

The King Air Market – strength in stability

King Air Magazine - March 3, 2023

O mercado King Air – força na estabilidade

Chip McClure - Revista King Air - 03/03/2023

The current aircraft market is enough to make your head spin! Is it getting better or is it getting worse? Are inventory levels actually going up or is it just a bunch of junk listed on Controller.com? What will I pay? Am I able to complete a prebuy inspection? Is it still a seller's market? Or is it a buyer's market? What about supply chain issues? If I pay too much to buy an airplane, is that the end of my pain or just the beginning?

I heard you can't get windshields, pre-coolers, wingnuts ... or pilots. What? Now we have to worry about aircraft parts too?

The company that makes Hawker windshields went out of business. The company that makes pre-coolers is in Israel, but the metal comes from Ukraine. What's a wingnut and why can't you get them? Tires? It's also challenging to get new tires? What's this unobtainium that everyone keeps talking about? With a client's Hawker currently AOG waiting on gear parts and a Mustang in a prebuy at Textron waiting on pre-coolers, the jet world feels a little scary right now, but what about our beloved King Airs?

The answer is things are looking "pretty good"!

O mercado de aeronaves atual é de deixar qualquer um tonto! Está melhorando ou piorando? Os estoques estão realmente aumentando ou é só um monte de sucata anunciada no [portal de vendas] *controller.com*? Quanto vou pagar? Consigo fazer uma inspeção pré-compra? Ainda é um mercado de vendedores? Ou é um mercado de compradores? E quanto aos problemas na cadeia de suprimentos? Se eu pagar caro demais por um avião, será o fim do meu sofrimento ou apenas o começo? Ouvi dizer que não se encontram pára-brisas (*windshield*), pré-resfriadores (*pre-coolers*), porcas de asa (*wingnut*) ... ou pilotos. Como assim? Agora também temos que nos preocupar com peças de aeronaves?

A empresa que fabrica os parabrisas da Hawker faliu. A empresa que fabrica os pré-resfriadores fica em Israel, mas o metal vem da Ucrânia. O que é uma porca de asa e por que não se encontram? Pneus? Também é difícil encontrar pneus novos? O que é esse tal de *unobtainium* [termo técnico/ficcional para um material idealizado, extremamente raro ou impossível de obter, com propriedades perfeitas para uma aplicação específica - termo originado da engenharia dos anos 1950 para descrever materiais hipotéticos necessários para projetos avançados] de que todo mundo fala? Com um Hawker de um cliente atualmente em solo aguardando peças de trem de pouso e um *Citation Mustang* em fase de pré-compra na Textron aguardando pré-resfriadores, o mundo dos jatos parece um pouco assustador no momento, mas e quanto aos nossos queridos *King Air*?

A resposta é que as coisas estão indo "muito bem"!

*Textron is no longer manufacturing the King Air 90 series aircraft;
its pricing on the used market is elevated but stabilized.*

Textron não fabrica mais aeronaves da série *King Air 90*;
seus preços no mercado de usados estão elevados, mas estabilizados.
(por Michael Coleman)



We are waiting for a King Air windshield, but it sounds like a delay, not a disaster. Our client just ordered Raisbeck Leading Edges and Ram Air Recovery for the same airplane and those items have already been received. There was a little wait for their lockers and sweet new 5-blade composite props, but we can deal with that.

The great news for King Air owners and operators is that other than a little hiccup in windshields, Goodyear tires and the lack of replacement automatic window shades for King Air 250s, we are faring really well.

This is mostly because the King Air fleet is the largest fleet of business aircraft ever produced, a total of 7,820 King Airs of various models have been manufactured! As of the writing of this article, there are still 6,165 King Airs listed as “in operation,” which is nearly 79%! That says a lot about the durability of these airframes considering the first King Air rolled off the line in 1964, but it also means that over 1,600 airplanes are no longer in operation – many of which gave up their lives so that their parts keep other King Airs alive. Their airframes resting eternally in salvage yards from Kansas to Oklahoma, to Brandon, Mississippi (a shoutout to my buddy Carl at Davis Aviation). But it’s not just an abundant supply of used parts and spares, the network of vendors that manufacture components for King Airs is vast. In many cases, there is more than one supplier for a specific part or component. I mentioned Goodyear tires because they’re hard to get, but the Michelin tires are not, so in a time when many jets are grounded because of flat spots our beloved King Airs fly on!

What does this mean for King Air values and the King Air market in general? Stability.

The King Air market is still complicated, but it is stable. The first thing to understand is that it’s really several individual markets, divided by major model groups and also by age. Thankfully, we don’t see any issues that will taint the entire market – not supply chain problems and parts availability or concerns about dispatch reliability. The vulnerable King Air remains solid.

Estamos aguardando um parabrisa para um *King Air*, mas parece ser apenas um atraso, não um desastre. Nosso cliente acabou de encomendar os bordos de ataque (*leading edges*) Raisbeck e o sistema de recuperação de ar dinâmico (*Ram Air Recovery*) para a mesma aeronave, e esses itens já foram recebidos. Houve uma pequena espera pelos compartimentos de bagagem (*lockers*) e pelas novas hélices pentapá de material composto, mas podemos lidar com isso.

A ótima notícia para os proprietários e operadores de *King Air* é que, além de um pequeno contratempo com os parabrisas, pneus Goodyear e a falta de persianas automáticas de reposição para os *King Air* 250, estamos nos saindo muito bem.

Isso se deve principalmente ao fato de a frota de *King Air* ser a maior frota de aeronaves executivas já produzida, com um total de 7.820 aviões *King Air* de vários modelos fabricados! Até a data de publicação deste artigo, ainda existem 6.165 aviões *King Air* listados como “em operação”, o que representa quase 79%! Isso diz muito sobre a durabilidade dessas aeronaves, considerando que o primeiro *King Air* saiu da linha de produção em 1964, mas também significa que mais de 1.600 aviões não estão mais em operação – muitos dos quais “perderam suas vidas” para que suas peças mantivessem outros *King Air* em funcionamento. Suas fuselagens repousam eternamente em depósitos de peças usadas, do Kansas a Oklahoma, até Brandon, no Mississippi (um abraço para meu amigo Carl, da *Davis Aviation*). Mas não se trata apenas de um suprimento abundante de peças e componentes usados; a rede de fornecedores que fabricam componentes para *King Air* é vasta. Em

muitos casos, há mais de um fornecedor para uma peça ou componente específico. Mencionei os pneus Goodyear porque são difíceis de encontrar, mas os pneus Michelin não são, então, em uma época em que muitos jatos estão em solo devido a pneus gastos, nossos amados *King Air* continuam voando!

O que isso significa para o valor dos *King Air* e para o mercado de *King Air* em geral? Estabilidade.

O mercado de *King Air* ainda é complexo, mas estável.

O primeiro ponto a entender é que, na verdade, trata-se de vários mercados individuais, divididos por grandes grupos de modelos e também por idade. Felizmente, não vemos nenhum problema que possa afetar todo o mercado – nem problemas na cadeia de suprimentos e disponibilidade de peças, nem preocupações com a confiabilidade operacional. O vulnerável *King Air* permanece sólido.

*The introduction of the King Air 360 included a new redesigned cabin and new interior options.
Electric air conditioning was added as a standard starting this year.
There continues to be a backlog of orders for new aircraft*

O lançamento do *King Air* 360 incluiu uma nova cabine redesenhada e novas opções de interiores.

O ar condicionado elétrico passou a ser item de série a partir deste ano.
Continua havendo uma lista de espera de encomendas de novas aeronaves.
(Textron Aviation)



So, where are we today?

The question I get asked most often is, "What is going to happen with King Air prices?"

I wish I knew; I mean really knew! The reality is, it is no more possible to predict what aircraft values will do in the future than it is to predict what the stock market will do, but we can read the tea leaves and plan accordingly.

So, to answer the question, are the current prices going to remain this high? Yes, I believe they are at least for newer airplanes. In fact, they may even go up more. We do not see any signs that prices are going to drop. With a steady increase in demand and limited inventory, the best we can hope for is stability. We're already there for the late model 90 and 200 series King Airs (more on this later).

Então, onde estamos hoje?

A pergunta que mais me fazem é: "O que vai acontecer com os preços de *King Air*?"

Quem me dera saber! A realidade é que não é possível prever o que acontecerá com os valores das aeronaves no futuro, assim como não é possível prever o que acontecerá com o mercado de ações, mas podemos interpretar os sinais e nos planejar de acordo.

Então, para responder à pergunta, os preços atuais permanecerão tão altos? Sim, acredito que sim, pelo menos para as aeronaves mais novas. Na verdade, podem até subir mais. Não vemos nenhum sinal de que os preços irão cair. Com um aumento constante na demanda e estoque limitado, o melhor

que podemos esperar é estabilidade. Já atingimos esse patamar para os modelos mais recentes das séries 90 e 200 do *King Air* (falaremos mais sobre isso adiante).

As I mentioned earlier, the King Air market is really divided among models, the 90 series, 200 series and 350 series being the most common. You then have the "late models," the "legacy models" and the "old models." It hasn't been that long ago that I would have said that the older and legacy airplanes were in the same market as the new airplanes of the same series, but that has changed. The reality is that banks and finance companies have been harder on older aircraft for many years. While that put downward pressure on the values (think cash buyer), that was the only real problem.

Como mencionei anteriormente, o mercado de *King Air* está realmente dividido entre os modelos, sendo as séries 90, 200 e 350 as mais comuns. Depois, temos os "modelos mais recentes", os "modelos legados" e os "modelos antigos". Não faz muito tempo que eu diria que as aeronaves mais antigas e os modelos legados estavam no mesmo mercado que as aeronaves novas da mesma série, mas isso mudou. A realidade é que bancos e financeiras têm sido mais rigorosos com aeronaves mais antigas há muitos anos. Embora isso tenha exercido pressão para baixo sobre os valores (pense em compradores à vista), esse era o único problema real.

The King Air 200 market seems to be stable with prices elevated from last year, but no longer increasing for now

O mercado do *King Air* 200 parece estar estável, com preços elevados em relação ao ano passado, mas sem aumentos por enquanto.



In today's market we have another factor: insurance. If you tell a prospective buyer they can't get financing, many will just pay cash. But if you tell them their insurance may be a lot more expensive, they start to think a newer airplane might be worth looking into. This is not only an unease for buyers of older airplanes, it is a concern for those purchasing newer airplanes, as well.

No mercado atual, temos outro fator: o seguro. Se você disser a um potencial comprador que ele não conseguirá financiamento, muitos simplesmente pagarão à vista. Mas se você disser que o seguro pode ser muito mais caro, eles começam a considerar a possibilidade de comprar uma aeronave mais nova. Isso não é apenas uma preocupação para quem compra aeronaves mais antigas, mas também para quem compra aeronaves mais novas.

The reality is that the older airplanes will be leaving the operational fleet in record numbers over the next few decades. Of the 6,165 King Airs still flying, more than 2,000 are over 40 years old! The fact is that the already scarce late model King Airs are probably going to become even harder to find. There are a lot of new turboprop airplanes being built, not just King Airs, but Pilatus, TBMs, Pipers and the new Beechcraft Denali. The new airframes will help, but overall, as the older airplanes fall away and the only replacement options are new airplanes, the prices will continue to rise.

A realidade é que os aviões mais antigos deixarão a frota operacional em números recordes nas próximas décadas. Dos 6.165 aviões *King Air* ainda em operação, mais de 2.000 (32%) têm mais de 40 anos! O fato é que os *King Air* de modelos mais recentes, já escassos, provavelmente se tornarão ainda mais difíceis de encontrar. Há muitos aviões turboélice novos sendo fabricados, não apenas

King Air, mas também (monomotores) Pilatus, TBM, Piper e o novo Beechcraft *Denali*. As novas aeronaves ajudarão, mas, no geral, à medida que os aviões mais antigos forem sendo retirados de serviço e as únicas opções de substituição forem aviões novos, os preços continuarão a subir.

The other issue is that the TBMs and Piper M600 might be a decent replacement for the 90 series aircraft, the Pilatus and the Denali very good replacements for the King Air 200 series but ... what about the 350 series?

Outro ponto é que os TBM e o Piper M600 podem ser substitutos decentes para a série 90, o Pilatus e o Denali são ótimos substitutos para a série *King Air 200*, mas ... e a série 350?

Textron built just over 20 King Air 360s last year and that wasn't because of lack of sales; they sold every one they could build and have a serious backlog of orders. Thankfully, the oldest 350 was born in 1990 so they aren't aging out anytime soon, but they still aren't being produced fast enough to meet demand and there aren't any real substitutes. This is why I saved the 350 series for later.

A Textron fabricou pouco mais de 20 aviões *King Air 360* no ano passado (2022), e isso não se deveu à falta de vendas; eles venderam todos os que conseguiram produzir e têm uma carteira de encomendas considerável. Felizmente, o “350” mais antigo foi fabricado em 1990, então eles [“350”] não estão ficando obsoletos tão cedo, mas ainda assim não estão sendo produzidos em ritmo suficiente para atender à demanda e não há substitutos reais. É por isso que deixei a série 350 para depois.

In my 2021 King Air market article, I talked about how King Air values were going up and the 350s were lagging behind. Those who heeded my advice are thankful they did! The average 350 has gone up at least \$1 million and the later models closer to \$2 million.

While the King Air 90 and 200 markets seem to be stable with prices elevated from the year before but no longer increasing, the 350 market is showing its independence. Inventory is very low and prices continue to rise.

No meu artigo sobre o mercado de *King Air* em 2021, mencionei como os valores do *King Air* estavam subindo e os do “350” estavam ficando para trás.

Aqueles que seguiram meu conselho estão agradecidos por isso! O preço médio de um “350” subiu pelo menos US\$ 1 milhão, e os modelos mais recentes, perto de US\$ 2 milhões.

Enquanto os mercados de *King Air 90* e *200* parecem estar estáveis, com preços elevados em relação ao ano anterior, mas sem aumentos contínuos, o mercado do “350” demonstra sua independência. O estoque está muito baixo e os preços continuam subindo.

In summary, the market for King Airs is stable and strong, no matter what happens overall. Our King Airs will continue to be the safe harbor in any storm. They're reliable, economical to operate, and the safest investment you'll likely make in a business class aircraft.

Em resumo, o mercado de *King Air* está estável e forte, independentemente do que aconteça no geral. Nossos *King Air* continuarão sendo um “porto seguro” em qualquer “tempestade”. São confiáveis, econômicos de operar e provavelmente o investimento mais seguro que você fará em uma aeronave de classe executiva.

Chip McClure

Profissional na indústria da aviação há mais de 20 anos

Com sua esposa (Amy), fundou em 2015 a *Jet Acquisitions* - firma (de Franklin, no Estado do Tennessee, no EUA) representante exclusivamente de compradores de aeronaves à turbina, especializada em Beechcraft *King Air* e todos modelos turboélices e jatos em produção