



Согласно последнему отчету Jefferies, запасы бизнес-джетов на вторичном рынке в этом месяце продолжали расти, увеличившись на 20% в годовом исчислении и на 4% по сравнению с июлем. Ссылаясь на данные Amstat и собственные, Jefferies добавила, что запасы более свежих самолетов, которые были выпущены менее семи лет назад, выросли на 23% в годовом исчислении, но все еще находятся на низком уровне в 3,9%. В целом, в этом месяце на продажу выставлено 1259 бизнес-джетов, что составляет 5,2% от общего парка, в то время как в августе 2023 года продавался 1051 самолет. Процентная доля парка на вторичном рынке выросла по сравнению со средним показателем за год на уровне 4,6%. Это увеличение касается самолетов всех размеров: средние – на 23%, тяжелые – на 19%, а легкие – на 18% в годовом исчислении. В то же время цены снизились на 8% в годовом исчислении и не изменились по сравнению с июлем.

Во втором квартале 2024 года рынок бизнес-джетов продемонстрировал признаки стабилизации, количество рейсов незначительно сократилось до 916561 по сравнению с 937660 в аналогичном периоде прошлого года, говорится в анализе, опубликованном Global Jet Capital. Несмотря на то, что общее количество рейсов было ниже пика в 2022 году, оно все же превысило допандемийный уровень. Несмотря на снижение в годовом исчислении, трафик увеличился на 6,4% по сравнению с первым кварталом 2024 года, а спрос оставался выше уровня, существовавшего до COVID-19. Подробный материал читаем в этом выпуске.

Новая горячая тема в авиации сосредоточена на концепции, которая сокращает количество пилотов в кабине самолетов транспортной категории (Part 25) и бизнес-джетов. Твердые убеждения по этому вопросу настраивают основных производителей самолетов против профсоюзов пилотов авиакомпаний, в то время как регулирующие органы начинают изучать осуществимость идеи с точки зрения как безопасности, так и эффективности.



## Американский рынок разогревается на фоне замедления в Европе после Олимпиады

WINGX: Всплеск активности в США в конце лета можно сравнить с замедлением после Олимпиады в Европе, хотя в Ницце по-прежнему наблюдается устойчивый рост, а в Тивате (Черногория) зафиксированы рекордные уровни летной активности

**стр. 20**

## Можно ли передавать управление вертолетом по доверенности?

Считается нормальной практикой, когда автомобилем можно управлять по обычной или генеральной доверенности. А можно ли использовать доверенность для управления воздушным судном, в частности, вертолетом? Разберемся подробнее с «Уральской Вертолетной Компанией – URALHELICOM»

**стр. 22**

## Разделить владение самолетом с незнакомцем

Делиться – это весело. Ужин с друзьями, отпуск с родственниками мужа и жены. Но как насчет того, чтобы разделить владение самолетом с незнакомцем? Для многих это прозвучит далеко не привлекательно. Вы инвестируете миллионы в новый блестящий бизнес-джет (или подержанный самолет) и рассчитываете на полный и бесплатный доступ к нему в режиме 24/7

**стр. 24**

## Один или два пилота в кабине?

Новая горячая тема в авиации сосредоточена на концепции, которая сокращает количество пилотов в кабине самолетов транспортной категории (Part 25) и бизнес-джетов. Твердые убеждения по этому вопросу настраивают основных производителей самолетов против профсоюзов пилотов авиакомпаний, в то время как регулирующие органы изучают осуществимость идеи

**стр. 26**

## IADA увеличивает количество членов

Международная ассоциация авиадилеров (IADA) увеличила количество своих членов до 169 компаний, что укрепляет ее репутацию мирового лидера на рынке перепродажи деловых воздушных судов. Среди новых дилеров, получивших аккредитацию – Flightline Group и Global Elite Aviation.

«IADA также включает в число своих членов тщательно проверенные компании, которые предоставляют дополнительные услуги в сфере операций с воздушными судами. В пятерку ее новых представителей в этой категории входят Fifth Third Bank и First National Capital Corporation, юридические фирмы Jaffa & Co, Lapayowker Jet Advisor, и поставщик услуг по управлению самолетами Silver Air Private Jets.

Во втором квартале дилеры IADA, на долю которых приходится около половины мировых продаж подержанных частных самолетов, заключили 366 сделок. За первые шесть месяцев было заключено 620 сделок. Между тем, количество новых соглашений о приобретении во втором квартале увеличилось на 8,6%.

Заглядывая в будущее, исполнительный директор Уэйн Старлинг отметил, что две трети опрошенных участников прогнозируют, что в течение следующих шести месяцев цены и спрос на большие и сверхдальние джеты будут снижаться, в то время как предложение будет расти, продолжая тенденцию, отмеченную в последнем квартальном отчете.



### 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



## JetAVIVA: выборы в США вносят неопределенность в принятие решений о покупках на вторичном рынке

В последнее время американский брокер JetAVIVA наблюдает «заметный всплеск разговоров типа «поживем – увидим», что отражает опасения и неопределенность в политическом климате, заявила генеральный директор компании Эмили Дитон в новом анализе рынка.

Дитон объяснила, что в годы президентских выборов в США это типично – на рынке частных бизнес-джетов обычно наблюдаются «три более медленных квартала, за которыми к концу года, как только уляжется политическая пыль, следует шквал сделок». Однако она отметила, что в этом году политический сезон отличается повышенной непредсказуемостью.

«Несмотря на то, что доля парка воздушных судов, выставленного на продажу, остается стабильной и составляет менее 10%, что свидетельствует о сохранении рынка продавца, важно, чтобы продавцы со-

храняли стратегическую позицию», - сказала она.

В 2024 году по-прежнему возможно снижение процентных ставок, что также может создать благоприятные условия для сделок с воздушными судами.

«Ограничения в цепочке поставок и нехватка рабочей силы продолжают сказываться на нашей отрасли, а это означает, что покупатели и продавцы, которые откладывают принятие решений до ноября, могут столкнуться с ограниченным доступом к проверкам перед покупкой, запасным частям и срокам обслуживания», - добавила она.

В конце января jetAVIVA сообщила о рекордном годе за 15-летнюю историю компании и о более чем 100 сделках. Компания также сохранила свою долю рынка и лидерство в ряде категорий бизнес-джетов, включая Citation Excel, Pilatus PC-24 и Phenom 100.



**Компания #1**  
по бизнес авиации в РФ.

**JETVIP**

BUSINESS AVIATION

- аренда частных самолетов
- аудит воздушного судна
- организация медицинской эвакуации
- покупка/продажа частных самолетов

Нас рекомендуют друзьям!

**+7 (495) 545-45-35**

**WWW.JETVIP.RU**

## European Air Ambulance пополнила парк вторым самолетом Challenger 605

Базирующаяся в Люксембурге компания European Air Ambulance пополнила свой медицинский авиапарк вторым самолетом Bombardier Challenger 605. Бизнес-джет с большим салоном оснащен системой интенсивной терапии Spectrum Aeromed и транспортным носилками.

С появлением нового Challenger 605 парк санитарной авиации оператора увеличился до пяти самолетов – двух 605-х и трех Learjet 45XR. Все самолеты используются для санитарной авиации и транспортировки органов, при этом Learjet используются на более коротких рейсах, а Challenger доступны для зарубежных миссий.

Компания перевозит около 1000 человек в 80 стран мира в год, включая частных лиц или в партнерстве со страховыми компаниями, правительственными и неправительственными организациями, а также предприятиями. Она может обслуживать пациентов с инфекционными заболеваниями, недоношенных детей и пострадавших в различных чрезвычайных ситуациях.

Являясь членом некоммерческой Люксембургской авиационно-спасательной группы, European Air Ambulance располагает пятью вертолетами MD902 и двумя Airbus Helicopters H145D3, которые входят в состав парка European Air Ambulance Air Rescue Group.



**Weltall**  
avia

**НАШ ФЛОТ**

- CHALLENGER 850
- HAWKER 850XP
- HAWKER 800XP
- HAWKER 800
- HAWKER 700

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

**BUSINESS AVIATION OPERATOR**  
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

## Польский аэропорт строит ангарный комплекс для бизнес-джетов


Upper Silesian Aviation Group (GTL S.A.), управляющая польским международным аэропортом Катовице (ЕРКТ), приступила к строительству крупного ангара для самолетов авиации общего назначения.

Здание площадью почти 5500 кв.м., расположенное рядом с перроном №4 в юго-западной части аэропорта, будет включать в себя три ангара, каждый из которых сможет принимать самолеты класса Airbus ACJ или Boeing BBJ. Ожидается, что строительство объекта будет завершено в начале 2025 г.

ЕРКТ – один из крупнейших аэропортов в стране, который обслуживает более 5 млн пассажиров в год, и является крупнейшим аэропортом, выполня-

ющим чартерные рейсы в Польше. Подразделение обслуживания деловых клиентов аэропорта оказывает содействие в процедуре регистрации и обеспечивает личный транспорт между терминалами и самолетами перроне. GTL S.A. также имеет сертификат и разрешение на наземное обслуживание воздушных судов авиации общего назначения.

«В аэропорту Катовице мы стремимся к диверсификации нашей деятельности, основанной на оптимальном использовании инфраструктуры», - сказал Артур Томасик, президент правления GTL S.A., добавив, что компания уже много лет инвестирует в услуги авиации общего назначения в аэропорту. «Мы стремимся сделать аэропорт Катовице одним из лучших аэропортов Европы в этом секторе».



**ПОЛИРОВКА**  
BRIGHTENING POLISHING

**+7(495) 646-05-42**

## Бизнес-джеты стимулируют рынок ТОиР двигателей в Азии

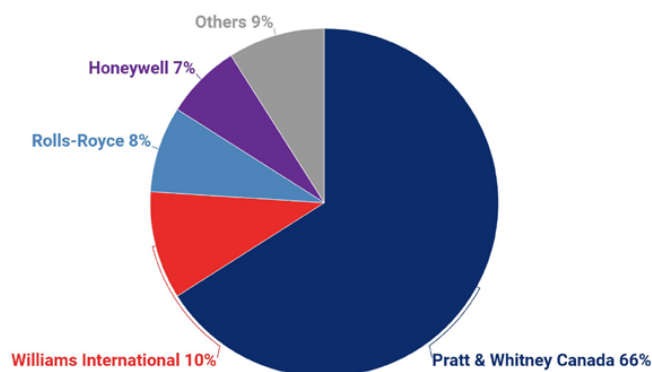
По данным Aviation Week Network, объем спроса на техническое обслуживание и ремонт двигателей для деловых самолетов в Азиатском регионе (Азиатско-Тихоокеанский регион, Китай, Индия и Ближний Восток) превысит \$2,1 млрд, а к 2033 году будет проведено более 2850 сервисных мероприятий.

Обзор рынка деловой авиации и ТОиР 2024 года от Aviation Week Network прогнозирует, как будет развиваться мировой парк воздушных судов и вторичный рынок в течение следующих 10 лет. Ожидается, что парк двигателей для деловой авиации вырастет с чуть более 4360 двигателей в 2024

году до не менее 5200 в 2033 году. Это напрямую приведет к увеличению спроса на ТОиР в регионе. Требуемый спрос на ТОиР для двигателей деловой авиации будет расти со здоровым совокупным темпом на 3,9% в год.

Прогноз предполагает, что на рынке ТОиР двигателей в этом регионе будут доминировать Pratt & Whitney Canada с двигателями PT6 и PW300, а также Rolls-Royce с двигателями BR700 и Tay. Ожидается, что деловыми самолетами в регионе, которые будут обеспечивать наибольший спрос на ТОиР двигателей, станут Textron Aviation с семейством Citation и Bombardier с семейством Global.

### MRO Events Through 2033

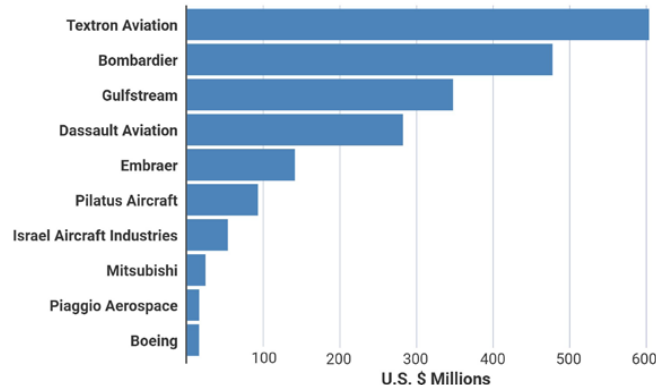


Source: Aviation Week Network 2024

AVIATION WEEK NETWORK

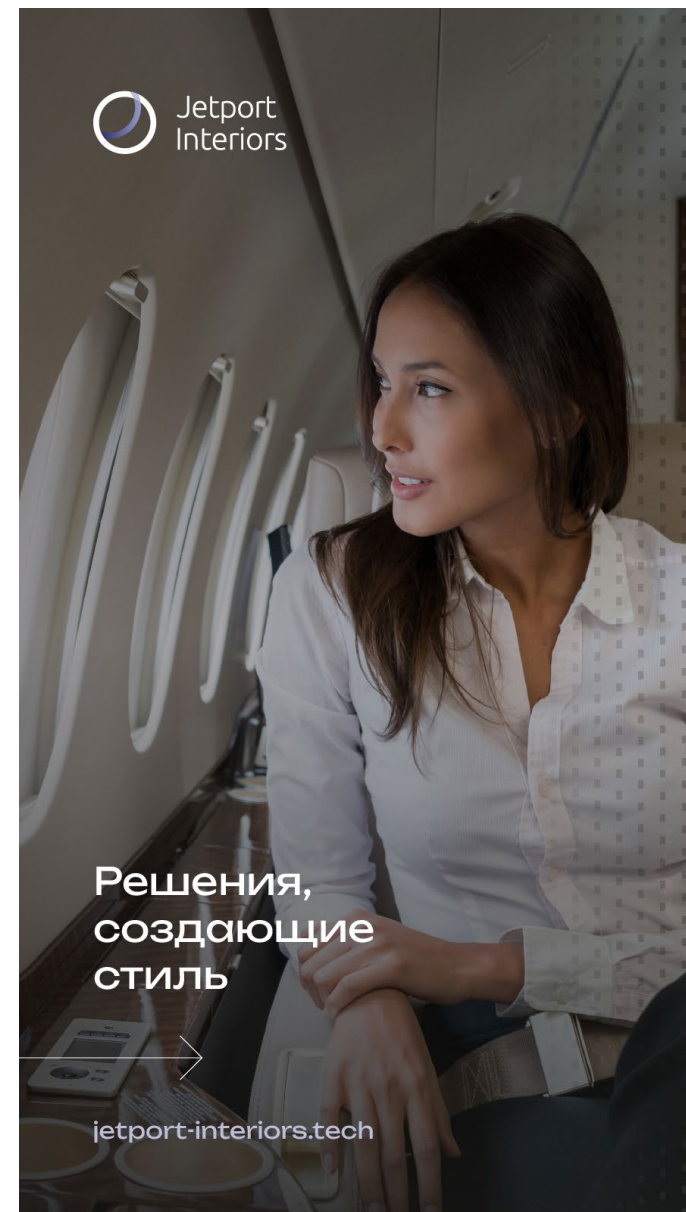
### Top Engine MRO Demand

By Aircraft Type Certificate Holder



Source: Aviation Week Network 2024

AVIATION WEEK NETWORK



Jetport Interiors

Решения,  
создающие  
стиль

jetport-interiors.tech

## DirecTV Flight и Satcom Direct предлагают прямой эфир на деловых самолетах

DirecTV Flight и Satcom Direct предлагают прямой эфир на деловых самолетах, оснащенных низкоорбитальной или геостационарной спутниковой связью. IPTV-контент DirecTV включает спортивные, новостные и другие развлекательные программы.

С сентября владельцы и операторы воздушных судов смогут приобрести IPTV в рамках тарифных планов Satcom. «Услуга может быть легко интегрирована с тарифными планами Satcom Direct или приобретена и доступна отдельно через приложение DirecTV и совместимые устройства Amazon Fire TV Stick и Roku», - говорится в сообщении DirecTV. Satcom Direct и сторонние провайдеры будут регулировать цены на IPTV.

Как и прежний сервис прямого спутникового вещания (DBS), который по-прежнему поддерживается, IPTV доступен на континентальной части США,

Аляске и Гавайях. DBS обеспечивает только стандартное разрешение, в то время как IPTV будет доступно в двух профилях высокой четкости: низком (збор и 1 Мбит/с) и высоком (720р и 3 Мбит/с).

Для подключения IPTV не требуется дополнительного оборудования, и интегрируется с установленными бортовыми развлекательными системами. Пользователи могут добавлять пользовательский контент, например обучающие видеоролики.

«Мы всегда стремимся расширить наш портфель высококачественных и гибких услуг для наших клиентов», - сказал Майкл Скоу Кристенсен, коммерческий директор Satcom Direct. «Это последнее дополнение к нашей экосистеме Satcom Direct позволяет пассажирам, подписавшимся на услугу DirecTV, наслаждаться прямой трансляцией так же, как они это делают дома или в офисе».



### 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

## Аеро-Dienst подписала соглашение о техническом обслуживании по двигателям

Аеро-Dienst, предоставляющая полный спектр услуг в области бизнес-авиации и санитарной авиации в Нюрнберге, подписала рамочное соглашение с базирующимся в Далласе, штат Техас, поставщиком услуг по техническому обслуживанию TES о сотрудничестве в области ремонта двигателей и вспомогательных силовых установок (ВСУ) от Honeywell.

Соглашение направлено на обеспечение еще более гибкого и бесперебойного обслуживания бизнес-джетов, базирующихся в Европе и оснащенных двигателями серий TFE731 и HTF7000, а также ВСУ серий GTCР36-100/150 и ге100/220.

Запросы на устранение неполадок в Аеро-Dienst и TES оптимальным образом направляются к любому из двух авторизованных партнеров Honeywell, которые могут оперативно оказать поддержку и имеют соответствующую сертификацию для пре-

доставления услуги. Эта практика будет развиваться по мере расширения присутствия TES на рынке региона ЕМЕА.

«Это означает, что Аеро-Dienst принимает запросы в службу поддержки AOG по Европе, которые поступают в TES в США, и выполняет поиск неисправностей и необходимое сервисное обслуживание с помощью своей высокоспециализированной команды по двигателям», - поясняют в компании. То же самое касается запросов на обслуживание двигателей для регулярного планового технического обслуживания и ремонта джетов, базирующихся в Европе: Аеро-Dienst возьмет на себя проведение текущих крупных периодических проверок (MPI), которые не охватываются программой технического обслуживания MSP, а TES Inc. будет заниматься MSP-защищенные MPI, а также все более масштабные капитальные ремонты АPU, насколько позволяют сертификаты и возможности.



**FBO**  
EXPERIENCE

**FBOEXPERIENCE.COM**  
PROMOTING FBO EXCELLENCE



## AirGO увеличивает парк

Немецкий бизнес-оператор AirGO Flugservice закрыл сделку по приобретению на вторичном рынке двух самолетов Piaggio Avanti. В компании сетуют, что задержки с поставкой новых бортов заставили AirGO обратиться на вторичный рынок, так как спрос на полеты существенно вырос с начала года. В результате на рынке были найдены два относительно молодых турбопропа, которые вскоре будут введены в эксплуатацию.

«Один из них уже зарегистрирован, а второй находится в процессе регистрации. AirGO работает исключительно с Piaggio Avanti – у нас их три. Мы продали все старые модели, и теперь у нас есть только более молодые и недорогие модели. Нашему самому старому самолету Avanti было более 20 лет, так что пришло время замены», комментируют в компании.

Лето пока было довольно напряженным для AirGO, и компания выполняла более одного рейса в день, что для оператора достаточно хороший показатель.

«В летние месяцы абсолютно нормально совершать много полетов в Средиземноморье и обратно, и в этом году Греция была просто сумасшедшей. Найти слот и паркинг в аэропортах становится все труднее, особенно в Италии и Греции, и особенно когда мы обрабатываем запросы в последнюю минуту. Поэтому, когда клиент планирует рейс, это становится проблемой».

В компании не исключают, что в этом году высокий летний сезон может продлиться на два месяца, и пополнение парка может свести к минимуму количества отказов от полетов.

## Новый гонконгский оператор начинает свою работу

Гонконгский оператор Ollie Air начал выполнять чартерные рейсы по Азиатско-Тихоокеанскому региону на Bombardier Global XRS. Самолет Global XRS, зарегистрированный в Сан-Марино как T7-OLLIE, может летать до 12,5 часов, что позволяет соединять такие города, как Гонконг и Лондон, Сеул и Лос-Анджелес, Джакарта и Рим, без необходимости делать остановки в пути.

Как отметили в пресс-службе компании, перед поставкой самолет подвергся полной модернизации, чтобы соответствовать строгим стандартам Ollie Air. Дизайн салона, выполненного с особым вниманием к деталям, был создан для того, чтобы излучать роскошь, и выполнен в теплых нейтральных тонах, которые легко и логично сочетаются по всему салону. Самолет имеет полностью оборудо-

ванную переднюю часть с зоной отдыха бортпроводников и главный салон, разделенный на три отдельные зоны, в которых днем могут разместиться до 13 пассажиров, а ночью могут быть установлены две кровати в главном салоне и еще две кровати в кормовой части.

Передняя зона оборудована креслами в клубном стиле для двоих с диваном напротив, в то время как вторая зона включает в себя полноразмерный стол на четверых и набор кресел в клубном стиле для еще четырех пассажиров. В третьей зоне, с прямым выходом в кормовой туалет, есть двухместный диван, а также одноместное роскошное кресло.

Ollie Air начал свою работу летом 2024 года и в ближайшее время планирует увеличить свой парк.



## Работники Eaton объявили забастовку

Около 150 квалифицированных рабочих бастуют из-за спора о заработной плате с британским филиалом производителя авиационных систем Eaton. Шестидневная забастовка началась в четверг и также продолжится 30 августа и 16, 20, 27 и 30 сентября.

Завод Eaton в Фархэме на юге Англии производит системы и оборудование для многочисленных коммерческих и военных самолетов, а также для бизнес-джетов, таких как Gulfstream G500 и G600. В аэрокосмическом секторе предприятие специализируется на таких изделиях, как индикаторы и датчики топлива.

Профсоюз Unite, представляющий бастующих рабочих, заявил, что его члены отклонили сделку, которая предусматривает повышение заработной платы на 10,5% в течение трех лет, начиная с повышения на 4% в этом году. По заявлению профсоюза, самая высокая годовая зарплата квалифицированных рабочих в Фархэме составляет £32,500 (\$42,800), и что это меньше средней заработной платы в Великобритании в размере £35,700.

Eaton настаивает, что ее предложение по оплате труда конкурентоспособно с сопоставимыми рабочими местами в аэрокосмическом производстве в Великобритании, принимая во внимание базовый оклад и общую компенсацию. Компания заявила, что сделка предусматривает увеличение на 12,5% и что она с нетерпением ждет официальных предложений от Unite.

## Cessna SkyCourier получил одобрение на Филиппинах

Cessna SkyCourier получил одобрение Управления гражданской авиации Филиппин, что расширило зону применения многоцелевого двухдвигательного турбовинтового самолета на отдаленные районы Юго-Восточной Азии.

Планируется, что первый SkyCourier будет поставлен в регион во второй половине 2025 года для Leading Edge Air Services Corp (Leascor). Leascor, дочерняя компания ACDI Multipurpose Cooperative на Филиппинах, выбрала 19-местный вариант самолета.

«Мы рады предоставить пользователям на Филиппинах новый 19-местный турбовинтовой самолет SkyCourier, который дополнит наш нынешний парк воздушных судов», - сказал председатель

ACDI MPC Гилберт Льянто. «Это, безусловно, усилит наши бизнес-направления в сфере туризма, сельского хозяйства и продовольствия, авиации, мобильности и строительной отрасли по всему архипелагу».

Высокоплан SkyCourier, сертифицированный FAA в марте 2022 года, предлагается в грузовом и пассажирском вариантах, а также в конфигурации combi или с гравийным комплектом для выполнения миссий в удаленных местах с низкими эксплуатационными расходами. 19-местный вариант оснащен дверями для экипажа и пассажиров и большими окнами кабины, в то время как грузовой вариант может вместить три грузовых контейнера LD3 с полезной нагрузкой 6000 фунтов.



## Avincis получила в лизинг два H145

Европейский вертолетный оператор Avincis получил в лизинг два Airbus H145 от лизинговой группы LCI. Оба вертолета будут задействованы в операциях Avincis HEMS (вертолетной службы экстренной медицинской помощи). Один из них присоединится к вертолетному парку в Италии, что укрепит сеть баз Avincis в стране. Другой – к парку Avincis в Швеции, чтобы удовлетворить растущие потребности клиентов в регионе.

В начале 2025 года для поддержки шведских партнеров по EMS будут поставлены еще две пятилопастные машины H145. Avincis поддерживает долгосрочные партнерские отношения с LCI и уже имеет с этой компанией договоры лизинга, охватывающие широкий спектр типов. Все эти вертолеты выполняют критически важные задачи в различных странах.

Глобальный авиапарк Avincis в настоящее время насчитывает около 60 вертолетов Airbus, которые имеют решающее значение для обеспечения безопасных, надежных и бесперебойных полетов с баз в Европе, Африке и Южной Америке.

Джон Боаг, генеральный директор Avincis, отметил, что поставка вертолетов укрепляет уверенность в потенциале глобального рынка авиационных услуг в чрезвычайных ситуациях и соответствует требованиям краткосрочной и долгосрочной стратегии развития парка воздушных судов.

## Правительство Великобритании отменило контракт на вертолетный трансфер

Выборы в Великобритании в июле привели к тому, что у власти оказалась Лейбористская партия. До этих выборов один из членов парламента – Эмили Торнберри (Лейбористская партия) – неоднократно поднимала вопросы в Палате общин относительно контракта на вертолеты. Эта сделка обеспечивает высокозащищенный транспорт для ключевых министров правительства и уже почти 30 лет находится в ведении частного сектора.

Контракт эволюционировал от двух (позже трех) AS355 в 1996 году и был обновлен до трех A109E лейбористским правительством Тони Блэра. Девять лет назад он был понижен недавно проигравшей выборами Консервативной партией Дэвида Кэ-



мерона и сокращен до одного Leonardo AW109SP GrandNew. Его эксплуатировала компания Sloane Helicopters, которая также заключила контракт на предоставление резервного вертолета, когда основной находился на обслуживании.

Издание HeliHub провело опрос в вертолетной отрасли Великобритании, пришло к мнению, что депутат парламента Эмили Торнберри рассматривала эту сделку как предоставление частного вертолета тогдашнему премьер-министру Риши Сунаку и упустила из виду преимущества экономии времени при перелете на вертолете и значительное снижение риска безопасности за счет отказа от поездок на наземном транспорте. Торнберри также проигнорировала тот факт, что министр обороны Бен Уоллес в правительстве Сунака впервые выступил с идеей расторгнуть этот контракт в июле 2023 года.

Теперь премьер-министр Кир Стармер и министр обороны Джон Хили решили не продлевать контракт, срок действия которого истекает в конце 2024 года, заявив, что это была их идея.

Теперь Великобритания присоединяется к Канаде, став единственной страной G7 без правительственной вертолетной службы. Для Канады это более понятно, поскольку расстояния между городами гораздо больше, а вертолетные сообщения гораздо менее актуальны. В результате канадские Королевские ВВС используют самолеты Challenger CL604, во многом так же, как Королевские военно-воздушные силы Великобритании используют пару самолетов Falcon 7X для полетов на большие расстояния.

## Skyside добавляет в парк G550

Австрийский оператор Skyside заявляет, что переживает впечатляющий рост, благодаря расширению парка воздушных судов и амбициозным планам на будущее. В настоящее время компания эксплуатирует разнообразную линейку воздушных судов, включая Gulfstream G550, Global 6000 и два Falcon 2000 EX/LX, а в ближайшем будущем парк пополнится дополнительными самолетами.

Skyside имеет сильное международное присутствие в нескольких ключевых местах. Главный офис компании находится в Вене, а новый офис продаж – в Гамбурге, Германия. Компания также поддерживает свою глобальную деятельность, располагая ангаром в Пафосе, Кипр.

Недавно поступивший в эксплуатацию Gulfstream G550 стал самым дальнемагистральным самолетом компании, доступным для чартерных перевозок. Skyside управляет несколькими самолетами, принадлежащими компании, и активно стремится привлечь в свой парк больше владельцев воздушных судов.

«Это лето было насыщенным и успешным для Skyside», - говорит менеджер по маркетингу Дженнифер Корч. «Falcon 2000EX завоевал популярность для более коротких перелетов, а Falcon 2000LX предназначенный для трансатлантических перелетов, демонстрирует свои возможности на большие расстояния. В ответ на этот рост мы расширяем команду, чтобы удовлетворить возросший спрос и обеспечить бесперебойное и эффективное обслуживание».

## Fly Alliance запускает программу долевого владения

Fly Alliance вышел на рынок долевого владения предлагая 1/8 часть самолета за \$595000: клиенты могут летать на самолете 50 часов в год. Основу парка новой программы составят Citation XLS, которые оператор получил непосредственно от Textron. Ранее самолеты были приобретены производителем на вторичном рынке и полностью модернизированы перед продажей в Fly Alliance.

Срок действия программы составляет 48 месяцев. Почасовая ставка составляет \$6495 плюс топливо с надбавкой в размере 10%. Время ожидания в непиковый период составляет 48 часов, из которых восемь часов доступны за дополнительную плату. Ежемесячная плата за управление не взимается.

Президент Fly Alliance Крис Таска рассказал, что

оператор получил от Textron Aviation четыре самолета XLS, три из которых в настоящее время находятся в эксплуатации. В парке авиакомпании появилось еще два самолета Excel.

За первые шесть месяцев 2024 года Fly Alliance занимала 18-е место в рейтинге крупнейших бизнес-операторов Северной Америки.

В прошлом году Fly Alliance пополнил список эксплуатантов Cessna Citation XLS Gen2. Новый самолет стал частью крупного заказа на 20 джетов Citation, который был подписан зимой прошлого года. В рамках контракта оператор получит 12 Cessna Citation XLS+ Gen 2, шесть Cessna Citation Latitude и два Cessna Citation Longitude.



## «Вельталь-авиа»: первый Challenger 850

Этим летом оператор деловой авиации «Авиакомпания «Вельталь-авиа» увеличил свой флот, пополнив его первым деловым самолетом тяжелого класса Challenger 850. Компоновка воздушного судна позволяет перевозить с комфортом до 15 пассажиров. В багажном отсеке размещаются 15-20 мест багажа стандартного размера. В зависимости от загрузки самолета продолжительность полета может достигать 6 часов.

Свой первый полет Challenger 850 с бортовым номером RA-73560 выполнил 9 июля этого года по маршруту Москва – Санкт-Петербург – Москва. Лето еще не завершилось, а пассажиры авиаком-

пании уже выбрали самолет для полетов по таким направлениям, как Сочи, Уральск, Баку, Стамбул, Бодрум, Дубай.

Авиакомпания «Вельталь-авиа» располагает собственным центром технического обслуживания и ремонта самолетов на базе аэропорта «Омск - Центральный» (г.Омск), что позволило привести самолет в идеальное техническое состояние, выполнить все тяжелые формы ТО и провести полную реновацию его салона. Находиться на борту Challenger 850 – истинное удовольствие даже для искушенных ценителей комфортных полетов. Об этом свидетельствуют отзывы постоянных клиентов авиа-

компании, высоко оценивших новую единицу флота «Вельталь-авиа». Интерьер бизнес-джета продуман до мелочей: от коврового покрытия из натуральной шерсти и мягких кожаных кресел молочного цвета до изысканной посуды и столовых приборов. К каждому рейсу на борт доставляются и заботливо сервируются блюда и самые свежие фрукты из лучших ресторанов Москвы, а также напитки на любой вкус. По желанию заказчика меню для рейса может быть составлено индивидуально с учетом пожеланий каждого пассажира.

Поводы для авиаперелета могут быть разными. Важным критерием при выборе оператора деловой авиации является высокий уровень клиентоориентированности. Бережное отношение к каждой минуте заказчика, уважение к изменению планов VIP-пассажиров и готовность обеспечить безупречные условия для многочасового перелета являются залогом долгого и приятного сотрудничества авиаперевозчика с клиентами. «Наши гости всегда остаются довольны высоким профессионализмом и заботой экипажей «Вельталь-авиа». Что неудивительно, так как безопасность и комфорт пассажиров – главные приоритеты руководства и всего коллектива «Авиакомпания «Вельталь-авиа», говорят в компании.

Напомним, что помимо нового Challenger 850 авиакомпания располагает флотом из семи самолетов типа Hawker, и за свою почти 25-летнюю успешную работу зарекомендовала себя как надежный партнер в сфере деловой авиации. Также компания предлагает услуги медицинской эвакуации, технического обслуживания и менеджмента воздушных судов.



## FlightGlobal отмечает Cirrus и Daher в Топ-100 мировых авиакосмических компаний

Ежегодный рейтинг авиакосмических компаний от FlightGlobal отражает их успехи и достижения отрасли. В этом году в Топ-100 отметились производители авиации общего назначения Cirrus и Daher.

Cirrus Aircraft, производитель легких самолетов, впервые вошла в рейтинг благодаря инновациям, таким как парашютная система на SR20 и технология Garmin Safe Return на Vision Jet. Базирующаяся в Дулуте (штат Миннесота) компания Cirrus Aircraft, которая с 2011 года принадлежит китайскому авиакосмическому гиганту AVIC, производит SR22, самый продаваемый поршневого самолет на протяжении более 20 лет, а также SF50 Vision Jet, единственный однодвигательный реактивный самолет на рынке.

Хотя частники остаются крупнейшей клиентской группой компании, Cirrus проникает в сегменты чартеров Part 135 и корпоративных полетов, а также расширяет свой рынок за пределами Северной Америки, особенно в Европе, где культура частных полетов менее развита.

В 2021 году компания Cirrus представила новейшую версию своего самолета Vision Jet — G2+, которая оснащена бортовым Wi-Fi Gogo и улучшенной версией двигателя Williams International FJ33-5A.

Французская компания Daher поднялась на четыре позиции вверх в рейтинге, на 55-е место, с рекордным ростом выручки почти на 60% за финансовый год. Ей в этом помогли стабильные продажи в 2023 году турбовинтовых самолетов TBM и Kodiak, но

главным фактором стало приобретение в 2022 году у Triumph завода во Флориде по производству авиационных конструкций вместе с 400 сотрудниками.

На предприятии производятся компоненты для Boeing и Gulfstream, однако Daher оказалась втянута в судебный спор с бывшим владельцем из-за предполагаемых нарушений контракта в ходе процедуры комплексной проверки.

Семейная компания Daher работает в авиакосмической отрасли с момента покупки бывшего предприятия Socata в Тарбе, где производятся самолеты серии TBM, в 2008 году, а затем в 2019 году добавила линейку Kodiak от Quest. До этого она была в основном логистической и сервисной компани-

ей, и в этих секторах она продолжает работать и по сей день, предоставляя, например, услуги по контрактному проектированию и квалифицированных рабочих для производственных линий Airbus.

Поставив 74 самолета в прошлом году, компания Daher заявила в феврале, что планирует выпустить «более 80» самолетов в 2024 году. Компания рассматривает возможность переноса части производства TBM 960 и Kodiak в Стюарт, чтобы смягчить ограничения по мощности на своих текущих линиях окончательной сборки и возможные протекционистские меры со стороны новой администрации США.

[Top 100 aerospace companies by revenue 2023](#)



## На Мальдивах запланирован масштабный проект в области воздушной мобильности

Дубайский оператор Air Chateau DWC, государственная компания региональных аэропортов Мальдивских островов и Wings Capital Management из Абу-Даби подписали меморандум о взаимопонимании по внедрению VVIP услуг воздушного такси, коммерческих грузовых и пассажирских перевозок на eVTOL и созданию инфраструктуры на Мальдивах в рамках проекта Elevate Maldives.

Проект направлен на создание до 100 гибридных вертипортов на 1200 островах, включая зоны приземления и отрыва (TLOF), зоны захода на посадку и взлета (FATO), зоны безопасности, залы ожидания терминалов, а также зарядную и огнезащитную инфраструктуру. Кроме того, проект предусматривает разработку 500 дрон-портов, предназначенных для грузовых операций, поддер-

живающих логистику первой, средней и последней мили, все они оборудованы зарядными станциями и огнезащитными системами.

Количество региональных аэропортов планируют увеличить до 15, в будущем права на эксплуатацию будут переданы Air Chateau на срок до 20 лет.

«Учитывая, что общий объем рынка туристических авиаперевозок оценивается примерно в полмиллиарда долларов в год, Мальдивы демонстрируют потенциал островной воздушной мобильности, аналогичный региональной воздушной мобильности и городской воздушной мобильности», - комментирует Самир Мохаммед, председатель правления и основатель Air Chateau. «Наши вертолеты и будущие операции eVTOL будут просто дополнять существующие виды транспорта, не конкурируя с ним».

Ранее Управление гражданской авиации Дубая (DCAA) выдало сертификат компании Air Chateau DWC, дающий ей разрешение на строительство новых аэропортов и вертодромов. Авиакомпания заявила, что одобрение позволит ей продвигаться вперед в реализации планов, которые включают крупномасштабный вертолетный проект в ОАЭ, объявленный в октябре. В ноябре Air Chateau подписала предварительное соглашение о покупке до 100 eVTOL Archer Midnight. Компания, акционером которой является базирующийся в Дубае ArcosJet, уже располагает парком вертолетов и коммерческой вертодромом на восемь посадочных площадок в VIP-терминале Al Maktoum International Airport.



## В столице Китая открылся крупнейший центр деловой авиации

Executive Naite открыла новое подразделение ТОиР в пекинском международном аэропорту Дасин (Daxing International Airport). Площадь нового комплекса составляет 7 150 кв.м. Управление новым комплексом будет осуществляться Capital Airport Holding Business Aviation Management (CBM).

Новый центр ТОиР, являющийся частью специализированного комплекса бизнес-авиации площадью 400 000 кв.м. в Дасине, призван предоставить эксплуатантам воздушных судов альтернативный доступ к главному пекинскому аэропорту, где CBM уже предоставляет полный комплекс услуг по обслуживанию воздушных судов. Новая база Executive Naite расширяет спектр услуг по техническому обслуживанию, которые компания предоставляет с 2010 года в китайском международном аэропорту Тяньцзинь Биньхай, где у нее есть центр площадью 2 700 кв.м. В настоящее время в столичном аэропорту нет услуг по техническому обслуживанию бизнес-авиации.

По словам Пола Десгрессейлье, генерального менеджера ExecuJet Naite General Aviation Services, отрасль деловой авиации Китая в настоящее время демонстрирует признаки восстановления после спада, вызванного Covid. По прошествии нескольких лет, когда авиапарк в Китае сокращался, начинают поставляться новые самолеты, и международным операторам стало проще совершать полеты в страну и внутри нее.

Китайская компания Executive Naite, которая до 2016 года входила в состав совместного предприятия с европейской группой бизнес-авиации ExecuJet, намерена обслуживать 16 типов самоле-

тов. Первоначально эти типы будут включать самолеты Embraer Phenom, Legacy и Lineage, модели Gulfstream GIV, GV и G600, самолеты Bombardier Learjet, Challenger и Global, а также все текущие серийные модели Falcon, включая новый 6X.

Компания ожидает, что новый центр технического обслуживания в Дасине получит одобрение Управления гражданской авиации Китая (СААС) в сентябре, а FAA, которое уже провело инспекцию нового центра в Дасине, вскоре выдаст сертификат по Part 145. В октябре европейское агентство EASA должно проинспектировать объект.

Десгрессейлье предсказал, что сочетание гораз-

до большего количества свободного пространства и более низких затрат на обслуживание, вероятно, побудит операторов бизнес-авиации перейти в этот аэропорт. Он сказал, что аэропорт станет важным рынком для транзитных перевозок, в том числе для некоторых воздушных судов из Юго-Восточной Азии, и что базирующиеся в нем операторы также могут начать там работать.

В новом центре деловой авиации в Дасине есть паркинг для 125 бизнес-джетов, а также пять ангаров. Аэропорт работает в режиме 24/7 для въезда и выезда, внутренние рейсы выполняются здесь с апреля 2023 года, а международные рейсы разрешены с 27 августа.





## Pilatus расширяет присутствие в США

Швейцарский производитель популярных самолетов, турбовинтового PC-12 и реактивного PC-24 Super Versatile Jet, заключил соглашение о создании собственного флагманского центра продаж, дизайна и сервисного обслуживания в Брадентоне, штат Флорида.

На церемонии в международном аэропорту Са-

расота-Брадентон (KSRQ) руководители Pilatus и представители администрации аэропорта подписали соглашение о выделении 7 га земли в северной части аэропорта для строительства нового современного центра продаж и обслуживания. Первоначально в новом центре обслуживания клиентов будет работать более 50 человек, которые будут управлять продажами, обслуживанием, про-

ектированием и поставкой самолетов Pilatus на юго-востоке США.

Проект будет включать в себя 5000 кв.м., предназначенных для технического обслуживания, распределения запасных частей и поставок новых самолетов, а также дополнительные 1600 кв.м. мастерских, офисных и административных помещений. Ожидается, что объект будет введен в эксплуатацию к середине 2026 года. Планы по дальнейшему развитию предприятия Pilatus в Брадентоне включают окончательную сборку самолетов для поставки в Северную и Южную Америку, и в конечном итоге на нем могут работать до 300 человек.

Во Флориде и на Восточном побережье США сосредоточена самая высокая в мире активность по эксплуатации, продаже и сервисному обслуживанию самолетов Pilatus. В 2022 году только в штате Флорида было выполнено более 6200 полетов на самолетах Pilatus, комментируют в компании.

Строительство нового завода в Брадентоне является частью более масштабной стратегии компании по поддержке растущего парка из более чем 2250 самолетов Pilatus, которые уже базируются в Северной и Южной Америке. Передовая практика в области проектирования оборудования и обслуживания клиентов будет передана в глобальную сеть независимых авторизованных центров продаж и обслуживания Pilatus, чтобы владельцы и эксплуатанты самолетов Pilatus по всему миру могли наслаждаться постоянным, бесперебойным и исключительным опытом владения, резюмируют в компании.



## Jefferies: запасы на вторичном рынке в августе продолжают расти, а цены снижаться

Согласно последнему отчету Jefferies, запасы бизнес-джетов на вторичном рынке в этом месяце продолжали расти, увеличившись на 20% в годовом исчислении и на 4% по сравнению с июлем. Ссылаясь на данные Amstat и собственные, Jefferies добавила, что запасы более свежих самолетов, которые были выпущены менее семи лет назад, выросли на 23% в годовом исчислении, но все еще находятся на низком уровне в 3,9%.

В целом, в этом месяце на продажу выставлено 1259 бизнес-джетов, что составляет 5,2% от обще-

го парка, в то время как в августе 2023 года продавался 1051 самолет. Процентная доля парка на вторичном рынке выросла по сравнению со средним показателем за год на уровне 4,6%. Это увеличение касается самолетов всех размеров: средние – на 23%, тяжелые – на 19%, а легкие – на 18% в годовом исчислении. В то же время цены снизились на 8% в годовом исчислении и не изменились по сравнению с июлем.

Если рассматривать рынок по производителям, то количество самолетов Embraer, выставленных

на продажу, не изменилось по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составило 39 единиц, что составляет 3,3% от общего парка. Увеличение количества самолетов Legacy компенсировало сокращение количества моделей Phenom. Средние цены на самолеты Embraer снизились на 10%, до \$11,9 млн.

Тем временем, запасы Bombardier увеличились на 13% и составили 69 самолетов или 3,9% от общего парка. Запасы Learjet выросли на 40%, а Global – на 24%, в то время как количество доступных Challenger сократилось на 29%. Средняя цена снизилась на 7%, до \$21,9 млн.

Запасы Gulfstream также выросли на 27% и составили 90 бизнес-джетов или 4% от общего парка по сравнению с 3,2% год назад. Это связано с увеличением количества доступных G650 на восемь, а G450 – на шесть единиц. Средняя цена Gulfstream снизилась на 12%, до \$21,6 млн.

Доступный парк самолетов Cessna Citation увеличился на 33% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что обусловлено появлением на рынке еще 20 самолетов CJ2/CJ2+ и 12 дополнительных самолетов Sovereign. Доступные самолеты составляют 4,1% от общего парка Citation Jet. Цены снижены на 4%.

Кроме того, запасы Dassault увеличились на 28% в годовом исчислении и составили 4,4% от активного парка, по сравнению с 3,5% год назад. Но этот рост произошел из-за низкой базы в 23 самолета, выставленных на продажу, отметили в компании. Цены на джеты Falcon снизились на 7%.



## Global Jet Capital: Рынок бизнес-джетов продолжает нормализовываться

Во втором квартале 2024 года рынок бизнес-джетов продемонстрировал признаки стабилизации, количество рейсов незначительно сократилось до 916 561 по сравнению с 937 660 в аналогичном периоде прошлого года, говорится в анализе, опубликованном Global Jet Capital.

«Во втором квартале 2024 года количество рейсов сократилось на 2,3% по сравнению с предыдущим годом, причем снижение было равномерно распределено по всему миру. Геополитические угрозы привели к незначительному снижению трафика в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке. Долевые операторы оставались сильнейшим сегментом на рынке и продолжали демонстрировать умеренный рост и устойчивый спрос», - говорится в отчете.

Несмотря на то, что общее количество рейсов было ниже пика в 2022 году, оно все же превысило допандемийный уровень. Несмотря на снижение в годовом исчислении, трафик увеличился на 6,4% по сравнению с первым кварталом 2024 года, а спрос оставался выше уровня, существовавшего до COVID-19.

В Global Jet Capital заявили, что эта тенденция отражает уникальное ценностное предложение отрасли, включающее такие факторы, как личная безопасность, гибкость, производительность и комфорт, которые привлекают все большее число новых пользователей.

Что касается сделок, то после относительно слабо-

го 2023 года и начала 2024 года продажи новых и поддержанных бизнес-джетов во втором квартале выросли по сравнению с прошлым годом. Общее количество сделок составило 1297 (993 с поддержанными и 304 с новыми самолетами) на общую сумму \$14,8 млрд.

В денежном выражении средняя стоимость сделок с новыми самолетами выросла на 16%, до \$25,3 млн, по сравнению с прошлым годом из-за проблем с поставками, с которыми столкнулись производители, в то время как стоимость поддержанных самолетов выросла на 8% в годовом исчислении, до \$7,1 млн.

«За последние несколько лет новые поставки были перенесены из-за проблем с цепочками поставок и нехваткой рабочей силы, вызванных последствиями пандемией COVID-19. Новые поставки также были приостановлены из-за задержек с сертификацией новых самолетов», - говорится в отчете Global Jet Capital о сделках, совершенных во втором квартале.

Продолжая тенденцию, начавшуюся во второй половине 2022 года, во втором квартале 2024 года количество объявлений о продаже воздушных судов также увеличилось. «В 2024 году увеличение количества объявлений о продаже воздушных судов было обусловлено появлением более старых самолетов. К концу второго квартала продажи самолетов 13-летней давности и старше выросли на 11,9% по сравнению с 5,1% для самолетов моложе 12-ти лет. При этом самолеты возрастом 13 лет и старше составили 71% от всех предложений», - говорится в сообщении Global Jet Capital.



## Американский рынок разогревается на фоне замедления в Европе после Олимпиады

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 34-й неделе (19-25 августа) во всем мире было выполнено 70242 рейса бизнес-джетов, что на 1% больше, чем на той же неделе 2023 года. 34-я неделя была сильнее, чем тенденция за последние четыре недели в годовом исчислении, которая снизилась на 1%, как и тенденция с начала года.

Активность Part 135 и 91K выросла на 4% по сравнению с прошлым годом, а тенденция за последние четыре недели на 1% опережает прошлогоднюю. Чуть менее четверти рейсов бизнес-джетов на 34-й неделе были выполнены компаниями по управлению воздушными судами, а долевые операторы совершили чуть более 13000 рейсов, что составляет 19% всех полетов бизнес-джетов на 34-й неделе.

### Северная Америка

На 34-й неделе в Северной Америке было выполнено 48898 рейсов бизнес-джетов, что на 4% больше,

чем на той же неделе 2023 года. На доминирующий рынок США пришлось 46947 полетов, что обеспечило рост на 4% в годовом исчислении. Среди самых загруженных штатов США, во Флориде наблюдался рост на 2% по сравнению с 32-й неделей прошлого года, в Калифорнии и Техасе – на 9% в годовом исчислении. В этих трех штатах было выполнено почти 13000 рейсов бизнес-джетов, что составило примерно 28% от всех вылетов на 34-й неделе в США.

Несмотря на рост числа рейсов на 34-й неделе, объем полетов в США в этом месяце на 2% ниже прошлогоднего, но все еще на 24% выше, чем в 2019 году. Калифорния была самым загруженным штатом, на этой неделе здесь наблюдался рост на 9% в годовом исчислении. В августе количество рейсов из Сан-Диего в Лос-Анджелес выросло на 25%. Более четверти рейсов из Калифорнии выполняются долевыми операторами, в отличие от чартеров, которые упали на 15% по сравнению с августом 2019 года.

На этой неделе стало известно, что Pilatus собирается открыть новый центр продаж и обслуживания во Флориде. В этом месяце самолеты Pilatus выполнили 7% всех вылетов бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов в штате Флорида. Оба типа, PC-12 и PC-24, летают больше, чем в любом августе за последние 5 лет, причем PC-12 занимают 90% активности Pilatus во Флориде в этом месяце. В категории суперлегких джетов PC-24 в августе выполнил 9% вылетов этом штате, Cessna Citation Excel доминирует в этом сегменте с 72% рынка.

### Европейский регион

На 34-й неделе трафик бизнес-авиации в Европе упал на 3% по сравнению с той же неделей прошлого года. Четырехнедельный тренд в Европе сейчас снизился до +2% по сравнению с прошлым годом, спрос нормализовался после всплеска, связанного с Олимпиадой. Тенденции августа соответствуют тренду последних четырех недель, Франция, принимавшая Олимпиаду, остается рынком номер

City Flow	Flights	% of total	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
Los Angeles (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	727	4.6%	-2.7%	-13.2%	-19.8%	54.7%	-3.6%
Los Angeles (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	682	4.3%	-9.7%	-17.6%	-12.1%	10.4%	-6.1%
Los Angeles (US-CA) - San Francisco (US-CA)	602	3.8%	-7.5%	-18.5%	-22.5%	39.0%	-27.7%
San Francisco (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	580	3.7%	-12.3%	-22.5%	-26.1%	37.4%	-29.1%
San Diego - Los Angeles (US-CA)	289	1.8%	25.1%	-6.2%	-11.1%	12.5%	30.2%
Los Angeles (US-CA) - San Diego	246	1.6%	10.3%	-8.2%	-11.5%	27.5%	17.7%
Los Angeles (US-CA) - Phoenix (US-AZ)	244	1.5%	-15.0%	-24.0%	-26.3%	-5.4%	23.9%
San Francisco (US-CA) - San Francisco (US-CA)	209	1.3%	-11.8%	-14.3%	-20.8%	14.8%	-15.7%
Los Angeles (US-CA) - Monterey (US-CA)	198	1.2%	21.5%	4.2%	-8.8%	153.8%	26.9%
Monterey (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	192	1.2%	16.4%	-5.9%	-9.4%	128.6%	17.8%
Grand Total	15,869	100.0%	1.1%	-8.2%	-14.4%	26.7%	8.9%

Направления полетов деловых самолетов из Калифорнии, с 1 по 25 августа 2024 года по сравнению с предыдущими годами

Arrival Airport	Flights	% of total	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
LIEO, Olbia Costa Smeralda	1,425	28.5%	8.1%	11.1%	0.8%	27.5%	13.5%
LEIB, Ibiza	972	19.4%	2.0%	-10.0%	-9.7%	25.9%	4.5%
LEPA, Palma De Mallorca	762	15.2%	-6.0%	-14.6%	-22.1%	15.5%	12.9%
LGMK, Mikonos	455	9.1%	1.6%	-7.1%	-11.1%	4.6%	-25.0%
LEBL, Barcelona Intl.	367	7.3%	2.8%	-13.4%	3.7%	43.4%	1.1%
LIRN, Naples Intl.	315	6.3%	-43.3%	-47.1%	-56.6%	2.6%	33.5%
LYTV, Tivat	242	4.8%	26.7%	21.0%	-28.6%	-2.4%	28.0%
LDDU, Dubrovnik	209	4.2%	5.0%	-12.9%	-43.7%	-34.3%	29.0%
LDSP, Split	182	3.6%	-3.2%	-18.0%	-30.8%	-34.1%	5.8%
LGSR, Santorini	72	1.4%	-5.3%	-28.7%	-37.4%	7.5%	-42.9%
Grand Total	5,001	100.0%	-1.9%	-9.5%	-18.6%	12.2%	6.1%

Трафик бизнес-джетов на некоторых летних направлениях с 1 по 25 августа 2024 г.

один, рост 7% в годовом исчислении. Подъем во время турнира УЕФА, наблюдавшийся в Германии, был недолгим, и активность бизнес-джетов в этом месяце снизилась по сравнению с предыдущими 5-ю годами. На три крупнейших рынка, Францию, Италию и Великобританию, приходится 43% всех вылетов бизнес-джетов в Европе в этом месяце.

Ницца (LFMN) является самым загруженным аэропортом в августе, активность на уровне прошлого года, на 5% больше по сравнению с 2019 годом. В Ле-Бурже (LFPB) в этом месяце было выполнено чуть более 1500 рейсов, что на 34% больше, чем в прошлом году, поскольку интерес к Олимпийским играм стимулировал активность в этом регионе.

Европейское лето после Олимпиады, похоже, отличается неоднозначной активностью. Например, Ольбия, где наблюдается самый высокий уровень активности бизнес-джетов за последние 5 лет, контрастирует с Неаполем, где трафик вдвое меньше, чем было раньше. На Санторини и Миконосе

наблюдалось значительное падение активности бизнес-джетов по сравнению с 2019 годом, вылеты в эти аэропорты из Афин (LGAV) сократились более чем на 70% по сравнению с августом 2019 года.

В масштабах всей Европы в августе на легкие джеты приходится почти четверть активности. Суперсредние и ультрадальние бизнес-джеты более загружены, чем в любом августе за последние 5 лет. Активность суперсредних самолетов на внутренних маршрутах в Италии набирает обороты, а самым загруженным международным сообщением в этом месяце является Франция - Великобритания.

### Остальной мир

В остальном мире, за пределами США и Европы, на 34-й неделе зафиксировано снижение на 0,3%, с ростом на 11% трафика бизнес-джетов в Азии, что нивелировано резким падением активности в странах Ближнего Востока и Африки. В этом месяце объем полетов на Ближнем Востоке упал на 6% по

сравнению с прошлым годом, чартерные рейсы в регионе снизились почти на четверть в годовом исчислении. Внутренняя активность бизнес-джетов в Саудовской Аравии снизилась более чем вдвое по сравнению с прошлым годом, в отличие от трафика внутри ОАЭ, который на 31% опережает прошлогодний. Спад в Африке исходит из Южной Африки и Нигерии, где в августе трафик снизился на 22% и 69% в годовом исчислении соответственно.

**Управляющий директор WINGX Ричард Коэ комментирует:** «За последнюю неделю количество рейсов Part 135 и 91K в Техасе и Флориде выросло более чем на 10%, и в августе демонстрирует тенденцию к росту на 5%, что контрастирует со снижением активности бизнес-джетов в США на 1% за 8 месяцев 2024 года. Всплеск активности в США в конце лета можно сравнить с замедлением после Олимпиады в Европе, хотя в Ницце по-прежнему наблюдается устойчивый рост, а в Тивате (Черногория) зафиксированы рекордные уровни летной активности».

Operator Type	Flights	% of total	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
Aircraft Management	15,352	35.4%	1.6%	-12.0%	-22.7%	5.8%	3.9%
Branded Charter	12,303	28.4%	-5.0%	-13.0%	-24.5%	-10.9%	-3.0%
Fractional Ownership	6,194	14.3%	6.1%	14.5%	16.9%	49.8%	57.6%
Corporate Flight Department	2,258	5.2%	-13.7%	-30.6%	-33.7%	-13.1%	-26.8%
Under Research	2,026	4.7%	212.2%	218.6%	352.2%	461.2%	503.0%
Private Flight Department	1,862	4.3%	-14.1%	-13.4%	-7.2%	21.4%	4.4%
Ambulance / Medical	1,825	4.2%	1.8%	13.8%	89.9%	110.0%	52.1%
Government / Military	710	1.6%	-1.4%	-20.3%	-4.1%	-20.2%	-28.1%
Shuttle	703	1.6%	-11.7%	-16.1%	4.1%	12.8%	0.1%
Cargo / Logistics	53	0.1%	112.0%	-25.4%	39.5%	120.8%	112.0%
Grand Total	43,334	100.0%	1.5%	-7.1%	-13.3%	9.2%	8.8%

Вылеты бизнес-джетов в Европе по типу операторов, 1–25 августа 2024 г.

Departure Country	Flights	% of total	vs 1Y ago: Flights	vs 2Y ago: Flights	vs 3Y ago: Flights	vs 4Y ago: Flights	vs 5Y ago: Flights
Canada	488	9.7%	4.9%	11.7%	46.1%	121.8%	70.0%
China	462	9.2%	-29.6%	181.7%	20.0%	22.2%	17.9%
India	321	6.4%	19.8%	61.3%	100.6%	597.8%	107.1%
Brazil	313	6.2%	8.7%	18.1%	62.2%	169.8%	114.4%
United Arab Emirates	241	4.8%	-1.2%	-1.6%	67.4%	72.1%	164.8%
Mexico	223	4.4%	-8.2%	22.5%	23.9%	114.4%	68.9%
Australia	215	4.3%	-15.0%	-0.5%	225.8%	150.0%	35.2%
Japan	201	4.0%	5.2%	93.3%	224.2%	458.3%	48.9%
Hong Kong	149	3.0%	8.0%	136.5%	396.7%	109.9%	39.3%
Indonesia	149	3.0%	-12.9%	39.3%	210.4%	413.8%	46.1%
Grand Total	5,013	100.0%	-7.8%	20.1%	44.0%	107.8%	47.6%

Вылеты сверхдальних бизнес-джетов в остальном мире

## Можно ли передавать управление вертолетом по доверенности?

Считается нормальной практикой, когда автомобилем можно управлять по обычной или генеральной доверенности. А можно ли использовать доверенность для управления воздушным судном, в частности, вертолетом? Разберемся подробнее со специалистами «Уральской Вертолетной Компании – URALHELICOM»

### **Является ли вертолет транспортным средством?**

Вертолет любого типа и модификации – это такое

же транспортное средство, как грузовой или легковой автомобиль. Это факт. Действующим в РФ законодательством предусмотрена передача управления транспортным средством. Управление можно передать на основании доверенности, которую можно оформить как в произвольной форме и заверить нотариусом, так и в нотариальном кабинете за определенную плату. Такое разрешение распространяется и на частные вертолеты.

На сегодняшний день порядок передачи управления вертолетом регламентируется приказом

Министерства транспорта № 128 от 31 июля 2009 года. Также согласно Воздушного кодекса и свода Федеральных авиационных правил во время полета у КВС должны быть в наличии определенные документы. К ним относятся свидетельство о регистрации вертолета и нотариально заверенная доверенность. Если за штурвалом находится какой-либо человек, но в присутствии собственника, то доверенность не нужна.

Важный момент: владелец вертолета может временно назначить командиром воздушного судна только подготовленного пилота, имеющего соответствующее, непросроченное свидетельство. Оформить доверенность на человека, не прошедшего обучение и не имеющего документа установленного образца, нельзя.

В случаях, когда винтокрылая машина находится в собственности юридического лица, доверенность на передачу управления не нужна. Вместо нее оформляется задание на полет. Его подписывает уполномоченное лицо компании или организации. Опять же важный момент: вертолет должен быть внесен в сертификат эксплуатанта. Также для удобства эксплуатации винтокрылой машины, оптимизации расходов, разрешается оформить такую доверенность сразу на несколько людей. При этом уведомлять контролирующие органы о назначении командиром воздушного судна определенного лица или группы лиц не нужно.

Следует запомнить, что ответственность за техническое состояние винтокрылой машины и подготовку пилотов несет владелец воздушного транспортного средства. Даже, если вертолет передается



в долгосрочную аренду другой компании, все равно ответственность за его состояние лежит на бенефициаре – конечном собственнике.

### ***Кому можно находиться на борту?***

Перед подготовкой к полету пилот обязан составить список всех людей, которые будут участвовать в перелете. Необходимо внести персональные данные: серию и номер паспорта, Ф.И.О., для детей – номер свидетельства о рождении. Такие же данные должны быть отражены в документах и в отношении членов экипажа: командира, второго пилота, бортпроводника и т.д.

В списке лиц указывается подробный маршрут полета, опознавательные знаки и иные данные. КВС

также указывает сертификат эксплуатирующей организации, в которой числится вертолет. Помните: лица, не внесенные в реестр, к нахождению на борту и перелету не допускаются. В случае умышленного нарушения действующих правил на владельца вертолета и пилота может быть наложен штраф, административное взыскание, а в некоторых случаях – и отзыв действующей лицензии. Как правило, такая мера применяется при выявлении повторных нарушений.

### ***Кому запрещено управлять вертолетом по доверенности***

Лицо, которому передается право управления вертолетом по доверенности, обязано иметь удостоверение пилота установленного образца и допуск на

управление воздушным судном конкретного типа. Помимо этого, пилот обязан иметь действующее положительное заключение врачебно-экспертной летной комиссии – ВЛЭК.

При выявлении нарушений со стороны контролирующих органов виновные лица подвергаются штрафу, величина которого установлена Кодексом об административных правонарушениях. Сумма штрафа варьируется от 2000 до 2500 рублей. Если нарушение выявляется повторно, контролирующий орган имеет право отозвать сертификат летной годности вертолета. В случаях, если пилот управляет винтокрылой машиной без заключения ВЛЭК, доверенности или свидетельства пилота, у него могут отозвать разрешение на проведение полетов на срок до одного года.

### ***Подведем итог***

Итак, можно ли передать управление частным вертолетом другому человеку, не являющемуся собственником? Да, можно. Лицо, которому планируется передача управления, должно иметь:

- действующее удостоверение пилота;
- положительное заключение ВЛЭК;
- оформленное установленным порядком полетное задание, включающее сведения о воздушном судне и перечень всех лиц, которые будут находиться на борту во время полета.

При наличии оформленной и заверенной нотариусом доверенности на право управления вертолетом для физического лица или полетного задания для юридического лица присутствие собственника винтокрылой машины на борту не обязательно.



## Разделить владение самолетом с незнакомцем

Делиться – это весело. Ужин с друзьями, отпуск с родственниками мужа и жены. Но как насчет того, чтобы разделить владение самолетом с незнакомцем?

Для многих это прозвучит далеко не привлекательно. Вы инвестируете миллионы в новый блестящий бизнес-джет (или подержанный самолет) и рассчитываете на полный и бесплатный доступ к нему в режиме 24/7. Верно? По данным Partners In Aviation (PIA), это не так. Компания, специализирующаяся на подборе двух владельцев для совместного использования одного самолета, сообщает, что идея наконец-то набирает обороты, по крайней мере в США.

Хотя PIA вряд ли можно назвать беспристрастным наблюдателем за рынком, есть свидетельства того,

что совместное владение и экономика совместного пользования становятся все более популярными, особенно среди представителей поколения миллениалов в США (родившихся с 1981 по 1996 год) и поколения Z (GenZ, родившиеся с 1996 по 2010 год).

Согласно прошлогоднему отчету Allied Market Research, в 2022 году рынок совместного использования оценивался в \$387,1 млрд и, по прогнозам, достигнет \$827,1 млрд к 2032 году. Это означает, что совокупный годовой темп роста (CAGR) составляет 7,7%. В отчете отмечается, что совместные полеты особенно перспективны для роста. «Совместные перевозки доминировали на рынке в 2022 году, составляя две пятых доли рынка, и, как ожидается, будут доминировать на рынке в течение прогнозируемого периода», - говорится в отчете. «По прогнозам, в период с 2023 по 2032 год этот сегмент

достигнет самого высокого среднегодового показателя в 7,1% благодаря доступности услуг, уникальным скидкам и росту интернет-услуг на рынке». GenZ доминирует в долевой экономике США и, вероятно, сохранит это положение, по крайней мере, до 2032 года.

Очевидно, что авторы не имеют в виду совместное владение бизнес-джетами. Но, по словам Марка Моллоя, президента PIA, в их словах есть резон. Ранее, на протяжении своей более чем 30-летней карьеры в сфере продаж самолетов, Моллой отговаривал потенциальных совладельцев от этой идеи. «Раньше я думал, что структуры совместного владения – хорошая математика, но все остальное – плохо. Математика всегда была захватывающей, но именно то, как вы прорабатываете все детали, вызывало проблемы», - говорит он.

Теперь, когда формализованная структура партнерства закреплена в законе, идея совместного владения привлекает все больше владельцев и несобственников, утверждает он. Ранее большинство партнерств по совместному владению, управляемых PIA, заключались в поиске партнеров, не являющихся владельцами, – часто это были владельцы разнообразных карточных продуктов, которые хотели стать полноправными владельцами самолетов за половину стоимости. Но сейчас компания чаще всего обслуживает индивидуальных владельцев, которые хотят продать половину своих недостаточно используемых самолетов. Моллой предпочитает не разглашать количество клиентов PIA, но подтверждает ряд недавних партнерских сделок. В этом месяце компания заключила контракт с Cessna Citation II во Флориде, а недавние





сделки по совместному владению включают в себя Gulfstream G450 и Praetor 600.

Компания специализируется на поиске совладельцев для трех категорий воздушных судов, на каждую из которых приходится примерно треть сделок. Это легкие джеты, самолеты среднего и суперсреднего размера. Но компания также нашла совладельцев турбовинтовых самолетов, таких как PC-12, и тяжелых бизнес-джетов.

Совладельцы платят единовременный сбор по фиксированной ставке, соответствующей категории воздушного судна, независимо от того, является ли оно новым или бывшим в употреблении. PIA требует от владельцев обязательства на три года, но есть возможность выйти досрочно, хотя выплата полной рыночной ставки за половину их доли не гарантируется при досрочном выходе. По истечении трехлетнего срока у совладельцев есть возможность выйти из договора по полной рыночной цене, рассчитанной независимыми оценщиками, или продлить его на один год, что большинство и делает, говорит Моллой.

По словам PIA, клиентами движут две основные мотивации – затраты и контроль. «Все крупные цифры сокращаются вдвое». Моллой говорит о приобретении, постоянных затратах и некоторых других издержках. Эксплуатационные расходы на 100% покрываются совладельцем, владеющими самолетом.

Другой важной мотивацией является контроль. Совладельцам нравится идея владения самолетом, полета на собственном самолете с постоян-

ным экипажем (который становится как семья) и известной историей технического обслуживания и менеджером.

Третьим мотивом, который приобретает все большее значение, является стремление владельцев снизить выбросы углекислого газа. Моллой считает, что в будущем этому вопросу будет уделяться гораздо больше внимания.

Разве совместное владение самолетом не приводит к конфликтам при организации перелетов? По-видимому, нет. Совладельцы имеют полный доступ к джету раз в две недели и доступ в другие дни, когда другой совладелец не пользуется самолетом. «Эта модель позволяет владельцам пользоваться своим самолетом 25 и более дней в месяц за половину стоимости, что представляет собой выгодное предложение для тех, кому не требуется постоянное использование самолета», - говорит он. Такая доступность обусловлена тем, что каждый из совладельцев обычно использует свой самолет всего от 50 до 150 часов в год – одну или две деловые поездки или поездки на отдых в месяц. По словам Моллоя, для использования 200 часов в год наилучшим вариантом является полное владение или другие решения.

Но, конечно, совместное использование многомиллионных активов, таких как бизнес-джеты, – это не по-американски? Майк Стенгел, руководитель консалтинговой компании AeroDynamic Advisory, говорит нам, что большинство владельцев рассматривают свои возможности в бинарном смысле. «Владельцы могут либо сохранить за собой полное право собственности/доступа/контроля и

нести все расходы, либо монетизировать свой актив через компанию по управлению воздушными судами, которая может зафрахтовать самолет от их имени, чтобы возместить часть затрат», - говорит он. «Программа, предлагаемая PIA, по-видимому, представляет собой золотую середину, когда вы привлекаете только еще одного владельца, с которым вы можете познакомиться и согласовать философию владения, а не фрахтовать судно для неизвестных сторонних клиентов».

Совместное владение очень распространено среди владельцев Cessna и им подобных в авиации общего назначения, но «платформа интересна тем, что на ней можно найти партнеров», - добавляет он. «Тем не менее, всегда будет сегмент владельцев, которые хотят сохранить 100%-контроль и нести 100% расходы только ради удобства и доступности».

Моллой признает: «Совместное использование не в духе американцев – вот почему у людей часто проходит шесть месяцев с момента их первого проявления интереса к PIA и до того, как они соглашаются совместно использовать самолет». Но он замечает, что у молодого поколения наблюдается больший интерес к совместному использованию.

«Экономика совместного использования продолжает оставаться перспективой для следующего поколения, поэтому я абсолютно уверен, что все эти модели совместного использования будут по-прежнему успешными. Сегодня людям удобнее делиться, чем 10 лет назад. И я думаю, что через 10 лет они будут чувствовать себя еще более комфортно с идеей совместного владения бизнес-самолетом, чем сегодня».

## Один или два пилота в кабине?

Новая горячая тема в авиации сосредоточена на концепции, которая сокращает количество пилотов в кабине самолетов транспортной категории (Part 25) и бизнес-джетов. Твердые убеждения по этому вопросу настраивают основных производителей самолетов против профсоюзов пилотов авиакомпаний, в то время как регулирующие органы начинают изучать осуществимость идеи с точки зрения как безопасности, так и эффективности.

С точки зрения производителей, Airbus и Dassault Aviation «прикладывают все силы», используя технологии для сокращения числа или полного удаления пилотов из кабины, в то время как Boeing, похоже, гораздо менее привержен этой идее. Следует отметить, что Dassault изучает возможности

управления одним пилотом для Falcon 10X только в прямолинейных и горизонтальных крейсерских полетах. Кроме того, тысячи находящихся в эксплуатации легких самолетов Cessna, Embraer и Cirrus уже сертифицированы для управления одним пилотом.

Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) с энтузиазмом отнеслось к этой идее и может разрешить сокращенные экипажи на дальнемагистральных рейсах к 2027 году, а полеты с одним пилотом – после 2030 года. FAA до сих пор сохраняет нейтралитет по этому вопросу.

Профсоюзы пилотов всего мира объединили усилия для запуска кампании «Безопасность

начинается с двух» (Safety Starts with 2), утверждая, что сокращение численности экипажа увеличит нагрузку на оставшегося пилота, «устранив критически важный уровень мониторинга, перекрестной проверки и избыточности операций, обеспечиваемых в кабине экипажа вторым пилотом». В совместном заявлении об операциях с одним пилотом группа профсоюзов пилотов заявила: «Это схема, которая представляет значительный риск для безопасности, ориентирована на прибыль».

Пилоты Delta Air Lines и United Airlines в своих последних контрактах четко дали понять, что в кабине экипажа во время коммерческих полетов будет находиться не менее двух пилотов. Обе группы пилотов представлены Ассоциацией пилотов воздушных линий (ALPA).

Согласно [отчету EASA](#) за 2023 год, были введены две новые концепции операций: расширение операций с минимальным экипажем (eMCO) и операции с одним пилотом (SiPO).

SiPO определяются как операции с одним пилотом на всех стадиях, в то время как для eMCO время полета увеличивается за счет отдыха в полете с минимальным летным экипажем. Последнее достигается путем разрешения операций с одним пилотом за штурвалом во время фазы крейсерского полета; оба пилота будут находиться в кабине во время взлета и посадки.

Соответственно, эквивалентный уровень безопасности во время этих операций – один пилот против двух – достигается за счет «помощи с земли, усовершенствованной конструкции кабины со



средствами снижения рабочей нагрузки и обнаружения потери дееспособности пилота».

В своем отчете EASA определило несколько опасностей, основанных на текущих ролях пилотов: или пилот, управляющий (PF), или пилот, контролирующий (PM). Удаление одного пилота из кабины экипажа устраняет критически важную роль PM. Наличие одного пилота в кабине экипажа может привести к отсутствию управления ошибками (PM обнаруживает ошибку), ухудшению управления угрозами, отсутствию осведомленности о ситуации, усталости и скуке, самоуспокоенности, ухудшению принятия решений, проблемам управления рабочей нагрузкой и другим проблемам, таким как физиологические потребности (например, посещение туалета).

Перед назначением генеральным директором Airbus Commercial Aircraft в 2023 году, Кристиан Шерер рассказал Associated Press, что производитель уже разработал технологию, позволяющую летать полностью без пилотов. Он задался вопросом: «Когда мы сможем внедрить ее в больших коммерческих самолетах? Это вопрос, который мы обсуждаем с регулирующими органами и клиентами, но с точки зрения технологий мы не видим препятствий».

В начале 2022 года Airbus представил FedEx два новых грузовых самолета: A321F и A350F, каждый с сокращенным экипажем. Производитель предложил SiPO для A321F и eMCO для A350F. Первоначально A321F должен был эксплуатироваться с двумя пилотами и со временем перейти на

одобрение SiPO – производитель назвал это «один пилот/второй пилот по желанию».

Airbus разрабатывает A350F, который должен поступить в эксплуатацию в 2026 году. Производитель пока не запустил в производство новую версию A321F. Согласно заявлению Airbus о разработке A321F, «существует много исследований, но не все они выходят в свет».

Сторонники этих идей считают, что операции с одним пилотом снизят расходы и уменьшат нехватку пилотов. Другие полагают, что это естественный прогресс технологий и развития самолетов — две вещи, которые упразднили должности штурмана и бортинженера.

Однако полет с одним пилотом будет трудно продать путешествующей публике. Исследовательский отчет, опубликованный Университетом Ковентри, показал, что только 12% респондентов были бы довольны полетом на самолете с одним пилотом. Опрос ALPA показал, что 80% респондентов отдадут предпочтение двум пилотам, работающим вместе при управлении самолетом.

Потеря дееспособности пилота – обоснованная проблема для пассажиров. По данным ALPA, за последние шесть лет FAA сообщило о 39 случаях потери дееспособности пилота. Наиболее серьезные случаи потери дееспособности, приведшие к смерти пилота, связаны с сердечными приступами (сердечно-сосудистыми заболеваниями), в то время как наиболее распространенными являются желудочно-кишечные проблемы, такие как тяжелый

гастроэнтерит, вызванный пищевым отравлением или аллергией.

Airbus и Dassault запретят пилотам с известными медицинскими проблемами оставаться за штурвалом в одиночестве. Однако гораздо сложнее защититься от плохого бургито или аллергии на арахис – и то, и другое может иметь деструктивные последствия.

Другие опасения включают пилотов-нарушителей или пилотов, решивших совершить самоубийство. Пилоты не застрахованы от проблем с психическим здоровьем. В 2015 году второй пилот на Airbus A320 компании Germanwings намеренно разбил свой самолет во Французских Альпах, в результате чего погибло 150 человек, после того как капитан вышел из кабины в туалет.

Профсоюзы пилотов рассматривают разработку концепций с одним пилотом как то, что приведет к нежелательным последствиям. Предположение о том, что одобрение регулирующих органов в Европе приведет к неизбежному одобрению FAA – eMCO проложит путь к SiPO, а первое внедрение этих концепций на грузовых самолетах облегчит введение сокращенного состава экипажа на пассажирских рейсах.

Если профсоюзы пилотов правы, и все эти карты начнут складываться, то может произойти внедрение управления самолетами транспортной категории одним пилотом. Это актуальная тема, и темпы этих разработок набирают скорость.

*Стюарт «Kinn» Лай, AIN*

## Самолет недели

Оператор/владелец: **Private**

Тип: **Piper PA-23-250 Aztec F**

Год выпуска: **1971 г.**

Место съемки: **август 2024 года, Omsk Porovka - UNOY, Russia**



Фото: Дмитрий Петроченко