, Мальдивы, Таиланд и другие страны Юго-Восточной Азии.

Что касается Внуково-3, то 2021 год стал для него самым успешным за последние шесть лет. FBO обслужил 17340 рейсов и 105800 тысяч пассажиров, что на 27% и 35% больше, чем в 2020 году, соответственно. В прошлом году на перевозки по международным направлениям пришлось около 65% всех рейсов и пассажиров, обслуженных во Внуково-3. В январе участники российского рынка ожидали, что в 2022 году рост рынка продолжится, хотя и более скромными темпами. Эти прогнозы были перечеркнуты международными санкциями.

Между тем, другие российские FBO также страдают от изоляции России. Однако они надеются, что начало периода отпусков в ближайшие недели позволит им хотя бы частично компенсировать огромные потери в текущем году.

Одним из таких FBO является Центр деловой авиации UTG PA в Домодедово, которым управляет группа UTG. Дарья Коршунова, директор по маркетингу и коммуникациям UTG Group, сообщила AIN, что, несмотря на текущий кризис в отрасли, компания продолжает расширять свои мощности в соответствии с ранее озвученными планами.

«В начале этого года... завершен первый этап реконструкции пассажирского терминала Центра деловой авиации UTG PA в Домодедово», — сказала она. «Сроки завершения следующих этапов корректируются в связи с трансформацией как рынка деловой авиации, так и рынка строительных материалов и работ. Мы взяли перерыв, чтобы пересмотреть планы закупок».

По словам Коршуновой, Центр деловой авиации определенно ощутил снижение объемов перевозок в связи с текущими событиями. Она добавила, что, хотя ситуация в отрасли в целом непростая, компания, как и другие игроки рынка, адаптируется к новым реалиям отечественного рынка бизнес-авиации, справляясь с ценой за счет оптимизации затрат и других расходов.

Отраслевые аналитики, обладающие экспертизой в сфере российской бизнес-авиации, с оптимизмом смотрят на стабилизацию ситуации и постепенное восстановление рынка, однако параметры этого процесса во многом зависят от конъюнктуры внешнеэкономической деятельности и геополитической ситуации в Европе.

Не всё так просто на рынке бизнес-авиации

По словам рыночного аналитика Роллана Винсента, после продолжающегося роста частной авиации в постковидный период, отрасль надеется завершить год на высокой ноте. Выступая на авиационной бизнес-конференции NATA, он спрогнозировал, что четвертый квартал для производителей будет очень загруженным, и, возможно, даже больше, чем в прошлом году.

Последний квартал года, как правило, самый напряженный с точки зрения поставок. Например, известно, что Embraer объявляет о более чем половине своих годовых поставок только в четвертом квартале. Тем не менее, Винсент отметил, что в этом году будут действовать и другие факторы, которые придадут импульс рынку. «В этом году мы увидим конец истории 100% бонусной амортизации в США, которые на сегодняшний день являются крупнейшим рынком для бизнес-джетов». В результате он видит, что клиенты хотят получить свои самолеты до конца года. Винсент также добавил, что результаты промежуточных выборов в США могут внести некоторую неопределенность в отношении будущей политики.

В то время как производители бизнес-джетов наблюдают, как соотношение портфеля заказов к поставленным самолетам выросло до 2:1, что предполагает получение двух заказов на каждый поставленный ими самолет, Винсент ожидает, что сильные поставки в четвертом квартале снизят это число. «Мы увидим, что к концу года количество заказов упадет примерно до один к одному», — сказал он. «Не беспокойтесь, если увидите, как оно падает, мы давно этого ждали».

Хотя за последние шесть месяцев у производителей бизнес-джетов объем невыполненных заказов увеличился на 20%, до $50 млрд, Винсент ожидает, что объем поступающих заказов не будет устойчивым, поскольку все признаки указывают на надвигающуюся рецессию. Кроме того, он считает, что нынешнее ожидание поставок также умерит энтузиазм некоторых клиентов. Винсент полагает, что с учетом того, что для некоторых моделей срок ожидания составляет 30 месяцев, а производителям не нужно предлагать снижение цен, некоторые клиенты решат отложить свой заказ до тех пор, пока объем невыполненных заказов не уменьшится и цены не упадут.

«Нас сдерживают цепочки поставок», — добавил он. «Производители хотели бы производить больше самолетов, но не могут, потому что цепочки поставок лихорадят, так что в некотором смысле это помогает производителям поддерживать высокие цены».

Инфляция также будет играть роль в заказах самолетов. «Индекс потребительских цен в США сейчас составляет 8,2%», — сказал Винсент. «Таких цифр мы не видели с начала 1970-х». Он объяснил, как инфляция в сочетании с сохраняющимися узкими местами в цепочке поставок, вызванными в основном Covid, представляют собой двойную проблему для отрасли. «Если сейчас инфляция в Соединенных Штатах составляет 8%, то в нашей очень специфической цепочке поставок она может составить 15%, так что да, мы увидим

более высокие цены, и это само по себе немного смягчит спрос».

Хотя прогнозирование рыночных тенденций никогда не бывает простым занятием, Винсент отметил, что на традиционные экономические индикаторы больше нельзя полагаться. В то время как в 2020 году была рецессия, вызванная Covid, отрасль пришла к тому, что даже не заметила, что в этом году два квартала подряд экономика показывала снижение, что традиционно является одним из предвестников рецессии. «Технически это не считалось рецессией, потому что рынки труда не скорректировались, мы не увидели всплеска безработицы», — сказал Винсент.

В этом году Винсент ожидает, что поставки новых самолетов превысят общий объем поставок в 2021 году на 5%, а в 2023 году еще на 8%. Он полагает, что в следующем году объем поставок превысит 809 самолетов.

По словам Винсента, на «жарком вторичном рынке» количество самолетов, выставленных на продажу, остается на исторически низком уровне: «Мы никогда не видели такой ситуации, хотя занимаемся этим уже более 30 лет». Он описал как загадку то, что за последний год было заключено 3450 сделок при 950-ти выставленных на рынке самолетов. «Происходит это потому, что самолеты так быстро уходят с рынка, что они даже не котируются. Ноль – вот цифра нахождения их на рынке». Этот темп продаж настолько опередил традиционные отраслевые показатели, что в настоящее время статистика приходит с серьезными задержками. Тем не менее, Винсент отметил, возможно, начало тенденции в нижней части рынка, когда количество доступных легких самолетов начинает увеличиваться. «Подумайте о том, что там происходит. Люди обычно тратят собственные деньги на эти типы самолетов, они осторожны, и они выставляют самолет на продажу», — сказал Винсент. «Это ранний показатель перемен. Я не говорю, что там горит огонь, но наблюдайте. Подобные вещи происходят в нижней части рынка».

Винсент, основатель и директор JetNet iQ, также поделился некоторыми выводами последнего опроса. За последние 12 лет компания общалась с тысячами владельцев и эксплуатантов бизнес-джетов, чтобы держать руку на пульсе рынка, и в последнем опросе настроения среди них оптимистичны. «Почти 63% считают, что мы прошли нижнюю точку текущего бизнес-цикла», — сказал Винсент. И хотя было много дискуссий о «прилипчивости» новых клиентов, выходящих на рынок частной авиации, результаты опроса показали, что подавляющее большинство 77% респондентов считают, что спрос со стороны новых пользователей либо увеличится, либо останется прежним в течение следующих пяти лет.

Также ощущается потребность в персонале: 73% североамериканских операторов сообщают, что в прошлом году они испытывали некоторые трудности с набором пилотов с желаемыми резюме. «Я думаю, это потому, что линейные авиакомпании восстанавливаются быстрее, чем где бы то ни было, и они переманивают летный состав», — заявил Винсент. Нехватка авиамехаников носит глобальный характер, и оба дефицита оказывают давление на заработную плату операторов, чтобы привлекать и удерживать персонал.

Самолет недели

Оператор/владелец: ***Avcon Jet Malta***
Тип: ***Bombardier Global 6000***
Год выпуска: ***2019 г.***
Место съемки: ***декабрь 2022 года, Tashkent Yuzhny - UTTT, Uzbekistan***

Фото: Дмитрий Петроченко