

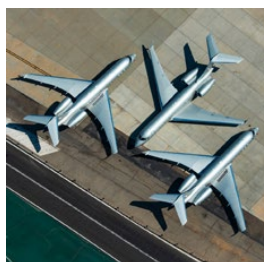


На минувшей неделе получило продолжение словесных баталий между Vista и ведущими экономическими СМИ. Руководители Vista Global, которой принадлежат VistaJet и XO, говорят, что статья Wall Street Journal о ее финансах была неверной по нескольким направлениям. Проблемы Vista Global, материнской компании провайдеров частных самолетов VistaJet и XO, могут всколыхнуть вторичный рынок, говорится в статье Wall Street Journal, опубликованной в начале этой недели. Однако официальные лица Vista говорят, что выводы и элементы истории были неверными. Подробный материал читаем в этом выпуске.

Одной из главных новостей уходящей недели стала трагедия в горах Афганистана, где разбился отечественный самолет с пассажирами на борту. Мы постарались выстроить хронологию трагедии и узнать мнения экспертов.

Согласно отчету Международной ассоциации авиационных дилеров (IADA) по состоянию на конец года, вторичный рынок бизнес-джетов продолжил стабилизироваться в 2023 году. В нем отмечается незначительный сдвиг в сторону рынка покупателя с «более высокими запасами и более разумными ценами, что приводит к ожиданиям устойчивого старта к 2024 году». Опрос показал, что большинство членов IADA ожидают, что цены на средние и крупноразмерные самолеты снизятся и что запасы в этих классах будут продолжать расти в течение первой половины года, при этом количество самых популярных на рынке ультрадальних джетов будет снижаться. В категории дальнемагистральных самолетов и самолетов с большой кабиной зафиксированы наиболее заметные изменения. Подробнее в текущем выпуске.

На этой неделе ведущие авиапроизводители выпустили свои отчеты по поставкам и выручкам за 2024 год. С какими показателями они вошли в год наступивший?



Трафик в США упал на 6% на фоне январских штормов

WINGX: Активность на этой неделе выросла по сравнению с прошлой неделей, поскольку рынок США вышел из зимних штормов. В этом году активность бизнес-джетов в США упала на 6% по сравнению с январем 2023 года, но по-прежнему значительно превышает допандемийный январь 2019 **стр. 19**

Авиакатастрофа Falcon 10 в Афганистане и почему следователям будет очень тяжело

Российский бизнес-джет Falcon 10 с бортовым номером RA-09011 потерпел крушение в Афганистане, что случилось из-за отказа обоих двигателей с интервалом в минуту. Борт летел в Москву, на борту находились шесть человек **стр. 22**

Руководители Vista Global оспаривают отчет Wall Street Journal

Руководители Vista Global, которой принадлежат VistaJet и XO, говорят, что статья Wall Street Journal о ее финансах была неверной по нескольким направлениям **стр. 24**

Падение мировой торговли не должно вызывать паники среди производителей джетов

Мировая элита тусуется на Всемирном экономическом форуме в Давосе. Несмотря на бесплатное фондю, атмосфера была явно подавленной. Возможно, это связано с тем, что одним из звездных спикеров был министр иностранных дел Ирана. Расцвет глобализации, кажется, остался очень далеко **стр. 27**

В Швейцарии заявили, что запрет на полеты самолетов РФ в страну не является абсолютным

Запрет на полеты самолетов из России в Швейцарию предусматривает исключения для дипломатических и гуманитарных рейсов. Находящиеся под санкциями россияне также могут приезжать в конфедерацию с разрешения ее властей, если речь идет о международных встречах, заявил ТАСС Фабиан Майенфиш, официальный представитель швейцарского Государственного секретариата экономики, отвечающего за экспортный контроль.



Отвечая на вопрос корреспондента ТАСС, означает ли заявленное Швейцарией намерение провести у себя конференцию высокого уровня, посвященную мирному урегулированию на Украине, что на этот форум смогут прибыть прямым авиарейсом из Москвы российские участники, включая тех, кто находится сейчас под швейцарскими санкциями, Майенфиш пояснил: «Запрет на полеты над воздушным пространством Швейцарии не является абсолютным и предусматривает исключения для полетов, выполняемых в дипломатических, гуманитарных или медицинских целях».

Он отметил, что «въезд в Швейцарию и транзит через Швейцарию запрещены лицам, находящимся под санкциями». «Однако Государственный секретариат по миграции и Федеральный департамент иностранных дел могут разрешить исключения, например если человек едет для участия в конференциях или других международных встречах».

Майенфиш вместе с тем оставил без ответа вопрос корреспондента ТАСС, готова ли Швейцария в случае проведения на ее территории мирной конференции, посвященной Украине, и согласия России принять в ней участие разблокировать в качестве жеста доброй воли замороженные российские активы.

Не входящая в НАТО и ЕС Швейцария поддерживает антироссийские санкции Евросоюза. Российское правительство в 2022 году утвердило перечень иностранных государств и территорий, совершающих в отношении РФ, ее компаний и граждан недружественные действия. Швейцарская Конфедерация включена в этот список.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLJPHX



Аеро Ассет фиксирует высокие цены на однодвигательные вертолеты

Согласно отчету Heli Market Trends 2023 Single-engine Report компании Аеро Ассет, цены на бывшие в употреблении однодвигательные вертолеты остались высокими несмотря на то, что розничные продажи упали до самого низкого уровня за три года.

По сравнению с 2022 годом количество сделок оказалось на 50% ниже по сравнению с 2023 годом, отмечается в отчете, а предложение однодвигательных вертолетов на вторичном рынке увеличилось на 30%. Однако средняя запрашиваемая цена выросла на 4%, а стоимость сделки увеличилась на 13% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщила Аеро Ассет. «Коэффициент поглощения (время, которое потребуется, чтобы продать все вертолеты на рынке, при отсутствии новых поступлений) ухудшился в течение 2023 года, но год

закончился с разумным годовым предложением при текущем уровне продаж».

В 2023 году самым ликвидным было семейство Bell 407. Airbus AS350B3 и B3e/H125 последовали за Bell 407, а затем шли Leonardo AW119, а наименее ликвидным стал Airbus EC130B4/H130

С точки зрения регионов Северная Америка заняла первое место с 62% транзакций в 2023 году, Латинская Америка – 14%, Азиатско-Тихоокеанский регион – 12% и Европа – 9% (но ее показатель упал на 70% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). В то же время в Европе была самая высокая доля выставленных на продажу вертолетов – 36%, затем идет Северная Америка – 22%, Азиатско-Тихоокеанский регион и Латинская Америка – по 17% каждый, и остальной мир – 8%.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Duncan Aviation продлевает авторизацию сервисного центра Embraer еще на пять лет

Американский провайдер услуг ТОиР Duncan Aviation объявила, что компания подписала соглашение с Embraer Executive Jets о продлении авторизации сервисного центра Embraer еще на пять лет.

Это разрешение позволяет центрам полного обслуживания Duncan Aviation в Батл-Крике, штат Мичиган, Линкольне, штат Небраска, и Прово, штат Юта, предлагать поддержку мероприятий по техническому обслуживанию Phenom 100 и 300, Legacy 450, 500, 600 и 650, а также Praetor 500 и 600.

Райан Хасс, вице-президент по продажам Duncan Aviation: «Мы рады возможности продолжать предлагать авторизованные услуги Embraer на наших объек-

тах с полным спектром услуг нашим клиентам Embraer. Мы гордимся тем, что предоставляем авторизованные услуги Embraer в Соединенных Штатах, включая плановое техническое обслуживание, проверки, а также аварийные ситуации AOG и структурный ремонт».

Фрэнк Стивенс, вице-президент по ТОиР и поддержке Embraer: «Продление наших долгосрочных отношений является правильным направлением для нашей компании. Duncan Aviation предлагает нашим клиентам услуги мирового класса и отличный сервис. Это соглашение позволит нам удовлетворить высокий спрос во всей сети Executive Jets и принести пользу нашим клиентам, предоставляя услуги высокого уровня по всей территории США».



An advertisement for Welltall avia. The top part features the company logo, which consists of a stylized white and gold triangle above the text "Welltall avia". Below the logo, the text reads: "КОММЕРЧЕСКАЯ И ЧАСТНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ПОД ФЛАГОМ АВИАКОМПАНИИ" and "ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ЛЮБОГО ТИПА." Below this, contact information is provided: "welltall.aero", "8 800 500 2151", "+7 (495) 129 29 04", and "charter@welltall.ru". The bottom part of the advertisement shows a photograph of a white business jet aircraft on a tarmac at sunset, with the text "BUSINESS AVIATION OPERATOR" and "CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT" overlaid.

EASA изложило приоритеты Европейского плана обеспечения безопасности полетов

Выпуск ежегодного Европейского плана по авиационной безопасности на 2024 год, опубликованный EASA во вторник, отражает самую последнюю оценку стратегических приоритетов агентства для государств-членов.

Среди новых задач по нормотворчеству, поставленных EASA, — действия по решению проблем безопасности, связанных с «ошибочными параметрами взлета и ошибками местоположения» при операциях авиакомпаний. В новом докладе также содержится призыв к созданию новой нормативной базы для обеспечения «надежности» более высокого уровня искусственного интеллекта и безопасной интеграции операций в воздушном пространстве.

В отчете определены следующие три области риска для операций авиации общего назначения,

которые имеют наибольшую важность: сложное пространственное положение воздушного судна, столкновение в воздухе и выкатывание за пределы взлетно-посадочной полосы. В нем указано, что первые два риска в основном связаны с отдыхом или частными полетами.

По словам покидающего свой пост исполнительного директора Патрика Кая, EASA скорректировало и сократило сроки реализации плана обеспечения безопасности, чтобы сделать свою работу более целенаправленной. Он также сказал, что авиатранспортной отрасли необходима большая стабильность, чтобы справиться с продолжающимися последствиями Covid и конфликта России и Украины. Агентство снизило приоритетность некоторых пунктов своего плана в ответ на признанные бюджетные ограничения EASA и национальных авиационных властей.



UTG PA

Центр деловой авиации
UTG Private Aviation
в Домодедово

Новый стандарт бизнес-авиации

Pilatus поглощает RUAG Aerostructures

Со второго квартала 2024 года Pilatus возьмет на себя управление RUAG Aerostructures Schweiz AG, включая 230 сотрудников, а также все объекты и оборудование компании. Это поглощение соответствует стратегическим целям правительства Швейцарии в отношении RUAG International. В будущем Pilatus будет производить собственные компоненты на заводе в Эммене.

RUAG Aerostructures Schweiz AG производит детали и компоненты для Pilatus Aircraft Ltd с начала 90-х годов, включая фюзеляжи для PC-21 и горизонтальное оперение для PC-12. Приобретение как сотрудников, так и оборудования, позволит Pilatus увеличить собственные производственные мощности и добавить новые компетенции.

Хансуэли Лоосли, председатель совета директоров Pilatus, отметил при подписании контракта: «Это

поглощение позволит нам укрепить Центральную Швейцарию как место для ведения бизнеса, сохранить рабочие места и создать новые перспективы».

Маркус Бухер, генеральный директор Pilatus, сказал: «Новое местоположение недалеко от Люцерна предоставит нам лучший доступ к талантам, а также позволит расширить наш собственный производственный опыт. Мы очень рады этому поглощению и хотели бы тепло поприветствовать всех сотрудников, которые присоединятся к нашей семье Pilatus».

Андре Валь, генеральный директор RUAG International, добавляет: «Мы рады найти будущего владельца в лице Pilatus, с которой RUAG Aerostructures Switzerland уже несколько десятилетий успешно сотрудничает».



Представляем Як-40Д VIP

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



Борис: +7 999 710 91 00
 Дмитрий: +7 926 865 62 65
 Владимир: +7 963 676 97 86

E-mail: flight@mydreamjet.ru

Dream Jet

У AviationManuals число подписчиков за год выросло на 650%

За последний год AviationManuals наблюдала 650-процентный рост числа подписчиков на программы Ready Flight по соответствию требованиям и управления безопасностью, и эта тенденция, по словам компании, подчеркивает важность постоянного совершенствования среди специалистов по безопасности в отрасли.

Компания, специализирующаяся на управлении документацией и поддержке безопасности, также отметила качество своих руководств и включение интуитивно понятного программного обеспечения системы управления безопасностью в Ready Flight, что способствовало росту.

Ready Flight, предлагаемый в версиях International, Safety и Complete, представляет собой настраиваемую службу документации и соответствия требованиям, которая обеспечивает контроль поддержки и помогает отслеживать, анализировать и снижать риски. «Наша миссия — гарантировать, что каж-

дый клиент, который становится участником Ready Flight, знает, что его процедуры актуальны и что он пользуется поддержкой экспертов, по существу действующих как часть его команды», - сказал генеральный директор AviationManuals Марк Байер.

В сочетании с возросшим спросом AviationManuals увеличила свой штат на 25%, а также инвестировала в свое программное обеспечение, расширила партнерские отношения и создала отдел по работе с клиентами.

«Основной целью обеспечения успеха клиентов является выступать в качестве внутреннего защитника всех наших новых и существующих операторов. Это означает, что мы работаем рука об руку со всеми нашими операторами, чтобы они могли получить максимальную отдачу от своего путешествия с помощью AviationManuals», - сказал Чарльз Трески, старший менеджер по работе с клиентами.



ЛУЧШИЙ КЕЙТЕРИНГ ДЛЯ БИЗНЕС АВИАЦИИ

В МОСКВЕ | СОЧИ | МИНСКЕ | КАЛИНИНГРАДЕ



Доставка
срочных заказов
24 / 7 / 365



Продукция
исключительно
высокого качества



Индивидуальный
подход к каждому
клиенту

Трафик в Аль-Мактум вырос на 8%

Трафик бизнес-джетов в Аэрокосмическом центре Мохаммеда бен Рашида (MBRAN) в Dubai South в прошлом году достиг 16650 рейсов, что на 8% больше, чем в 2022 году, когда было зафиксировано 15440 операций.

«Это впечатляющее событие еще раз подтверждает позицию международного аэропорта Аль-Мактум как самого загруженного для международных рейсов деловой авиации на Ближнем Востоке», - заявили в MBRAN.

В беседе с AIN на недавнем Dubai Airshow, генеральный директор MBRAN Тахнун Саиф, сказал, что в первой половине прошлого года общее число операций составило 7300. Это подразумевает значительный скачок трафика во втором полугодии 2023 года. Саиф объяснил этот рост несколькими факторами, в том числе проведением Dubai

Airshow, COP28 в Dubai Expo City, а также запуском нового FBO и ангара ExecuJet.

По официальным данным, уровень инвестиций в MBRAN на сегодняшний день составляет почти \$820 млн, в то время как стоимость бизнеса ТОиР в аэропорту к 2030 году, как ожидается, достигнет примерно \$2,2 млрд. MBRAN предлагает глобальным игрокам аэрокосмической отрасли возможность взаимодействия высокого уровня в качестве места назначения для ведущих авиакомпаний, компаний, занимающихся частными самолетами, и связанных с ними отраслей.

В прошлом году было заключено несколько соглашений с новыми партнерами о создании объектов технического обслуживания, производства деталей и конструкций самолетов, предприятий по покраске, услугам AOG, поставке запчастей, двигателей и ремонту интерьеров частных самолетов.



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Volato создаст собственный центр ТОиР HondaJet

Banyan Air Service подписала стратегическое соглашение с долевым оператором Volato, согласно которому Banyan создаст новый центр технического обслуживания легкого бизнес-джета HondaJet на базе Volato в Сент-Огастине, штат Флорида.

«Мы очень рады открытию этого нового объекта и имеем возможность расширить наши существующие услуги ТОиР», - сказал Чарли Аменто, вице-президент Banyan и директор по услугам ТОиР. «Это поможет нам лучше обслуживать наших клиентов за пределами Южной Флориды и предоставит дополнительные возможности трудоустройства».

Для Banyan, которая является авторизованным дилером HondaJet на юго-востоке США и управляет ремонтной станцией FAA Part 145 на своем комплексе в аэропорту Форт-Лодердейл (KFHE), это знаменует собой первый внешний рост за ее почти

45-летнюю историю. Banyan согласилась на трех-летнюю субаренду ангара в региональном аэропорту Северо-восточной Флориды (KSGJ) Volato и начала интегрировать там свои услуги.

Техцентр сосредоточится на обслуживании растущего парка HondaJet, который сейчас насчитывает более 250 самолетов. Он будет обеспечивать полномасштабное техническое обслуживание Volato, одного из крупнейших в мире операторов парка самолетов данного типа.

«Расширение в Сент-Огастин представляет собой важную веху для Banyan, отмечая наше первое предприятие за пределами Форт-Лодердейла», - сказал президент компании Дон Кэмпбелл. «Мы рассчитываем на повышение региональной доступности за счет создания дополнительного авторизованного центра технического обслуживания HondaJet для операторов по всему региону».



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

jetport-interiors.tech

ASG купила австралийскую компанию

Ирландская Avia Solutions Group (ASG), имеющая литовские корни и один из крупнейших мировых поставщиков услуг АСМІ (аренда самолетов с экипажем, техническое обслуживание и страхование), приобретет австралийскую авиакомпанию Skytrans с 13 региональными самолетами, выполняющую регулярные и чартерные рейсы.

Ожидается, что сделка будет завершена в марте при выполнении условий, оговоренных в договоре купли-продажи. Сумма сделки не разглашается. Глава ASG Йонас Янукенас сказал, что приобретение означает экспансию на рынки с сезонностью, противоположную европейской.

«Австралия — новая страна на карте нашей группы, где мы видим большой потенциал и возможности роста для предложения услуг АСМІ», — сказал он. Он отметил, что приобретение Skytrans обеспечит ASG сертификат эксплуатанта (АОС) в Австралии, что позволит ей выполнять как пассажирские, так и грузовые рейсы. Это также важный шаг на пути к стратегическому расширению в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

ASG управляет 11 авиакомпаниями по всему миру и в 2024 году планирует создать или приобрести еще семь авиакомпаний в Бразилии, Таиланде, Филиппинах, Малайзии, Австралии, Индонезии и Турции.

ASG также владеет компанией по техническому обслуживанию и ремонту самолетов FL Technics, имеющей ангары для техобслуживания и ремонта самолетов в Индонезии, Великобритании и Литве и 100 оперативных станций техобслуживания.

Textron Aviation: выручка и поставки снижаются

Выручка Textron Aviation, в которую входят Cessna и Beechcraft, в четвертом квартале составила \$1,5 млрд, что на \$58 млн меньше, чем в четвертом квартале 2022 года, и отражает меньший объем и структуру продаж (на \$158 млн), несмотря на прирост на \$100 млн из-за более высоких цен.

Отчет показал, что Textron Aviation сократила квартальные поставки до 50 бизнес-джетов по сравнению с 52 в прошлом году и до 44 коммерческих турбовинтовых самолетов по сравнению с 47 в прошлом году.

Однако в четвертом квартале прибыль Textron Aviation увеличилась на \$23 млн, до \$193 млн. Компания заявила, что более высокая прибыль была обусловлена «благоприятным влиянием ценообразования (без учета инфляции) в размере

\$51 млн, которое частично компенсировалось меньшим объемом и структурой на \$22 млн».

Объем портфеля заказов Textron Aviation на конец четвертого квартала составил \$7,2 млрд.

В совокупности выручка Textron Aviation в 2023 году составила \$5,4 млрд по сравнению с \$5,1 млрд в 2022 году, при этом прибыль увеличилась до \$649 млн с \$560 млн соответственно.

«2023 год был успешным годом для Textron с устойчивым ростом выручки и прибыли, а также увеличением рентабельности сегмента», — сказал Скотт С. Доннелли, председатель и генеральный директор Textron Inc.

Компания ожидает роста доходов Textron Aviation на 12-13% (на \$600 млн) в 2024 году.



Турецкий JetGlobe увеличивает парк

JetGlobe (ранее Turkmen Air), оператор воздушного такси и компания по управлению воздушными судами, базирующаяся в стамбульском аэропорту Ататюрк в Турции и дочерняя компания поставщика услуг по обеспечению полетов и услуг FBO Bilen Air Services, пополняет свой чартерный парк новыми самолетами. Последним из них является Legacy 600.

В течение прошлого года компания также вывела на рынок Bombardier Global 5000, а также Dassault Falcon 2000 и Falcon 900 LX. Global 5000 базируется в аэропорту Бодрума в Турции, остальные — в аэропорту Ататюрка.

«В настоящее время все четыре самолета активно эксплуатируются», - говорит исполнительный директор Bilen Ягмур Шахин. «Благодаря большой дальности полета и максимальной пассажироплощадности самолеты могут выполнять беспосадочные перелеты по всей Европе, Ближнему Востоку, Центральной Азии и Африки».

К концу этого месяца JetGlobe добавит в свой флот Falcon 2000, увеличив общий размер парка до семи самолетов.

«Наш персонал стремится предоставить уровень обслуживания, который превзойдет ожидания клиентов. Наша философия заключается в том, чтобы относиться к пассажирам как к нашим гостям и гарантировать, что они будут наслаждаться поездкой, пока не доберутся до своего дома. Мы поддерживаем имидж вашей компании и гарантируем, что всегда работаем в ваших интересах», - резюмируют в компании.

Европарламент рассмотрел доклад об электрической авиации

На пленарном заседании в Страсбурге 16 января Европейский парламент принял доклад Эрика Бергквиста «Электрическая авиация – решение для полетов на короткие и средние расстояния», который подготовлен по собственной инициативе парламентария.

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) высоко оценила принятие доклада, в котором освещаются ключевые политические и законодательные меры, необходимые для ускорения развития электрической авиации в Европе, и демонстрируется, как это может гарантировать, что авиация останется одним из наиболее эффективных видов транспорта в ближайшие десятилетия.

«Мы полностью поддерживаем политические рекомендации, содержащиеся в отчете, который должен послужить важным ориентиром для новой Европейской Комиссии», - сказал Кайл Мартин,

вице-президент GAMA по европейским делам. «В отчете решительно подчеркивается необходимость более целевого государственного финансирования со стороны агентства и инициативы Европейского Союза, направленной на финансирование инноваций и вывод на рынок электрических авиационных продуктов, а также на развитие соответствующей наземной инфраструктуры для поддержки этого развивающегося сектора. В отчете четко признается потенциал этих продуктов для содействия экологичному обучению пилотов, а также в городской и региональной воздушной мобильности».

GAMA, которая представляет большинство компаний, работающих в области электрической авиации, надеется на поддержку текущей работы этого сегмента с европейскими регулирующими органами и коллегами-законодателями по предоставлению экспертных консультаций для обеспечения того, чтобы электрическая авиация стала основой авиации будущего.



Поставки Gulfstream остаются стабильными

General Dynamics опубликовала результаты четвертого квартала, в которых компания сообщила о выручке аэрокосмического подразделения в размере \$2,7 млрд, что на 12% больше по сравнению с \$2,4 млрд годом ранее. Квартальные поставки бизнес-джетов Gulfstream увеличились до 39 самолетов, из которых 32 были крупноразмерными и семь – средними G280. В четвертом квартале 2022 года поставлено 38 самолетов.

«У нас был хороший четвертый квартал, завершивший год, в котором наблюдался рост во всех четырех сегментах и сохранялся высокий денежный поток», - сказала Феби Новакович, председатель правления и главный исполнительный директор General Dynamics. «Наш аэрокосмический сегмент, в частности, продемонстрировал стабильное производство и постоянный спрос в этом квартале и имеет хорошие возможности для увеличения поставок после сертификации G700 Федеральным авиационным управлением (FAA)».

Компания планировала получить одобрение FAA и поставить 15 самолетов G700 в прошлом месяце, но этого не произошло из-за обстоятельств, «вне нашего контроля», сказала она, имея в виду агентство США и подразумевая более длительный процесс сертификации из-за проблем с Boeing Max. Ранее на этой неделе покупателям этих 15 G700 было сказано подготовиться к поставкам в текущем квартале.

По итогам всего года выручка аэрокосмического подразделения (Gulfstream и Jet Aviation) осталась на прежнем уровне - \$8,6 млрд в 2023 году

по сравнению с \$8,5 млрд в 2022 году, в то время как операционная прибыль выросла на 4,6% в годовом исчислении, до \$1,2 млрд. И это несмотря на значительное сокращение поставок самолетов Gulfstream в 2023 году, до 111 (89 самолетов с большим салоном и 22 средних) по сравнению со 120 в 2022 году.

Аэрокосмический сегмент компании завершил год с портфелем заказов на \$20,4 млрд. Новакович заявила, что продажи Gulfstream остаются «надеж-

ными и здоровыми», и отметила, что соотношение заказов к поставкам в аэрокосмическом подразделении в прошлом году составило 1,2:1.

Также глава General Dynamics сообщила, что в этом году Gulfstream планирует поставить 160 самолетов, в том числе 50 G700 и меньшее количество G280 из-за конфликта в секторе Газа (G280 производятся для Gulfstream компанией IAI в Тель-Авиве). По ее словам, доходы и прибыль подразделения в 2024 году, по прогнозам, вырастут на 12% и 33% соответственно.



Airbus Helicopters увеличила поставки и заказы в 2023 году

В 2023 году Airbus Helicopters поставила 346 вертолетов и зарегистрировала 393 чистых заказа (410 брутто) по сравнению с 344 поставками и 362 чистыми заказами в 2022 году. Заказы поступили от 179 заказчиков из 47 стран, что, по оценкам компании, обеспечивает ей 54% долю на гражданском и государственном рынке. За год количество заказов увеличилось почти на 10% по сравнению с 2022 годом.

Генеральный директор компании Бруно Эвен назвал результаты «свидетельством универсальности наших продуктов как на гражданском, так и на военном рынках». Однако Эвен также отметил, что, хотя поставки представляют собой «небольшое увеличение» по сравнению с 2022 годом, они все еще на 20% ниже уровня доковидного 2019 года.

Лидировали заказы на вертолеты H145 – 186 машин, за ними следуют H125 (108 вертолетов) H130 (39 машин), H135 (29 вертолетов), H160 (26), 14 заказов поступило на H175 и восемь на военный вер-



толет NH90, производимый на совместном предприятии с Leonardo. Airbus не получил заказов на семейство тяжелых Super Puma.

Эвен сказал, что ожидает увеличения спроса на Super Puma теперь, когда для этого семейства вертолетов, в которое входит H225, доступен «улучшенный» главный редуктор или eMGB. Все вертолеты новой сборки будут поставляться вместе с eMGB, и они также будут доступны для модернизации. Эвен заявил, что Airbus продолжит инвестировать в линейку Super Puma с «новейшим уровнем технологий», и отметил возобновление интереса к моделям на ключевых рынках, включая Китай, Бразилию и Вьетнам, как со стороны военных, так и гражданских заказчиков, включая морской энергетический сектор.

Он отказался предполагать, сможет ли модель преодолеть негативное восприятие в «специфическом контексте» рынка Северного моря, где произошло несколько аварий Super Puma, которые в конечном итоге были связаны с недостатками в конструкции старой версии главного редуктора — в частности, авария 2016 года близ Турой, Норвегия, в результате которой погибли все 13 человек на борту и что привело к временному, но длительному «закрытию флота по всему миру».

Ссылаясь на сохраняющуюся нехватку тяжелого офшорного вертолета, Эвен сказал: «Я убежден, что H225 может вернуться», упомянув о восстановлении цен на H225 на вторичном рынке. Но он также отметил, что значительная часть его задач могла бы быть выполнена с помощью нового суперсреднего Airbus H175. Эвен считает, что военная

версия этого вертолета, H175M, является сильным претендентом на крупные продажи, включая потребность Министерства обороны Великобритании в 44-х новых вертолетах на \$1,5 млрд.

Эвен сказал, что заказы на H125, вероятно, были снижены из-за повышения процентных ставок и негативно повлияли «на способность клиентов такого типа получить доступ к финансовому решению». И хотя на относительно новый H160 получивший сертификацию FAA в июне, в 2023 году пришлось всего 26 заказов, он сказал, что программа имеет «хорошую динамику» в дальнейшем. Это включает в себя обязательства по поставке 169 вертолетов варианта H160M от Министерства вооруженных сил Франции, объявленные в 2021 году.

Послепродажное обслуживание по-прежнему оставалось ярким событием для компании. Более 3 млн летных часов по всему эксплуатируемому парку в 2023 году способствовали росту числа контрактов на обслуживание HCare как для гражданских, так и для военных заказчиков: в планах значится 140 новых вертолетов, а в целом – 2760 вертолетов.

Эвен сказал, что компания продолжает инвестировать в платформы с новыми технологиями, включая вертолет Racer (быстрый и экономичный винтокрылый летательный аппарат) и CityAirbus eVTOL следующего поколения, оба, как ожидается, совершат первые полеты позже в этом году. Airbus также проводит тестовые полеты на специально сконфигурированных однодвигательных платформах H130 и H135 с двумя двигателями, оценивая гибридные технологии.

FAA освобождает G700 и G800 от сертификации по обледенению топлива

Федеральное авиационное управление США (FAA) временно освободило бизнес-джеты Gulfstream G700 и G800 от некоторых правил летной годности, предусматривающих тесты на обледенение топлива, что, по-видимому, приблизило компанию на один шаг к получению сертификатов типа.

Как сообщает Flightglobal, трехлетнее освобождение, выданное FAA 17 января, означает, что агентство может сертифицировать как G700, так и G800 – и Gulfstream сможет начать их поставку, а клиенты начать их эксплуатировать – несмотря на то, что самолеты изначально не соответствуют некоторым нормам по обледенению топлива. Это освобождение устраняет препятствие для компании Gulfstream, которая давно откладывала сертификацию G700. FAA настаивает, что этот шаг не повлияет на безопасность, заявляя, что топливные системы G700 и G800 в том виде, в каком они есть сейчас, имеют уровень безопасности, эквивалентный нормативным стандартам.

Другие производители самолетов иногда запрашивают исключения перед сертификацией, и FAA иногда одобряет такие меры. Но эта практика привлекла внимание и критику в последние недели после того, как Boeing, изо всех сил пытаясь решить проблемы безопасности, подал заявку на освобождение для своего 737 Max 7.

Компания Gulfstream запросила освобождение в октябре прошлого года, попросив время для проведения новых необходимых испытаний на обледенение топлива. Для получения одобрения FAA производитель должен провести эти испытания и отправить результаты в агентство до истечения

срока действия исключения в конце 2026 года, чтобы подтвердить соответствие требованиям. «После диалога с FAA и другими органами гражданской авиации было установлено, что соблюдение требований требует проведения полномасштабных испытаний топливной системы», - заявили в Gulfstream.

Правила по обледенению топлива требуют, чтобы двигатели и вспомогательные силовые установки (ВСУ) были способны работать при низких температурах с топливом, содержащим небольшое количество воды. Компания Gulfstream сообщает, что проблемы обледенения топлива привлекли внимание в 2008 году, когда Boeing 777 компании British Airways потерял мощность и разбился на подходе к Лондону. Чтобы топливо не переохлаждалось, инженеры Gulfstream оснастили модели G700 и G800 «системой возврата топлива с подогревом», которая использует «распылители» в топливных баках для распределения нагретого топлива.

Компания настаивает на том, что G700 и G800 временно безопасны, ссылаясь на тесты, проведенные ею, Rolls-Royce и Honeywell – производителем ВСУ. Gulfstream отмечает, что другие бизнес-джеты, находящиеся в эксплуатации – G400, G500, G600 и G650 – имеют аналогичные топливные системы, которые доказали свою безопасность.

Судя по всему, это освобождение приблизит Gulfstream к завершению давно отложенной программы сертификации для G700 с дальностью полета 7750 морских миль (14353 км) и G800 с дальностью полета 8000 морских миль, оснащенных турбовентиляторными двигателями Rolls-Royce Pearl 700.

Ранее компания Gulfstream объясняла задержки усилением контроля со стороны FAA после кризиса с Boeing 737 Max. Получить сертификацию для G700 планировалось в прошлом году, но этого так и не произошло.



Отчет IADA прогнозирует снижение цен на бизнес-джеты более высокого класса

Согласно отчету Международной ассоциации авиационных дилеров (IADA) по состоянию на конец года, вторичный рынок бизнес-джетов продолжил стабилизироваться в 2023 году.

«Члены IADA уже более года предсказывают более стабильный рынок, и рынок в 2023 году показал себя, как и ожидалось», - сказал Фил Уинтерс, председатель ассоциации и вице-президент по продажам самолетов и управлению чартерными перевозками Western Aircraft. «Наши количественные и собственные данные о продажах показывают, что покупатели и продавцы объединяются в том, что касается запрашиваемых и предлагаемых

цен, это является положительным изменением по сравнению с перегретыми условиями, которые мы наблюдали с начала пандемии».

Отчет отражает качественную точку зрения членов IADA со всего мира с количественными данными о продажах от ее аккредитованных дилеров и сертифицированных брокеров, которые обрабатывают 50% сделок с деловыми воздушными судами на вторичном рынке. В нем отмечается незначительный сдвиг в сторону рынка покупателя с «более высокими запасами и более разумными ценами, что приводит к ожиданиям устойчивого старта в 2024 году».

Опрос показал, что большинство членов IADA ожидают, что цены на средние и крупноразмерные самолеты снизятся и что в течение первой половины года запасы в этих классах продолжат расти, при этом количество самых популярных на рынке ультрадальних джетов будет снижаться. В категории дальнемагистральных самолетов и самолетов с большой кабиной зафиксированы наиболее заметные изменения.

Около 85% респондентов отметили, что спрос на весь спектр деловых самолетов, скорее всего, будет относительно стабильным или незначительно снизится.

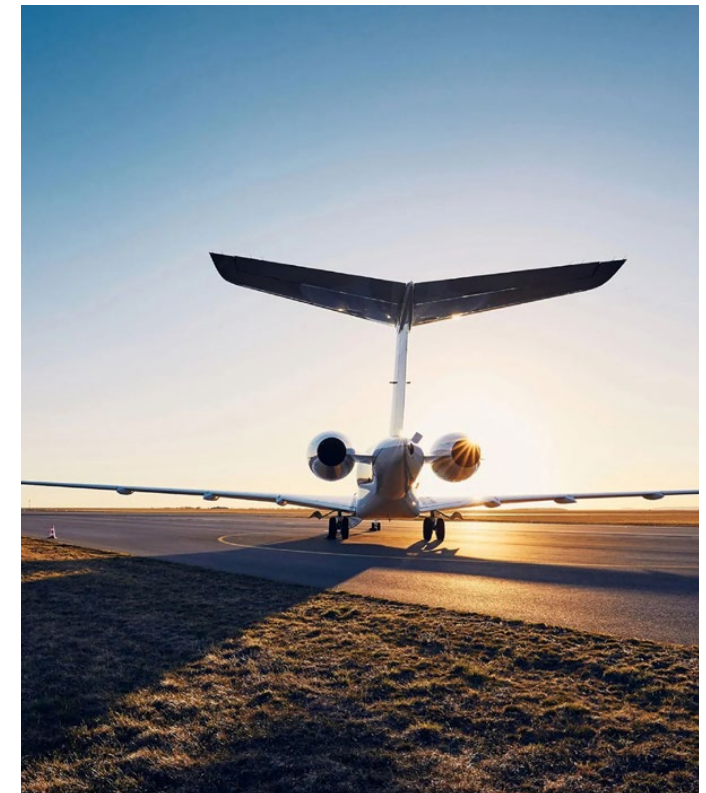
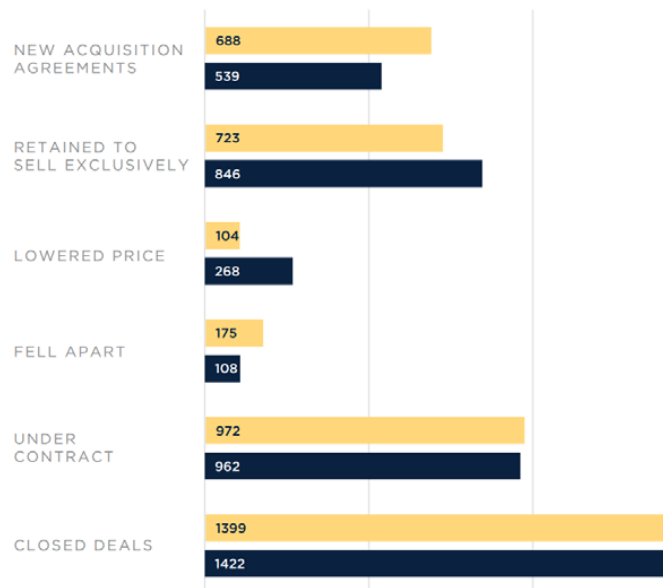
«Как и прогнозировалось, отсутствие стабильных показателей в четвертом квартале приводит к росту запасов», - сказал Дэвид Мокаселл, исполнительный вице-президент CFS Jets. «Хотя я не ожидаю резкого падения цен, я ожидаю увеличения

темпов обесценивания активов, поскольку отрасль возвращает часть прибыли последних лет».

В отчете добавлено, что из-за сохраняющейся нехватки запчастей и отсутствия мест для проверки перед покупкой в некоторых транзакциях все еще наблюдаются задержки, что, как отметила IADA, может повлиять на сделки в первом квартале. Проекты на первое полугодие также могут быть омрачены геополитическими волнениями и, особенно в США, связанными с неопределенностью перед выборами президента.

IADA DEALER ACTIVITY YEAR TOTAL COMPARISON

● Q4 2022 YEAR TOTAL ● Q4 2023 YEAR TOTAL



NetJets угрожает судебным разбирательством из-за предполагаемого замедления активности персонала

На этой неделе NJASAP, независимый профсоюз, представляющий более 3200 пилотов, летающих в NetJets, получил письмо от юрисконсультанта NetJets, в котором, среди прочего, утверждалось, что профсоюз потворствовал или поощрял пилотов к замедлению работы в попытке негативно повлиять на деятельность долевого оператора.

В частности, NetJets утверждает, что пилоты «резко повышают» уровень утомляемости, увеличивают частоту документирования проблем с техническим обслуживанием самолетов и отказываются добровольно продлевать свои рабочие дни.

Однако в своем письме NetJets:

1. не предоставила никаких доказательств, подтверждающих, что какой-либо пилот «показал» усталость, хотя на самом деле он не был слишком утомлен, чтобы безопасно выполнять полетные операции,
2. не предоставила никаких доказательств, подтверждающих, что какой-либо пилот задокументировал проблемы с техническим обслуживанием воздушного судна, которых на самом деле не существовало, или
3. не предоставила никаких доказательств, подтверждающих, что какой-либо пилот отказался работать сверхурочно просто для того, чтобы повлиять на деятельность компании, а не по своим личным причинам.

Более того, адвокаты NetJets потребовали от профсоюза принять дисциплинарные меры, вплоть до наложения финансовых санкций, против любого пилота(ов), допустившего такое поведение.

Компания выдвинула это требование, в очередной раз не сумев выявить ни одного пилота, совершившего какое-либо из предполагаемых действий.

Капитан Педро Леру, президент NJASAP, заявил: «NJASAP категорически отрицает, что предпринимает какие-либо согласованные усилия по оправданию или поощрению такого снижения активности, и мы направили нашим членам обращение с просьбой прекратить и воздерживаться от любых

индивидуальных усилий, направленных на это. Мы рассматриваем письмо и угрозы NetJets как очередную попытку подвергнуть цензуре способность NJASAP общаться со своими членами по важным вопросам, которые влияют на безопасность летных экипажей, владельцев и клиентов».

Леру далее подчеркнул, что NJASAP будет энергично защищаться от всех обвинений и не поддастся запугиванию в своих усилиях по эффективному представлению интересов членов.



Airbus добавил к программе HCare крупного индийского оператора

Airbus Helicopters подписал контракт HCare Initial, комплексный контракт на почасовое обслуживание с Heligo Charter Private Limited на шесть вертолетов Airbus H145, используемых для морских и наземных операций в Индии. По этому пятилетнему контракту Heligo получит выгоду от программы Airbus HCare Initial, которая даст эксплуатанту возможность заменять плановые и внеплановые компоненты в течение 24 часов и платить фиксированную ставку за летный час.

Это поможет Heligo снизить затраты на техническое обслуживание и необходимость регулярной инвентаризации, тем самым предоставив им повышенную доступность парка техники для оптимизации операций.

В программе HCare существует три уровня: Easy, Smart и Infinite. Основные цели программы: повышение уровня клиентоориентированности, улучшение эффективности, качества послепродажного обслуживания и повышение экономической эффективности посредством более плотной работы с партнерами.

Три уровня предлагают клиентам разные преимущества. Начальный уровень, Easy, тот, на котором сейчас находятся в принципе все эксплуатанты вертолетов Airbus по всему миру, подразумевает сотрудничество по поставкам запчастей, компонентов для ремонта и стандартную замену запчастей по запросу с четкими обязательствами по поставке. HCare Smart подразумевает заключение так называемых почасовых контрактов: клиент перечисляет платежи за каждый летный час в течение действия договора и в обмен ремонтирует,

обменивает и получает необходимые запчасти как в плановом, так и в срочном порядке.

Принципиальный момент в том, что эксплуатант может кастомизировать программу HCare, исходя из своих потребностей. HCare Easy – вполне традиционный формат, в котором производитель рассматривает запросы от эксплуатантов на обмен и ремонт компонентов или единовременные заказы запасных частей. HCare Smart – следующий уровень. Она предлагает четыре опции: repair-, exchange-, parts- и full by the hour. Программы по ремонту и обмену (repair плюс exchange by the hour) формируют parts by the hour и так далее. Стоимость

программы зависит от объема включенных блоков услуг. Однако, вопрос не только в том, какая программа самая экономичная, а в том, какое решение является наиболее экономически выгодным для эксплуатанта и сколько прибыли оно позволит получить.

Infinite – самый продвинутый пакет, это комбинация двух предыдущих вариантов. Клиенты, с которыми Airbus работает по Infinite-контрактам, могут сосредоточиться на операционной деятельности, компания же берет на себя все обязательства по поддержанию эксплуатационной готовности парка, включая техническое обслуживание, логистику и другие сервисы.



Новый вертолет доставят на Чукотку до конца января

Новый вертолет пополнит парк авиационной техники ЧукотАВИА. Его приобрели по лизинговой программе. Воздушное судно Ми-8 модификации МТВ-1 будет использоваться для перевозок пассажиров, грузов и выполнения санитарных рейсов, сообщает ИА «Чукотка».

По данным Казанского вертолетного завода, Ми-8 МТВ-1 универсального назначения, он может использоваться при температуре от +50 до -50 °С. В салоне 22 пассажирских сидения. Внутри предусмотрено место под установку медицинских модулей. На основных баках вертолет способен пролететь до 620 км. Воздушное судно может перевозить

до 4 000 кг грузов и развивать скорость до 230 км в час.

«Мы планировали приобрести Ми-171, но их стоимость оказалась в три раза выше. В итоге купили Ми-8 МТВ-1, произведенный Казанским вертолетным заводом. Их из Казани в аэропорт Анадыря перегонят летчики нашей компании», - прокомментировали корр. ИА «Чукотка» в авиакомпании «ЧукотАВИА».

Машина должна прибыть в международный аэропорт Анадырь (Угольный) имени Ю.С. Рытхэу до конца января. ЧукотАВИА планирует выполнять

на вертолете рейсы по всей Чукотке – перевозить пассажиров, грузы и выполнять санитарные рейсы.

Ожидается, что до конца года Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) поставит в регион еще один такой вертолет. Обновление парка проходит по поручению президента в рамках комплексной программы развития авиатранспортной отрасли РФ с использованием средств Фонда национального благосостояния.

О предстоящем обновлении парка авиационной техники губернатор Чукотского АО рассказал президенту Владимиру Путину во время визита главы государства в регион.

«Мы закупаем на наше предприятие «ЧукотАВИА» два вертолета по лизингу, и у нас уже будет принципиально иная сетка перелетов. Наша цель – чтобы раз в неделю из любого населенного пункта в Анадырь можно было улететь. Сейчас это в некоторых населенных пунктах не так – две недели и более. Мы будем стремиться к тому, чтобы это было раз в неделю», - сказал Владислав Кузнецов.

АО «ЧукотАВИА» входит в структуру единой дальневосточной авиакомпании «Аврора». Предприятие выполняет авиаперевозки по 112 маршрутам, связывая все существующие 45 населенных пунктов региона сетью маршрутов. Все направления являются социально значимыми. В настоящее время на балансе авиакомпании 16 воздушных судов. Это четыре ДНС-6, один Ан-24, три Ан-26 и восемь вертолетов Ми-8 разных модификаций.



Трафик в США упал на 6% на фоне январских штормов

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, глобальная активность бизнес-джетов в этом году (с 1 по 21 января) на 5% отстает от прошлого года, и на 18% опережает аналогичный показатель 2019 года. На третьей неделе 2024 года (15-21 января) трафик во всем мире вырос на 3% по сравнению с предыдущей неделей, и на 5% ниже тех же дат января 2023 года.

Активность бизнес-джетов Part 135 и Part 91K на третьей неделе выросла на 3% по сравнению со второй неделей, но на 3% отстает от той же недели 2023 года.

Регулярные авиаперевозки на третьей неделе 2024 года были на 7% выше уровня прошлого года, грузовой трафик упал на 14% по сравнению с теми же датами прошлого года.

Северная Америка

С начала января 2024 года бизнес-джеты в Северной Америке выполнили на 6% меньше рейсов, чем в прошлом году, но на 16% больше по сравнению с январем 2019 года. В США активность снизилась во всех штатах, за исключением Нью-Джерси, где налет увеличился на 2,2% по сравнению с прошлым годом.

Во Флориде, самом загруженном штате США, активность снизилась на 5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В Неваде, Пенсильвании и Миссури трафик бизнес-джетов упал более чем на 10% в годовом исчислении. В Калифорнии снижение составило всего на 2% по сравнению с прошлым годом. Корпоративные летные отделы оказались самым загружен-

Operator Type	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)
Corporate Flight Department	9,338	23%	-19.0%
Fractional Ownership	8,658	21%	5.6%
Aircraft Management	8,028	20%	-6.3%
Branded Charter	6,170	15%	-14.3%
Private Flight Department	5,308	13%	-11.9%
Under Research	1,651	4%	244.0%
Shuttle	810	2%	-9.0%
Ambulance / Medical	379	1%	-14.8%
OEM	257	1%	221.3%
Cargo / Logistics	192	0%	8.5%
Government / Military	183	0%	-13.3%
Training	49	0%	6.5%
Grand Total	41,023	100%	-6.4%

Активность бизнес-джетов в США по типам операторов, третья неделя 2024 г. по сравнению с 2023 г.

ным типом операторов в США на третьей неделе, хотя тенденция на 19% ниже по сравнению с прошлым годом.

Чартерная активность упала на 14%, в отличие от долевого флота, летающего на 6% больше, чем в прошлом году. Легкие джеты на третьей неделе выполнили больше всего рейсов, опередив суперсредние самолеты, занявших второе место, примерно на 600 полетов. Трафик легких бизнес-джетов отстает от прошлого года на 8%, суперсредние и ультрадальние самолеты летают на 6% и 9% больше, чем в прошлом году соответственно.

Европа

С 1 по 21 января 2024 года активность бизнес-джетов в Европе отстает от прошлого года на 3%, и на 5% опережает аналогичный показатель января 2019 года. На третьей неделе тенденция снизилась на 4% по сравнению с аналогичным периодом про-

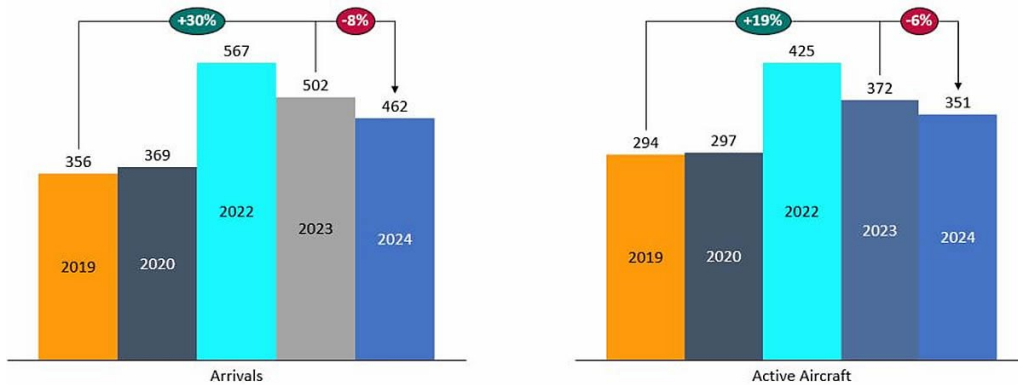
Sector View	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Deps)	Growth vs 2 yr ago (Deps)	Growth vs 3 yr ago (Deps)	Growth vs 4 yr ago (Deps)
Scheduled Operation	480,613	74%	6.8%	35.2%	78.0%	-12.1%
Business Aviation	88,922	14%	-4.3%	-1.0%	26.1%	10.3%
Other	59,032	9%	19.3%	59.1%	98.8%	57.0%
Cargo	18,512	3%	-14.3%	-16.9%	-14.2%	-8.2%
Grand Total	647,079	100%	5.4%	28.2%	65.1%	-5.6%

Трафик на третьей неделе 2024 г. по сравнению с 2023, 2022, 2021, 2020 гг. (деловая авиация включает турбовинтовые самолеты и бизнес-джеты)

шлого года. В этом году Франция, Великобритания и Германия являются самыми загруженными рынками бизнес-джетов в регионе. Трафик в Германии упал на 11% по сравнению с прошлым годом, и на 13% ниже относительно января 2019 года. Франция также отстает как от января прошлого года, так и от 2019 года, а Великобритания пока впереди 2019 года, несмотря на снижение на 3% по сравнению с прошлым годом.

Когда на прошлой неделе (15-19 января) проходил Всемирный экономический форум, в аэропортах вблизи Давоса (LSMD, LSZH, LSZR, LSZS) наблюдался приток бизнес-джетов. Во время мероприятия в аэропорты Давоса прибыло 462 деловых самолета, что является позитивным трендом второй год подряд. По сравнению с мероприятием 2019 года прибыло на более 100 самолетов больше, однако мероприятия 2019 и 2020 годов длились всего четыре дня.

В течение третьей недели Германия была основной страной возрождения трафика бизнес-джетов, за ней следовали Франция и Великобритания. Ле Бурже отставал на 3% от прошлого года, в отличие от Ниццы и Ататюрка, которые на 22% опережали прошлогодний уровень.



Event Dates
 15th – 19th January 2024
 16th – 20th January 2023
 22nd – 26th May 2022
 No event 2021
 21st – 24th January 2020
 22nd – 25th January 2019

Arrival airports
 LSMD, LSZH, LSZR, LSZS

Aircraft Types
 Business Jets ONLY

The total number of bizjet arrivals during the 2024 event fell for the second consecutive year, falling 8% below the 2023 event, although 30% above the 2019 event. Active number of aircraft also fell, -6% vs 2023, +19% vs 2019.

Всемирный экономический форум в Давосе: 2024 год

Aircraft Segment	Departures	% of total	Growth vs 1 yr ago (Depts)
Light Jet	10,796	26%	-7.9%
Super Midsize Jet	10,126	25%	+6.3%
Heavy Jet	5,418	13%	-11.0%
Super Light Jet	3,965	10%	-13.7%
Midsize Jet	3,803	9%	-13.5%
Ultra Long Range Jet	3,563	9%	+8.9%
Very Light Jet	2,102	5%	-18.4%
Entry Level Jet	1,140	3%	-24.9%
Airliner/Bizliner(Jet)	110	0%	-16.7%
Grand Total	41,023	100%	-6.4%

Активность бизнес-джетов в США по сегментам самолетов, третья неделя 2024 г.

Departure Airport	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)
LFPB, LBG, Paris-Le Bourget, Paris (FR)	397	4.8%	-2.9%
LSZH, ZRH, Zurich, Zurich	390	4.7%	-11.8%
LSGG, GVA, Geneva Cointrin Intl., Geneva (CH)	239	2.9%	-18.7%
EGLF, FAB, Farnborough, London (GB)	212	2.5%	-0.5%
EGGW, LTN, London Luton, London (GB)	211	2.5%	-0.9%
LFMN, NCE, Nice-Côte d'Azur, Nice	199	2.4%	22.1%
LIML, LIN, Milano Linate, Milan (IT)	186	2.2%	9.4%
LTBA, ISL, Ataturk Intl., Istanbul	144	1.7%	22.0%
EGKB, BQH, London Biggin Hill, London (GB)	136	1.6%	4.6%
LEMD, MAD, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Madrid (ES)	128	1.5%	14.3%
LIRA, CIA, Ciampino-G. B. Pastine Intl., Rome (IT)	118	1.4%	-11.9%
LSZR, ACH, St Gallen Altenrhein, Altenrhein	110	1.3%	-0.9%
EDDB, BER, Berlin Brandenburg (U.C.), Berlin (DE)	99	1.2%	2.1%
EHAM, AMS, Amsterdam Schiphol, Amsterdam (NL)	95	1.1%	-5.9%
LOWW, VIE, Vienna Intl., Vienna (AT)	94	1.1%	-2.1%
Grand Total	8,348	100.0%	-4.2%

Европейские аэропорты бизнес-авиации на третьей неделе 2024 по сравнению с прошлым годом

Азия и Ближний Восток

В Азии активность бизнес-джетов на третьей неделе 2024 года была на 1% ниже по сравнению с теми же датами 2023 года. Спрос на Ближнем Востоке вырос на 5% по сравнению третьей неделей прошлого года. Тяжелые бизнес-джеты выполнили больше всего рейсов на Ближнем Востоке на третьей неделе, но на 1% меньше, чем в том же пери-

оде прошлого года. В ОАЭ активность на 11% ниже уровня 2023 года. В Китае в третьем квартале 2024 года выполнено на 18% меньше рейсов в годовом исчислении. С начала года активность в Израиле на 16% опережает аналогичный показатель 2019 года, но на 24% ниже по сравнению с прошлым годом.

Управляющий директор WINGX Ричард Косе

комментирует: «Активность бизнес-джетов на этой неделе выросла по сравнению с прошлой неделей, поскольку рынок США вышел из зимних штормов. В этом году активность бизнес-джетов в США упала на 6% по сравнению с январем 2023 года, но по-прежнему значительно превышает допандемийный январь 2019 года. В Европе ситуация другая: в некоторых странах в январе этого года трафик меньше, чем в январе 2019 года».

Departure Country	Departures PTD	% of total	PTD vs 1 yr ago (Depts)
Turkey	358	27.9%	13.7%
United Arab Emirates	289	22.6%	-11.1%
Saudi Arabia	269	21.0%	30.6%
Israel	70	5.5%	-22.2%
Cyprus	59	4.6%	25.5%
Qatar	51	4.0%	0.0%
Bahrain	42	3.3%	23.5%
Kuwait	34	2.7%	30.8%
Iraq	32	2.5%	-15.8%
Jordan	21	1.6%	-30.0%
Brunei	18	1.4%	80.0%
Lebanon	18	1.4%	-10.0%
Oman	14	1.1%	-48.1%
Afghanistan	3	0.2%	
Iran	3	0.2%	-25.0%
Grand Total	1,281	100.0%	4.7%

Трафик в странах Ближнего Востока, третья неделя 2024 года по сравнению с теми же датами в 2023 году



Авиакатастрофа бизнес-джета Falcon 10 в Афганистане и почему следователям будет очень тяжело

Российский бизнес-джет Falcon 10 с бортовым номером RA-09011 потерпел крушение в Афганистане, что случилось из-за отказа обоих двигателей с интервалом в минуту. Борт летел в Москву, на борту находились шесть человек (2 пилота, 2 медика и 2 лица, которых перевозили).

Никакой «пляски на костях» - каждая смерть это имиджевый удар по гражданской авиации, которой я служу уже достаточно много лет. При катастрофе бизнес-джета погибли 2 человека, статус которых не определен. Не определен из-за конкретной такой прорехи в законодательстве РФ. Это

и не пассажиры поскольку нет билетов, это и не груз поскольку люди были живы на момент посадки на борт. Подробнее о «больных» на борту воздушного судна я писал вот в этой [статье](#).

И в каком ракурсе расследовать авиакатастрофу? Кому и что предъявлять, чтобы дело не рассыпалось в суде? Следователям Западного межрегионального СУ на транспорте СКР можно просто посочувствовать.

Напомню, что в соответствии с частью 3 статьи 21 Воздушного кодекса РФ гражданская авиация стра-

ны подразделяется на выполняющую коммерческие воздушные перевозки, авиационные работы и любительскую авиацию общего назначения. Почему любительскую? Потому, что в АОНе нет права взимать плату за полеты, что прямо следует из части 1 статьи 61 того же Воздушного кодекса РФ.

Предполагается, что АОН – это для себя любимого, для полетов в удовольствие. В ней всё проще - и получение пилотского, и требования к состоянию здоровья, и к воздушным судам. Требования ощутимо либеральнее.

Беды начинаются, когда любители начинают искать возможность заработка на своих самолетиках или вертолетах. Авиация - дело затратное, и начинается экономия на всем - от тренировок до закупки топлива.

Безусловно, будем ждать результатов официального расследования Межгосударственного авиационного комитета, но смею предположить, что пилоты «афганского» бизнес-джета, заправились в Индии, где топливо дорогое, залились по минимуму, не учли «ветерок» и топливо, могло просто закончиться. Если это так, то для человека, причисляющего себя к гордому званию пилота гражданской авиации – это долбаный стыд! Не буду проводить аналогию с пшеничным полем, когда КВС в уме за 10 секунд не смог прикинуть потребный запас топлива в конфигурации самолета – это тоже долбаный стыд.

Возвращаясь к теме следствия по открытому уголовному делу - ввиду несовершенства законодательства для органов дознания перспективы очень



и очень туманны. И, надо понимать, что рядовые следователи всяко не сильны в нюансах законодательства РФ, поэтому, вангую, что дело в суде развалится.

Кто заплатил за смертельную авианебезопасность?

Семья Евсюковых (мужчина и женщина, которые погибли при крушении), попала на борт благодаря компании «Сбербанк страхование». Из-за болезни Анны они заявили о страховом случае. Компания привлекла ООО «Мобильная медицина», а те, в свою очередь, перевозчика — ООО «Атлетик групп» - сообщает портал MSK1.ru



Основные вопросы к страховой компании - как ООО СК «Сбербанк страхование» могла подрядить ООО «Мобильная медицина», если у последней нет сертификата эксплуатанта ФАП-494 на выполнение полетов с целью оказания медпомощи?

Неужели работники ООО СК «Сбербанк страхование» не знают о том, что сертификат эксплуатанта - обязательное условие для выполнения авиационных работ, а согласно ст.115 Воздушного кодекса РФ договор (контракт) на выполнение таких авиаработ заключается ТОЛЬКО с эксплуатантом?

Второстепенные вопросы к ООО «Мобильная медицина» и ООО «Атлетик групп» - Воздушный кодекс РФ читали, коль больных возишь самолетами, так еще за рубежом? Нет, не слышали? А сколько еще заявок на подобные санитарные рейсы вы уже выполнили или собираетесь выполнить? Ни у кого из перечисленных юрлиц нет сертификатов эксплуатанта ни на коммерческие воздушные перевозки, ни на авиационные работы.

Как вообще получилось, что больных повезли бортом любительской авиации? По аналогии можно внести предложение и для Службы скорой медпомощи - больных возить по карте Тройка. Ну, не запрещено же!

Вообще тема заказа авиационной перевозки или авиаработ в России, в том числе за бюджетный счет, тема отдельного разговора, к которому обязательно вернемся. Там сейчас такая битва идет...

Источник: [Штурвалом по закону](#)

Руководители Vista Global оспаривают отчет Wall Street Journal

Проблемы Vista Global, материнской компании провайдеров частных самолетов VistaJet и XO, могут всколыхнуть вторичный рынок, говорится в статье Wall Street Journal, опубликованной в начале этой недели. Однако официальные лица Vista говорят, что выводы и элементы истории были неверными.

Статья The Wall Street Journal, озаглавленная «Как одна обремененная долгами компания может создать шторм для частных самолетов», последова-

ла за анализом финансов Vista, опубликованным Financial Times в мае 2023 года. Отчет FT был основан на размещении облигаций частной авиакомпании на сумму \$500 млн, которые были переподписаны и распроданы за несколько часов.

В понедельник обозреватель WSJ «Heard on the Street» Джон Синдреу написал: «Инвесторы все больше беспокоятся: облигации VistaJet, выпущенные в мае прошлого года, на которые было очень много подписок, сейчас распродают. В пятницу

доходность закрылась на уровне 17,23%, что является самым высоким показателем за всю историю. Это означает цену в 77 центов за доллар и спред по доходности казначейских облигаций в 13,18 процентных пункта». Он продолжил: «Рейтинговые компании не понизили рейтинг облигаций, которые имеют субинвестиционный рейтинг В-минус. Но только 9% ценных бумаг в этой категории торгуются со спредами выше 10 процентных пунктов, что является типичным порогом для проблемных ситуаций, показывают данные S&P Global Market Intelligence».

Помимо риска для клиентов, которые отправили средства VistaJet и XO на будущие рейсы в рамках своих программ jet card, в анализе WSJ отмечается, что «долговая нагрузка VistaJet также является недооцененным риском для канадской компании Bombardier, котирующейся на бирже, ключевого поставщика самолетов Vista Global, и для всего рынка подержанных частных самолетов».

Однако официальные лица Vista Global говорят, что ключевой посыл статьи WSJ был неверным.

В статье говорится: «Срок погашения облигаций на сумму \$150 млн наступает в июне этого года».

«У нас есть три типа облигаций: на \$1 млрд со сроком погашения в 2030 году, две облигации на \$500 млн со сроком погашения в 2027 и 2028 годах. Таким образом, по сути, нам не нужно получать доступ к рынкам необеспеченных облигаций ранее 2026 года», - говорит финансовый директор Vista Шарлотте Колхун.



Что касается конкретной облигации, на которую ссылается The Wall Street Journal, Колхун добавляет: «Она была рефинансирована в январе 2022 года с помощью нового инструмента. Она была «переформатирована» и теперь погашается в 2030 году с более выгодным купоном. Если вы снизите ставку в 10,5% до 6,375%, что является очень выгодной сделкой для нас, и выпустите наш единственный крупнейший долговой инструмент на восемь лет – я сделала это до того, как ставки начали расти, – на самом деле, я очень горжусь своими достижениями в этой области».

Vista также не согласилась с другими элементами истории WSJ. Синдреу отметил: «В прошлом году Delta Air Lines спасла одного из партнеров VistaJet, американскую компанию Wheels Up, от банкротства, которое вывело бы на рынок 180 самолетов. VistaJet крупнее. Во время пандемии она приобрела таких конкурентов, как Air Hamburg и Jet Edge, и утроила свой парк до 270 самолетов, включая множество первоклассных джетов Bombardier Global с дальностью полета 6000 миль и более».

Коммерческий директор Иэн Мур обсудил сравнение с Wheels Up в статье. Он говорит: «Кажется, нас всегда ставят рядом с Wheels Up. Несмотря на то, что мы являемся глобальным бизнесом (в то время как Wheels Up в основном сосредоточена на внутреннем рынке США), у нас другие риски, 20-летний послужной список, (и) несмотря на положительную EBITDA, нас, кажется, всегда ставят в эту категорию. Мы в корне не согласны». Wheels Up терпит убытки как по чистой прибыли, так и по EBITDA.

Основатель Vista Томас Флор ранее утверждал, что чистые убытки компании были основаны на том, как она обесценивает самолеты. В прошлом году Флор защищал свою компанию от статьи FT на CNBC, заявив: «Скорректированный показатель EBITDA составил более \$800 млн в 2022 году. Мы никогда не фокусируемся ниже уровня EBITDA. У компании очень консервативная политика амортизации, в соответствии с которой в течение 13 лет мы обесцениваем наши самолеты до нуля. Это выбор, который мы делаем как частная компания в рамках проводимой нами консервативной политики».

Мур считает, что у Vista хорошие позиции. Он говорит, что у VistaJet такой же объем портфеля заказов, как у таких производителей, как Bombardier. «У нас тоже есть невыполненные заказы, то есть на отдельные рейсы. Это называется Программой, и она рассчитана на несколько лет», – сказал он.

Программа VistaJet «Jet card» предусматривает трехлетнее обязательство. Клиенты платят ежегодно или ежеквартально, и за досрочное расторжение контракта предусмотрены штрафные санкции. В свою очередь, они могут бронировать и отменять международные рейсы на дальние расстояния без штрафных санкций, уведомив об этом всего за 48 часов. Каждая поездка часто обходится в сотни тысяч долларов.

Влияние на покупателей? Пока, по словам Мура, не похоже, что негативные публикации влияют на покупателей. Он говорит, что со времени публикации статьи в FT не произошло заметных изменений в

количестве ее членов, желающих платить ежеквартально. И хотя участники программы, покупающие 100 часов в год, платят за полеты от \$1,5 до \$2,5 млн в год в зависимости от типа самолета, эти суммы кажутся незначительными по отношению к банковским счетам многих клиентов. Мур говорит, что профиль участников программы VistaJet по-прежнему аналогичен анализу WealthX за 2018 год. Это показало, что в основном она обслуживает крупные транснациональные корпорации, правительства и UHNW, средний чистый капитал которых составляет \$1,16 млрд.

Вероятно, сильной стороной компании является то, что для нескольких ключевых сегментов пассажиров, включая тех, кому необходимо лететь межконтинентальным рейсом и которые должны бронировать рейсы и отменять их в кратчайшие сроки, у VistaJet практически нет конкурентов, а иногда и вовсе нет аналогичных карточных программ. Альтернативами могут быть покупка собственного самолета, долевые программы или фрахтование рейса за рейсом, что сопряжено со своим набором проблем.

Что, если Vista действительно потерпит неудачу? Один отраслевой аналитик, работающий в этой сфере более десяти лет, считает, что парк VistaJet, состоящий из последних моделей Global и Challenger 350, быстро найдет себе новое пристанище.

«По сути, там есть бизнес. То, что мы увидели с Delta и Wheels Up, говорит о стратегическом покупателе», – говорит он, добавляя: «Это было бы ре-

шением «под ключ» для крупного оператора или кого-то за пределами отрасли, кто хочет выйти на рынок бизнес-авиации».

Аналитик указывает на рынок потенциальных покупателей в виде действующих операторов долевого владения, различных суверенных фондов и других лиц за пределами отрасли.

Например, Бернар Арно, контролирующий люксовый конгломерат LVMH, которому принадлежат Louis Vuitton, Dior, Tiffany, Dom Perignon и Hublot, среди других высококлассных брендов, расширяет сферу luxury. Он заплатил \$3,2 млрд за приобретение Belmond в 2018 году, компании, которая испытывала «финансовые трудности». Недавно LVMH

запустила спа-салон Dior в Royal Scotsman, поезд класса люкс, приобретенном через Belmond.

Семья Пино владеет Gucci, Saint Laurent и Bottega Veneta через Kering. В 2015 году они купили роскошную экспедиционную круизную компанию Ponant 2015. В 2019 году к ней добавились круизы Paul Gaugin Cruises.

Автор материала Синдреу из WSJ не ответил на запрос о комментариях по электронной почте. Однако после того, как материал был перепечатан рядом СМИ, Синдреу прокомментировал: «Похоже, что мой поставщик данных FactSet (и второй источник, который я запросил на всякий случай) ошиблись в этом; я исправлю это сейчас». Статья WSJ теперь

содержит следующее примечание: «Облигации VistaJet на сумму \$150 млн, упомянутая в предыдущей версии этой статьи, уже была рефинансирована. В предыдущей версии этой статьи неправильно говорилось, что срок погашения облигации наступит в июне этого года».

Канадский производитель Bombardier также прокомментировал публикацию. Представитель компании говорит: «Bombardier подчеркивает, что колонка в Wall Street Journal дает мало информации о фундаментальных показателях в отрасли бизнес-джетов и, как таковая, носит весьма спекулятивный характер. Необходимо учитывать здоровый и устойчивый спрос на чартерные рейсы частных самолетов, массовый приток новых клиентов и высокие показатели использования».

WSJ утверждала, что производитель был более уязвим к сбоям в производстве самолетов, поскольку у него не было широкого спектра других предприятий, на которые можно было бы опереться. Gulfstream является подразделением General Dynamics; у Embraer есть военные и коммерческие подразделения, в то время как Cessna является частью Textron.

Однако, по словам пресс-секретаря канадского производителя, «выдающиеся результаты Bombardier за последние три года были подчеркнуты разнообразным сочетанием видов деятельности, включая продажи новых самолетов, сервисное обслуживание и растущую оборонную группу». Он добавляет: «VistaJet является ценным деловым партнером, и мы гордимся тем, что они создали мировой бренд, летающий на самых современных бизнес-джетах в мире».



Падение мировой торговли не должно вызывать паники среди производителей джетов

Мировая элита тусуется на Всемирном экономическом форуме в Давосе. Несмотря на бесплатное фондю, атмосфера была явно подавленной. Возможно, это связано с тем, что одним из звездных спикеров был министр иностранных дел Ирана. Расцвет глобализации, когда все были в восторге от стран БРИКС, кажется, остался очень далеко.

Крупные авиастроители пережили эту тенденцию, и компании и предприниматели начали использовать свои сверхдальние бизнес-джеты. Это продолжалось даже после мирового финансового кризиса. Но с сокращением экономик можем ли мы, наконец, увидеть падение спроса на сверхдальние самолеты? Этим вопросом задается аналитик СЛ Аласдар Уайт.

Показатели мировой торговли вызывают тревогу. Конференция ООН по торговле и развитию (UNCTAD) следит за этим. В декабре UNCTAD заявила, что приближается к 2024 году с чувством «крайней неопределенности и общего пессимизма», и с тех пор ситуация только ухудшилась. Это произошло после неудачного 2023 года, когда мировая торговля сократилась на 4,5% – на \$1,5 трлн. При этом она также сокращалась в 2021 и 2022 годах.

UNCTAD публикует данные о торговле по 15 различным сегментами рынка. Только на двух из них – дорожных транспортных средствах и транспортном оборудовании (включая самолеты) – в 2023 году наблюдался годовой рост. В текстильном секторе падение составило 13%. Оборудование для связи упало на 17%.

Но данные за несколько неудачных лет не должны отвлекать от долгосрочной тенденции, говорит доктор Уилсон Махабир, академик, бывший посол и эксперт по геополитике. «Я очень оптимистично смотрю на тенденции глобального роста. Несмотря на недавние опасения по поводу перспектив мировой экономики, растущая доля стран Юго-Восточной Азии в мировом производстве продолжит резко расти и почти полностью за счет стран G7, что означает, что глобальная экономическая мощь или, по крайней мере, доля доходов будет расти. В ближайшие десятилетия она будет неуклонно смещаться на восток».

Махабир, который консультировал нескольких производителей бизнес-джетов и авиакомпаний по вопросам международной стратегии, настроен оп-



тимистично. «Производители деловых самолетов должны сосредоточиться на этих развивающихся рынках со значительным потенциалом роста, поскольку транснациональные корпорации, базирующиеся в этих регионах, будут стремиться еще больше повлиять на их успех, владея высокопроизводительными бизнес-джетами», - говорит он.

Физическая торговля, конечно, по-прежнему важна для деловой авиации. Во многих международных рейсах бизнес-джетов корпорации посещают поставщиков, в том числе поставщиков сырьевых товаров. Махабир считает, что рынок нефти, возможно, преуменьшил риск того, что конфликт между ХАМАСОМ и Израилем нарушит поставки нефти. Существует тесная взаимосвязь между ростом цен на сырьевые товары и спросом на бизнес-джеты.

Существует много дискуссий о найршоринге. Например, вы слышите анекдоты о том, что американские компании сокращают свою зависимость от китайских поставщиков и переносят заводы в Мексику. Но угроза этого преувеличена. UNCTAD утверждает, что большинство компаний не возвращают производство, а переносят его в политически дружественные страны, где все по-прежнему дешево. Это называется «дружеская поддержка». Мы видим, что многие компании в Юго-Восточной Азии покупают бизнес-джеты из-за этой тенденции.

Геополитическая неопределенность явно создает проблемы для бизнеса. Но это означает, что корпорациям по-прежнему придется преодолевать боль-

шие расстояния, чтобы встречаться с поставщиками и клиентами и решать возникшие проблемы. Однако они будут более осторожны в выборе места путешествия, и гораздо проще обеспечить безопасность высшего руководства на бизнес-джете.

И мир не становится меньше. «Перемещение значительных мировых богатств с Запада на Восток, несомненно, повлияет на спрос на глобальные перелеты на частных самолетах и особенно на дальнемагистральные корпоративные самолеты», - говорит Махабир.



Самолет недели

Оператор/владелец: **Red Wings**

Тип: **Tupolev TU-204-300**

Год выпуска: **2005 г.**

Место съемки: **январь 2024 года, St. Petersburg Pulkovo – ULLI, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко