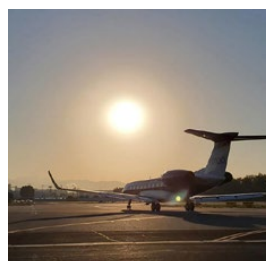
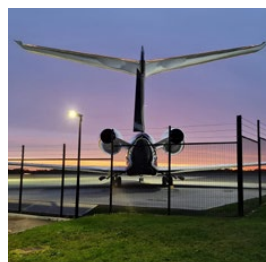
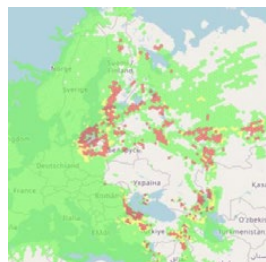




Поставки крупногабаритных самолетов Gulfstream в 2024 году выросли на 32,6%, до 118 воздушных судов, поскольку компания увеличила производство своего нового флагманского G700. Однако, несмотря на «ошеломляющие» результаты, председатель правления и главный исполнительный директор General Dynamics Феби Новакович отметила, что выручка аэрокосмической группы, которая включает Gulfstream и Jet Aviation, оказалась ниже, чем ожидалось. Это стало результатом меньших чем ожидалось поставок G700. Gulfstream планировала поставить в течение года более 50 самолетов, но вместо этого передала клиентам 30, в том числе только 15 из 27 ожидаемых в четвертом квартале.

Компания Aero Asset выпустила свой ежегодный отчет Heli Market Trends 2024: Single-Engine. В этом отчете представлен авторитетный анализ мирового рынка подержанных однодвигательных вертолетов с использованием собственной рыночной аналитики и экспертных оценок Aero Asset. Анализ данных за прошлый год показывает, что в 2024 году продажи оставались стабильными по сравнению с 2023 годом. Предложение однодвигательных вертолетов выросло на 30% в годовом исчислении, достигнув четырехлетнего пика в четвертом квартале 2024 года. Уровень поглощения (время, которое потребуется, чтобы продать все вертолеты на рынке, при отсутствии новых поступлений) увеличился до 12 месяцев при текущих уровнях продаж.

В 2024 году члены Международной ассоциации авиадилеров (IADA) заключили 1559 сделок с деловыми самолетами, в том числе 562 в четвертом квартале. Председатель IADA Фил Уинтерс отметил, что опрос восприятия за четвертый квартал 2024 года показывает, что члены организации вступают в 2025 год с коллективным чувством оптимизма. «Мы ожидаем, что новая администрация и Конгресс США будут проводить политику, способствующую росту бизнеса и расширению возможностей. Этот оптимизм находит отражение в ожидаемом высоком спросе на подержанные самолеты всех типов.



Активность бизнес-джетов после инаугурации Трампа выросла на 9%

WINGX: Глобальный спрос на бизнес-джеты получил двойной импульс благодаря инаугурации Трампа и проведению Всемирного экономического форума, привлекшего хороший трафик из аэропортов Великобритании, Франции и Швейцарии

стр. 23

Росавиация разослала инструкции по действиям при глушении спутниковых сигналов

Спустя месяц после крушения самолета AZAL в Актау агентство выпустило бюллетень с рекомендациями по снижению рисков для безопасности полетов от возникновения непреднамеренных помех вследствие применения средств радиоэлектронной борьбы

стр. 25

IADA: дилеры вступают в 2025 год с «коллективным чувством оптимизма»

В 2024 году члены Международной ассоциации авиадилеров (IADA) заключили 1559 сделок с деловыми самолетами, в том числе 562 в четвертом квартале. На долю членов группы приходится более 50% мировых сделок с подержанными деловыми воздушными судами

стр. 26

Самые загруженные аэропорты деловой авиации в США в 2024 году

Общий объем перевозок в самых загруженных аэропортах США в 2024 году снизился на 0,03% по сравнению с 2023 годом. В 2023 году только два из 25 крупнейших аэропортов бизнес-авиации зафиксировали рост. Первая тройка самых загруженных аэропортов сохранили свои места

стр. 27

В Росавиации обсудили предложения по созданию класса Н

23 января Росавиация провела совещание с заинтересованными участниками отраслей пилотируемой и беспилотной авиации, в котором приняли участие представители объединений, ассоциаций и альянсов пользователей воздушного пространства класса G, части которого могут превратиться в класс Н, предназначенный только для полетов БВС. Также участвовали представители Минтранса РФ, Росавиации и Госкорпорации по ОрВД.

Росавиация представила доработанные концептуальные предложения о параметрах проектируемого класса воздушного пространства Н, которые учли некоторые предложения и замечания, поступившие ранее от отраслевых объединений. В ходе дискуссии, временами жаркой, участники совещания обсудили предложенную концепцию, которую планируется реализовать до конца 2025 года.

Признавая возрастающую роль беспилотной авиации, растущие потребности БВС в использовании

воздушного пространства и необходимость интегрированного подхода к управлению воздушным движением пилотируемой и беспилотной авиации, участники совещания отметили ряд существенных проблем, связанных с безопасностью полетов, которые предложенная концепция класса Н не решает.

Коллегиально предлагалось:

- предъявлять требования по наличию у БВС, выполняющих полеты в классе Н, бортовой системы предотвращения столкновений, а также бортовых аэронавигационных огней
- установить требования об уведомлении органов ОВД о полете БВС в классе Н
- установить класс Н только там, где в этом есть обоснованная потребность у эксплуатантов БВС
- не устанавливать «буферные зоны».

В Росавиации отметили, что обсуждения изменений по классу Н будут продолжены.



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



ARGUS: в 2025 году трафик увеличится на 0,2%

Согласно ежегодному прогнозу ARGUS TRAQРак, в 2025 году трафик частных джетов в Северной Америке увеличится на 0,2%. Это равно примерно 3,4 млн рейсов. В январе, марте, июне, июле, августе и ноябре ожидается рост. Сентябрь, по прогнозам, останется без изменений.

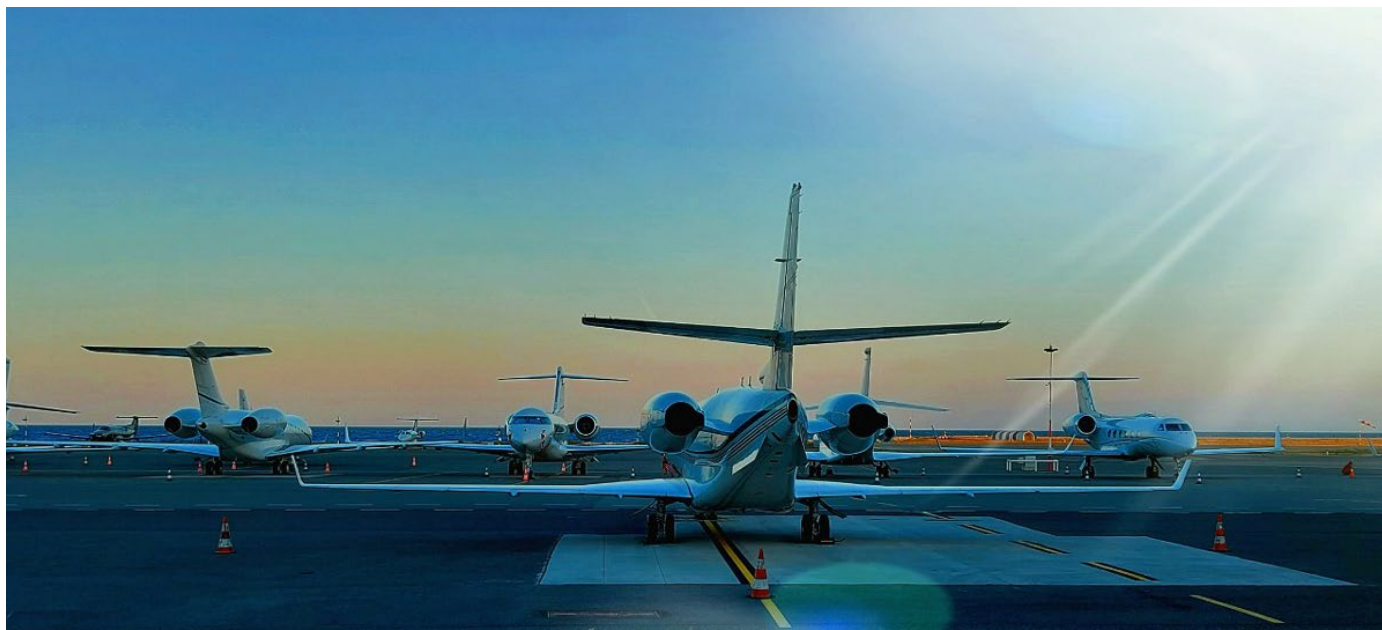
Ожидается, что январь станет лучшим месяцем для отрасли с ростом на 5,2% в годовом исчислении, а в июле прогнозируется рост на 1,4%. В марте и августе активность увеличится на 0,7%, а в июне – на 1,0%. Ожидается, что февраль станет худшим месяцем с падением на 3,8%. Также в минусе окажутся май с падением на 1,5% и апрель, где ожидается снижение на 0,8%.

ARGUS называет свой прогноз «практически без

изменений». «Бизнес-авиация, похоже, наконец-то вошла в нормальное русло после всех взлетов и падений, связанных с Covid, и последние два года были довольно стабильными», - пишет ARGUS.

Что касается перспектив развития бизнес-авиации на 2025 год, аналитики ARGUS говорят: «Сейчас самый большой вопрос в активности в Северной Америке, вероятно, связан с замещением трафика Part 135 (чартеры и карточные программы), который постоянно сокращается, на Part 91 (полеты владельцев/корпоративных летных отделов)».

В то время как ARGUS также отмечает вопросы о будущем Европы и нестабильности сегмента крупноразмерных джетов, «в целом дела в бизнес-авиации идут хорошо».



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

Flexjet запускает путеводители FXLUXE

Долевой оператор Flexjet запустил путеводители FXLUXE Travel Guides by Flexjet — тщательно отобранную и эксклюзивную серию туристических путеводителей, разработанную председателем компании Кенном Риччи, который всю жизнь путешествует по миру.

Поездки, вдохновленные этими путеводителями, доступны только владельцам самолетов. Детали каждой экскурсии в серии тщательно планируются и проверяются консьержем FXLUXE Travel, чтобы гарантировать, что удобства и впечатления в каждом месте идеально соответствуют вкусам путешественников Flexjet.

Восемь первоначальных направлений включают

Галапагосские острова, Эквадор, озеро Комо, Италия, и Марракеш, Марокко.

Владельцам самолетов Flexjet просто нужно выбрать пункт назначения, а их персональный консьерж FXLUXE Travel Concierge позаботится о трансфере, отелях, бронировании ужинов, частных экскурсиях и многом другом, чтобы создать эксклюзивный, индивидуальный опыт с учетом предпочтений владельца.

Эти поездки доступны владельцам без дополнительных затрат при бронировании перелета туда и обратно из США с использованием своих долей Flexjet. Компания также планирует каждую поездку в соответствии с идеальными сезонными окнами, чтобы гости могли максимально использовать свое путешествие.



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

В Gulfstream надеются на сертификацию G800 к середине года

По словам Фэби Новакович, председателя правления и генерального директора General Dynamics, материнской Gulfstream Aerospace, компания по-прежнему надеется к середине года получить сертификацию G800, который станет самым дальним самолетом в ее портфолио.

Новакович сказала во время пресс-конференции по итогам 2024 года: «Мы ожидаем, что сертификация G800 будет проведена в первом полугодии. Это позволяет программе в целом соответствовать более ранним оценкам, согласно которым самолет должен пройти сертификацию после G700 примерно через год. G700 получил одобрение в конце марта прошлого года».

Однако, в отличие от первоначального амбициоз-

ного графика поставок G700, она отметила, что в этом году компания планирует поставить меньше G800, чем планировалось для самолетов-собратьев. Фактически, ожидается, что поставки G800 в сочетании с предшественником G650 будут близки к поставкам в этом году, «плюс-минус несколько самолетов».

Тем временем Gulfstream совершенствует меньший по размеру G400, который совершил свой первый полет в августе. Новакович сказала, что компания не планирует никаких поставок в своем прогнозе на 2025 год, и не уточнила сроки сертификации. «Очевидно, что 400-я серия появится после 800», - сказала она, добавив: «Когда мы получаем сертификацию, это вне нашего контроля. Но обе программы идут очень хорошо».

A close-up photograph of a polished metal aircraft component, possibly a landing gear or engine part, reflecting light. The image is dark with bright highlights on the polished surfaces.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Honda Aircraft открывает испытательный центр для Echelon

Honda Aircraft достигла ключевого шага в разработке легкого самолета Echelon – открытие испытательного центра интеграции передовых систем (ASITF) в своей штаб-квартире в Гринсборо, Северная Каролина. ASITF – это симулятор разработки, воспроизводящий многие аспекты самолета с реальными аппаратными компонентами, компьютерным оборудованием и программным обеспечением.

«В него вложено много всего, но важно подчеркнуть, что это симулятор разработки. Это означает, что, хотя он использует некоторое реальное авиационное оборудование и системы полетных вычислений, он создан по уникальному набору спецификаций для уникальной цели... чтобы способствовать развитию систем HondaJet Echelon», - говорят в компании.

Для создания модели полета в ASITF инженеры Honda Aircraft использовали данные аэродинамической трубы, полученные из первоначального проекта Echelon. «Эти модели постоянно совершенствуются и обновляются по мере повышения зрелости проекта Echelon», - пояснили в компании.

По мере развития программы Echelon разработчики будут проводить «тестирование разработки систем, проверку интеграции систем и сертификационные испытания органов управления полетом, механических систем и электрических компонентов. Основная задача ASITF – повысить зрелость систем и обнаружить любые проблемы в программе разработки как можно раньше. Это помогает HondaJet сократить расходы и ускорить цикл разработки по самолету Echelon до начала кампании официальных летных испытаний».



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

На Камчатку из Казани прилетят два новых вертолета Ми-8МТВ

Специалисты Камчатского авиапредприятия отправились в Казань за двумя новыми бортами, сообщает ИА «Камчатка».

«Вертолеты Ми-8МТВ-1 RA-22567 и RA-22568 стоимостью 515 млн рублей каждый произведены и приняты нашими техническими специалистами на Казанском авиационном заводе в декабре 2024 года. Пополнение парка Камчатского авиапредприятия позволит нам увеличить частоту полетов, и конечно же, повысить качество услуг перевозки пассажиров. Камчатка – сложный регион и порой без вертолета

невозможно обойтись, это касается как пассажирских, так и грузовых перевозок. Поэтому ждем с нетерпением два новых вертолета», – рассказал гендиректор предприятия Алексей Храбров.

В ближайшее время вертолеты выполнят первые полеты под флагом Камчатского авиапредприятия и будут поставлены на дооборудование дополнительными топливными баками в Казани, после чего отправятся на Камчатку. Отметим, что парк воздушных судов АО «Камчатское авиапредприятие» насчитывает 12 самолетов, а также 10 вертолетов - 4 Ми-8МТВ-1 и 6 Ми-8Т.



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

Phenix Jet Cayman в 2024 году установил 32 мировых рекорда скорости

Гонконгский оператор Phenix Jet Cayman сообщил, что в 2024 году на самолете Bombardier Global 7500 им было установлено 32 мировых рекорда скорости между крупными городами, включая Нью-Йорк, Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Токио, Париж, Лондон и Дели.

Эти достижения подчеркивают приверженность компании совершенству в сфере роскошной авиации, а также невероятные характеристики Global 7500. Среди примечательных рекордов полет из Лос-Анджелеса в Токио за 10 часов 28 минут и из Ньюарка в Лондон за 5 часов 45 минут.

Phenix Jet Cayman признана в азиатской деловой

авиации одним из лучших чартерных операторов и оператором с крупнейшим чартерным флотом в Азии.

Эндрю Свобода, генеральный директор Phenix Jet Cayman, подчеркнул приверженность компании инновациям и производительности: «Мы рады объявить об этих 32 новых мировых рекордах скорости, поскольку они отражают нашу приверженность совершенству и возможности нашей летной программы. Мы в восторге от рекордов, которые установили на Global 7500, и с нетерпением ждем возможности установить еще более впечатляющие рекорды на Global 8000, когда Bombardier начнет поставки этого впечатляющего нового самолета».



FBOEXPERIENCE.COM

PROMOTING FBO EXCELLENCE

Партнерство по развитию шаттлов

Vista Global заключила партнерство с Tri-State Charter, оператором Part 135 с парком VIP-самолетов Bombardier CRJ и Challenger 850. Целью сотрудничества является улучшение услуг трансфера с оплатой за место, соединяющих премиальные направления отдыха в США.

Партнерство, работающее под новым люксовым брендом Slate Aviation от Tri-State, первоначально будет основываться на существующей услуге трансфера Vista XO между Нью-Йорком и Южной Флоридой. С марта в некоторых аэропортах будут представлены недавно отремонтированные салоны и улучшенные услуги на борту.

Ключевые особенности 18-местных самолетов CRJ-200 компании Slate с салоном бизнес-класса, включают почти 50 дюймов пространства для ног, выдвижные подставки для ног и ступней на каждом кресле и высокоскоростной Wi-Fi. Пассажиры также смогут воспользоваться частными терминалами в некоторых аэропортах Нью-Йорка, улучшенными потоковыми развлечениями и изысканными блюдами в сопровождении отборного винного сервиса. Эти услуги будут предоставляться специализированными бортпроводниками компании Slate.

Партнерство отражает стратегию Vista по расширению своих вариантов частных путешествий за счет использования платформы бронирования XO и парка Slate. Эта интеграция направлена на обеспечение бесперебойного опыта путешествий, а также на внедрение новых функций обслуживания и расширение вариантов направлений в течение года.

В Чехию прибыл первый G700

Чешский оператор ABS Jets пополнил свой флот первым бизнес-джетом Gulfstream G700. Компания заявляет, что с появлением нового G700 она стала одним из крупнейших операторов Gulfstream в Европе.

Воздушное судно P4-GKF будет базироваться в Праге и эксплуатироваться в интересах частного владельца. Это третий зарегистрированный на Арубе самолет, которым в настоящее время управляет ABS Jets, присоединившийся к двум другим самолетам Gulfstream, а именно G550 и G650ER.

Базирующаяся в Чехии компания управляет зарегистрированным в Чехии парком самолетов, включающим Challenger 605, Citation XLS+, Citation XLS Gen2, Falcon 7X, GVII-G500, G550, два G650, два

G650ER, три Legacy 600, два Legacy 650 и Airbus Helicopters H145.

В дополнение к услугам по чартеру и управлению воздушными судами, ABS Jets предоставляет услуги по техническому обслуживанию, погрузочно-разгрузочным работам и другие авиационные решения.

Осенью 2024 года ABS Jets впервые в своей истории стала предлагать рейсы empty-leg. Как комментируют в компании, «стоимость перелета, безусловно, интересна, она на 70% ниже по сравнению с первоначальной ценой». Для этих полетов ABS Jets в основном использует бизнес-джеты Cessna Citation XLS+ с максимальной дальностью полета 3889 км и вместимостью до 7 человек.



Военная программа помогла Bell

Bell в прошлом году показала скромный рост выручки, в основном за счет увеличения финансирования программы армии США Future Long Range Assault Aircraft (FLRAA). Выручка производителя вертолетов в четвертом квартале достигла \$1,1 млрд, что на \$58 млн больше, чем в предыдущем году. Это отражает более высокие доходы от военных и программ поддержки в размере \$67 млн.

За весь год Bell получила доход \$4 млрд, на 13,7% больше, чем в 2023 году, что в первую очередь обусловлено продолжающимся расширением программы FLRAA. Прибыль в прошлом году увеличилась на \$50 млн и составила \$370 млн.

В четвертом квартале Bell поставила 78 гражданских вертолетов, что меньше, чем 91 машина годом ранее. В это число вошли 30 Bell 505, 23 Bell 407, 15 Bell 429 и пять Bell 412. Что касается военных вертолетов, то компания поставила только два V-22 Osprey и ни одного H-1 в этом квартале. Для сравнения, в четвертом квартале 2023 года Bell поставила 40 Bell 505, 28 Bell 407, 18 Bell 429 и пять Bell 412, а также два H-1 и ни одного V-22.

Гражданские поставки за весь 2024 год составили 172 вертолета, что практически не изменилось по сравнению с 2023 годом. Годовой объем производства включал 90 Bell 505, 49 Bell 407, 23 Bell 429 и 10 Bell 412. Военные поставки состояли из 14 V-22 и четыре H-1. В 2023 году Bell поставила 77 Bell 505, 53 Bell 407, 30 Bell 429 и 11 Bell 412.

Прибыль в четвертом квартале в размере \$110 млн снизилась на \$8 млн по сравнению с предыдущего года.

Airbus Helicopters приостановит разработку CityAirbus NextGen

Генеральный директор Airbus Helicopters Бруно Эвен заявил, что в конце 2025 года компания приостановит разработку своего электрического воздушного судна вертикального взлета и посадки (eVTOL) CityAirbus NextGen из-за опасений относительно зрелости технологии аккумуляторных батарей.

Как сообщает Aviation Week, выступая 27 января на пресс-конференции по итогам работы в 2024 году, Эвен сказал, что на основе стратегического обзора программы, проведенного в конце 2024 года, сделан вывод, что технологии аккумуляторных батарей еще не достигли необходимого минимального уровня производительности для ввода в эксплуатацию.

Прототип крылатого мультикоптера CityAirbus NextGen совершил первый полет 6 ноября в Германии и продолжит полеты в течение 2025

года, чтобы компания могла «продолжать изучать технологии и архитектуру», сказал Эвен. «Запуск каждой новой программы зависит от многих факторов: зрелости бизнес-модели и зрелости технологий... некоторым из них необходимо развиваться, чтобы иметь возможность запустить новую программу».

Он сказал, что хотя летные испытания мультикоптера и его предшественников, включая оригинальный CityAirbus и прототип Vahana, сыграли важную роль в продвижении понимания компанией технологий, которые не достаточно развились, чтобы достичь того, что компания считает «минимальным уровнем производительности», позволяющим выполнять миссии на расстояние до 80-100 км. На вопрос, когда, по его мнению, технология аккумуляторов может достаточно развиться, чтобы дать продвижение программе, Эвен сказал, что это произойдет «не в ближайшем будущем».



Daher поставила пожарные ТВМ 960

Использование самолетов семейств ТВМ и Kodiak компании Daher в многоцелевых операциях расширилось благодаря поставкам компании Conair Group Inc. двух новых самолетов ТВМ 960 для операций по тушению лесных пожаров.

Выбор Conair в пользу турбовинтового самолета ТВМ 960, который был сделан после тщательного анализа 50 типов воздушных судов, знаменует собой первое применение ТВМ в операциях по борьбе с лесными пожарами с воздуха, что предполагает постоянное присутствие самолета над очагом пожаров для наблюдения за пострадавшим районом, оценки рисков и выработки стратегии тушения. Среди многих преимуществ, на которые указала Conair при выборе ТВМ 960, - превосходные летно-технические характеристики, современные стандарты проектирования, передовые технологии, высокая надежность и мощная поддержка со стороны Daher как производителя.

Первый ТВМ 960, заказанный Conair, был поставлен в октябре прошлого года с линии окончательной сборки ТВМ в Тарбе, Франция, за ним последовал второй самолет в этом месяце.

«Conair может рассчитывать на все ресурсы Daher Care, а также на наш обширный опыт работы в различных миссиях, который мы приобрели благодаря эксплуатации самолетов семейств ТВМ и Kodiak по всему миру», - пояснил Николя Шаббер, генеральный директор подразделения Daher Aircraft.

Bombardier Defense поставила первый «военный» Global 7500

Bombardier впервые представила публике новый многоцелевой самолет Global 7500, недавно поставленный швейцарским ВВС. Джет оборудован для перевозки правительственных и военных чиновников, а также для проведения операций по экстренной эвакуации.

Стефан Леруа, вице-президент по продажам, отметил, что Global 7500 – это проверенная и универсальная платформа, которая установила рекорды скорости, стала самой высокоэффективной в своем классе и быстро завоевала популярность у кли-

ентов. «Самолет представляет собой важную веху для Bombardier, поскольку это первый Global 7500, сконфигурированный для выполнения многоцелевых задач главы государства».

С максимальной скоростью 0,925 Маха и дальностью 7700 морских миль (14260 км) Global 7500 позволяет пассажирам достигать более важных пунктов назначения. С момента ввода в эксплуатацию в декабре 2018 года Global 7500 доказал, что является самым высокопроизводительным джетом, демонстрируя готовность к вылету более 99,8%.



Норвежская Avinor закупит электрические зарядные устройства для eVTOL

Осенью 2025 года между норвежскими городами Ставангер и Берген будет летать электрический самолет. И впервые в истории норвежской авиации компания Avinor объявляет тендер на поставку быстрых зарядных устройств для электрических воздушных судов.

В апреле 2024 года компания Avinor и Управление гражданской авиации Норвегии начали сотрудничество с целью превращения Норвегии в международный полигон для испытаний воздушных судов с нулевым и низким уровнем выбросов. Роль

Avinor в этой работе заключается в содействии развитию инфраструктуры в аэропортах и воздушном пространстве.

Андерс Кирсебом, исполняющий обязанности генерального директора Avinor, говорит: «Сегодня в аэропортах Avinor нет зарядных станций для eVTOL. Использование аккумуляторных батарей в качестве энергоносителей в воздушных судах пока еще является новой технологией, но в настоящее время разрабатывается множество электрических летательных аппаратов. Avinor ожидает, что в бли-

жайшие годы будет сертифицировано несколько самолетов с возможностью подзарядки, что увеличит потребность в инфраструктуре для зарядки».

Испытательные полеты будут грузовыми, без пассажиров, и будут осуществляться на самолете ALIA американского производителя BETA, эксплуатируемым авиакомпанией Bristow Norway. Полеты начнутся в Сола, аэропорту Ставангера, а несколько позже появятся рейсы между Солой и аэропортом Бергена, Флесланд.

В аэропорту Ставангера будет установлено зарядное устройство, а в Бергене будет арендовано мобильное зарядное решение с аккумуляторным блоком для зарядки электрических самолетов во время тестовых испытаний осенью и зимой 2025/2026 года.

Сегодня на рынке представлено мало быстрых зарядных устройств для воздушных судов. Avinor закупит зарядное устройство с вилкой CCS, что означает, что обычные автомобильные зарядные устройства технически и теоретически можно использовать для зарядки самолетов. Однако для зарядки eVTOL потребуется физическая адаптация зарядных устройств, конструкция которых отличается от конструкции для легковых и грузовых автомобилей. Для авиации также существуют строгие требования к расстоянию между движущимся воздушным судном и зарядным устройством.

В ходе закупок Avinor потребует непрерывную выходную мощность не менее 300 кВт, подаваемую на одно воздушное судно.



Часть сотрудников Lilium вызвана на работу в связи с завершением поглощения

Некоторые сотрудники разработчика eVTOL Liliium были вызваны на работу, поскольку потенциальные новые владельцы активов немецкой группы готовятся завершить поглощение, призванное спасти ее от банкротства. Поскольку передача права собственности на эти активы, как ожидается, будет завершена к 31 января, группа новых инвесторов, ранее действовавшая как MUC Mobile Uplift Corporation, была переименована в Liliium Aerospace.

Представитель Liliium Aerospace сообщил, что расширенная группа инвесторов, в которую теперь входят немецкие стартап-спонсоры Йенс Беккерс, Кристиан Ребер и Фрэнк Телен, выделила более €200 млн (\$210 млн) на нотариально заверенный раунд финансирования. «Консорциум инвесторов интенсивно работает над тем, чтобы обеспечить скорейшее возобновление деятельности и свести к минимуму задержку вывода Liliium Jet на рынок, которая вызвана неплатежеспособностью», - гово-

рится в письменном заявлении недавно созданной компании.

Назначенный судом комитет кредиторов, которым немецкие дочерние компании Liliium GmbH и Liliium eAircraft GmbH должны деньги, дал согласие на выкуп, открыв 7 января путь для оперативного перевода средств. Новая компания Liliium Aerospace перенесла свою штаб-квартиру обратно на бывшую базу группы в Гаутинге, которая находится недалеко от площадки в Весслинге, где велась большая часть опытно-конструкторских работ, и по-прежнему в пределах легкой досягаемости от аэродрома Оберпфaffenхофен в районе Мюнхена.

Инвесторы Liliium Aerospace назначили внештатного менеджера проекта Северина Татарчика руководить компанией, пока завершается приобретение. В документе от 8 января, поданном в Комиссию по ценным бумагам и биржам, материнская компания Liliium NV, котирующаяся на Nasdaq, заявила, что не ожидает «каких-либо распределений среди держателей обыкновенных акций класса А в связи с процессом ликвидации».

Тем временем назначенный судом управляющий Тобиас Валь ищет финансовых спонсоров для Volocopter, другого немецкого разработчика eVTOL, который подал заявление о банкротстве в последние дни 2024 года. Согласно законам о банкротстве, сотрудники Volocopter по-прежнему могут работать над двухместным воздушным судном VoloCity, а усилия по поиску нового владельца, как ожидается, продолжатся до конца февраля.



Eve Air Mobility и JetSetGo изучат возможности внедрения городских систем УВД в Индии

Eve Air Mobility и JetSetGo, частная компания по чартерным услугам и долевному владению самолетами со штаб-квартирой в Нью-Дели, Индия, заключили соглашение об изучении и продвижении в Индии использования передового программного решения Vector от Eve для управления воздушным движением (АТМ) в городах.

Во всем мире продолжает расти интерес к программному решению Vector, не зависящему от городских условий, и компания JetSetGo стала 14-м заказчиком Vector от Eve и вторым в Индии.

Программное решение управления воздушным движением в городах от Eve является ключевым

фактором для эффективного внедрения и масштабирования городской воздушной мобильности (UAM) путем предоставления сервисов поставщикам аэронавигационных услуг, городским властям, операторам флота, операторам вертипортов и другим заинтересованным сторонам UAM. Решение включает в себя координацию полетов UAM, поддержку автоматизации вертипортов в воздушной зоне, управление рейсами в воздушном пространстве и управление соответствием.

«Это соглашение демонстрирует постоянную приверженность Eve индийскому рынку, и мы с нетерпением ждем сотрудничества с JetSetGo в сфере управления городской воздушным движением в Индии», - сказал Луис Мауад, вице-президент по обслуживанию клиентов Eve Air Mobility. «Поскольку пробки на дорогах продолжают влиять на производительность труда в крупных городах, городская воздушная мобильность имеет потенциал не только помочь решить эти проблемы, но и соединить регионы за пределами города, которые не имеют эффективного доступа. Решение от Eve сыграет решающую роль в обеспечении быстрой и безопасной перевозки пассажиров eVTOL в густонаселенных городах в будущем».

В рамках соглашения две компании будут сотрудничать в различных направлениях, включая продвижение городской воздушной мобильности в Индии, поскольку JetSetGo исследует новые возможности этого вида транспорта. Раскрытие его потенциала включает подготовку воздушного пространства для путешествий наряду с производством и сертификацией реальных eVTOL.



Airbus прогнозирует дальнейший рост продаж вертолетов в 2024 году

В 2024 году компания Airbus Helicopters получила в общем 455 заказов, что свидетельствует об устойчивом росте рынка и высоких показателях продаж в этом году. Заказы поступили от 182 клиентов из 42 стран. Продажи легких вертолетов были самыми высокими за десятилетие: в 2024 году было продано 202 легких однодвигательных H125 и H130.

В 2024 году компания поставила 361 вертолет, по

сравнению с 346-ю годом ранее, что предварительно составило 57% рынка вертолетов гражданского и двойного назначения.

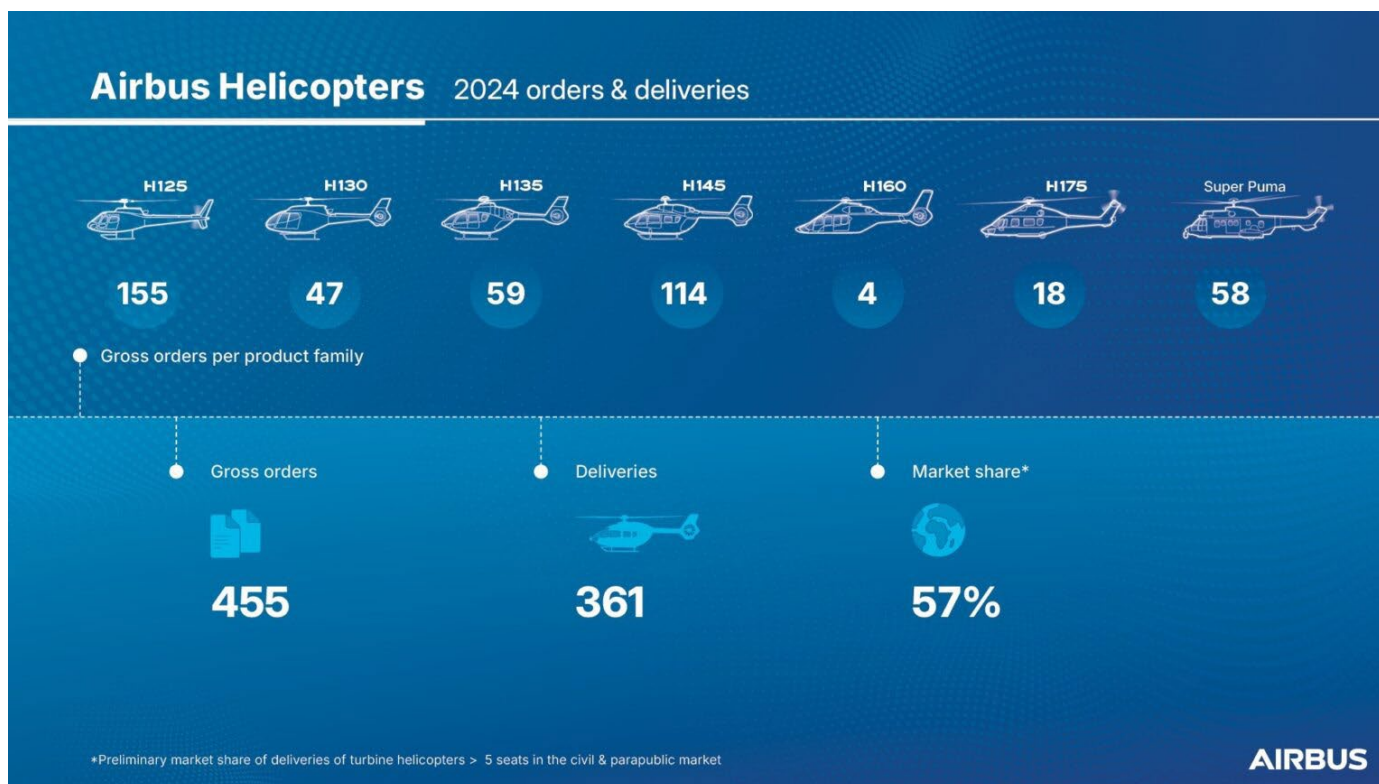
Бруно Эвен, генеральный директор Airbus Helicopters, отметил: «Объем заказов Airbus Helicopters в 2024 году, увеличившийся на 10% второй год подряд, свидетельствует о стабильном росте компании в сложных мировых условиях. Я хо-

тел бы поблагодарить наших клиентов за то, что они продолжают доверять Airbus Helicopters в 2024 году».

Однако производитель получил всего четыре заказа на свой новейший двухдвигательный средний вертолет H160, по сравнению с 26-ю в 2023 году. Но Эвен настаивает, что это не плохой результат. Он отметил, что вертолет теперь готов и оснащен для выполнения всех миссии, для которых он был разработан, включая поисково-спасательные операции, правоохранительные органы, морские операции и VIP-перевозки.

«Характеристики H160 превосходят ожидания, а его готовность действительно находится на исключительном уровне для нового вертолета, поступающего в эксплуатацию... поэтому я настроен позитивно, основываясь на всех переговорах, которые провел с заказчиками», - сказал Эвен. Он отметил, что уже в январе компания получила количество заказов на H160, соответствующее 2024 году, и заявил, что рассчитывает на значительный рост темпов производства этого вертолета. В настоящее время в эксплуатации находится более 30 таких вертолетов.

Также компания отметила в 2024 году первый полет Racer, и уже за семь полетов этот вертолет превзошел запланированную скорость в 407 км/ч. И в конце прошлого года также состоялся первый полет CityAirbus NextGen в Донаувёрте. А H175 завершил кампанию по противообледенительным летным испытаниям в Канаде и Норвегии перед сертификацией в этом году.



Вторичный рынок однодвигательных вертолетов демонстрирует стабильность

Компания Aero Asset выпустила свой ежегодный отчет Heli Market Trends 2024: Single-Engine. В этом отчете представлен авторитетный анализ мирового рынка подержанных однодвигательных вертолетов с использованием собственной рыночной аналитики и экспертных оценок Aero Asset.

«Розничные продажи однодвигательных вертолетов в 2024 году остались стабильными, в то время как в четвертом квартале прошлого года предло-

жение достигло самого высокого уровня за четыре года», - сказала Валери Перейра, вице-президент Aero Asset по рыночным исследованиям.

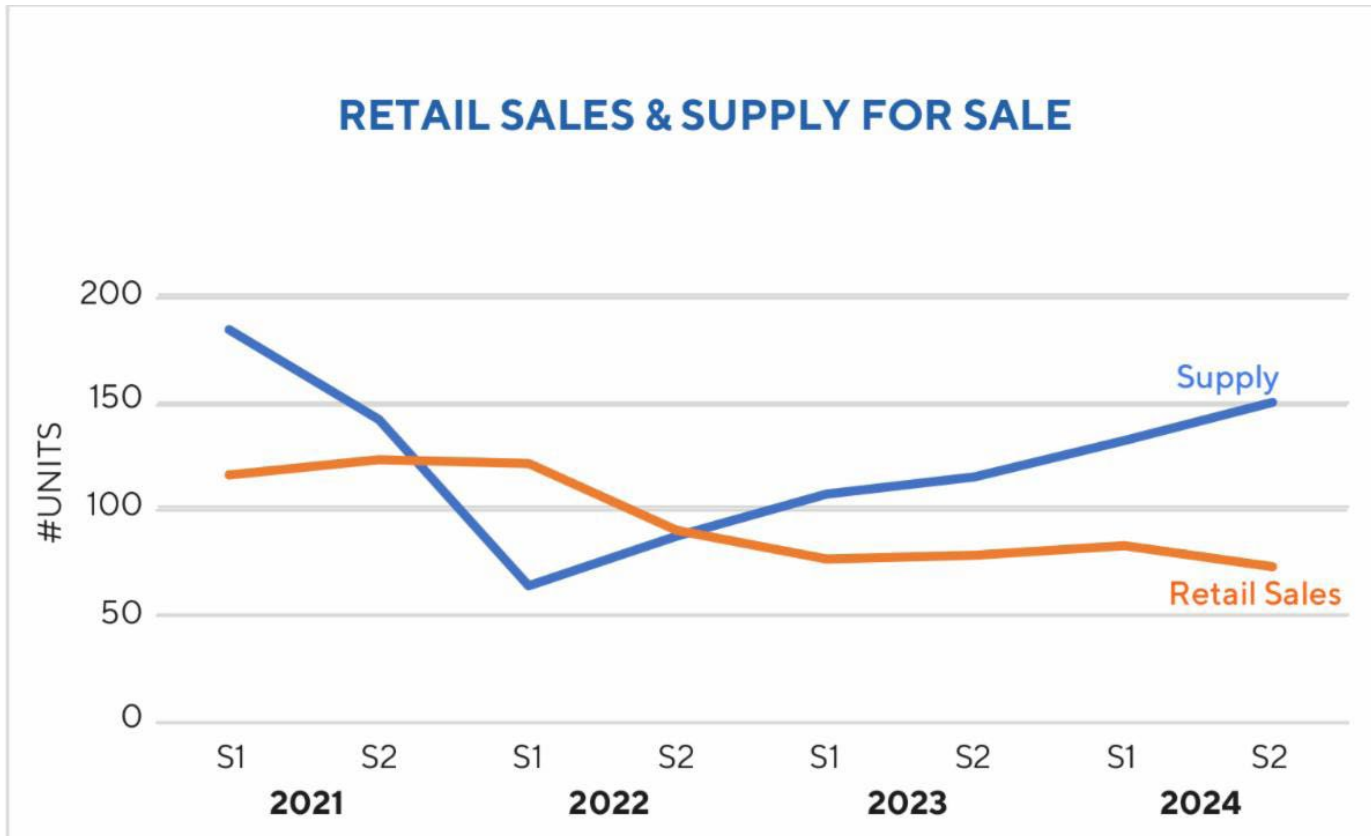
Анализ данных Aero Asset за прошлый год показывает, что в 2024 году продажи оставались стабильными по сравнению с 2023 годом. Предложение однодвигательных вертолетов выросло на 30% в годовом исчислении, достигнув в четвертом квартале 2024 года четырехлетнего пика. Уровень по-

глощения (время, которое потребуется, чтобы продать все вертолеты на рынке, при отсутствии новых поступлений) увеличился до 12 месяцев при текущих уровнях продаж.

Что касается объема транзакций, то и Северная Америка, и Азиатско-Тихоокеанский регион вышли на бычий рынок, в то время как продажи в Европе замедлились. Покупатели из Северной Америки были самыми активными в мире, в 2024 году на их долю пришлось две трети всех сделок с однодвигательными вертолетами. Покупатели из Азиатско-Тихоокеанского региона были вторыми по активности, в то время как Европа опустилась на четвертое место в этом региональном рейтинге объема транзакций.

В Европе предложение однодвигательных вертолетов на вторичном рынке увеличилось на 26%, достигнув в конце четвертого квартала 2024 года 35% от мировых запасов. Предложение в остальных регионах: Азиатско-Тихоокеанский регион (доля в 25%, +90%), Северная Америка (23%, +36%), Латинская Америка (10%, -25%), остальной мир (7%, +22%).

Исследование Aero Asset показывает, что средняя цена транзакции выросла на 4%, а среднее время экспозиции увеличилось на 2% в годовом исчислении. Наиболее ликвидным на вторичном рынке в 2024 году был Airbus AS350 B3/B3e/H125, за которым следовал Bell 407/GX/P/I. Наименее ликвидным был Airbus EC130B4/H130T2 с уровнем поглощения 1,5 года.



Boom выполнила первый сверхзвуковой полет демонстратора XB-1

Компания Boom Supersonic сообщила об успешном преодолении звукового барьера на своем демонстрационном летном образце XB-1, предшественнике сверхзвукового коммерческого авиалайнера Overture, что сделало его первым гражданским самолетом, достигшим сверхзвуковой скорости над континентальной частью США.

XB-1 взлетел 28 января в 8 утра по местному времени из аэрокосмического порта Мохаве в Калифорнии — в том же воздушном пространстве, где Чак Йегер впервые преодолел звуковой барьер в 1947 году.

Под управлением главного летчика-испытателя Boom Тристана «Джепетто» Бранденбурга XB-1 достиг высоты 35000 футов и в течение 34-минутного полета три раза преодолел скорость звука. Максимальная скорость составила 1,12 Маха, или около 660 узлов истинной воздушной скорости.

Эта успешная миссия знаменует собой 12-й испытательный полет XB-1, первый полет которого состоялся 22 марта 2024 года. До настоящего момента самая высокая скорость, зафиксированная в ходе испытаний, составляла 0,95 Маха (575 узлов истинной воздушной скорости) во время 11-го полета 10 января.

XB-1 — это демонстратор в масштабе 1/3 от Overture, 80-местного коммерческого авиалайнера, предназначенного для полетов со скоростью 1,7 Маха на расстояние до 4250 морских миль. Демонстратор длиной 71 фут оснащен тремя двигателями GE J85, которые имеют общую тягу 12300 фунтов.

Boom разрабатывает собственные двигатели Symphony для самолета Overture, длина которого составит 201 фут, а размах крыльев — 106 футов. По словам Boom, Overture будет оснащен четырьмя турбинными двигателями Symphony, каждый из которых будет выдавать 35000 фунтов взлетной тяги.

Boom планирует выпустить первый самолет Overture в 2026 году и начать полеты в 2027 году, а завершить сертификацию типа FAA надеется к концу десятилетия. Компания из Колорадо имеет заказы, в том числе предварительные, на 130 самолетов Overture от нескольких авиакомпаний-клиентов, включая United Airlines, American Airlines и Japan Airlines.



Поставки Gulfstream стремительно растут

Поставки крупногабаритных самолетов Gulfstream в 2024 году выросли на 32,6% до 118 воздушных судов, поскольку компания увеличила производство своего нового флагманского G700, сообщила материнская компания General Dynamics (GD).

Однако, несмотря на «ошеломляющие» результаты, председатель правления и главный исполнительный директор GD Феби Новакович отметила, что выручка аэрокосмической группы, которая

включает Gulfstream и Jet Aviation, оказалась ниже, чем ожидалось. Это стало результатом меньших чем ожидалось поставок G700. Gulfstream планировала поставить в течение года более 50 самолетов, но вместо этого передала клиентам 30, в том числе только 15 из 27 ожидаемых в четвертом квартале, сообщила она аналитикам.

В целом, в 2024 году производитель из Саванны, штат Джорджия, передал клиентам 136 самолетов,

что на 22,5% больше, чем 111 в 2023 году. Это также отразило сокращение поставок G280 на четыре самолета до 18 в 2024 году.

Несмотря на это, увеличение поставок G700 наряду с активными продажами других моделей с большим салоном помогло увеличить выручку аэрокосмического подразделения GD в 2024 году на 30,5%, до \$11,249 млрд. В то же время операционная прибыль группы выросла на 23,9% и составила \$1,464 млрд.

Сокращая многолетний портфель заказов на свой новейший бизнес-джет, получивший сертификацию в прошлом году, аэрокосмическая группа сохранила соотношение заказов к поставкам на уровне, близком к 1:1, что принесло ей заказов на сумму \$11,278 млрд (без учета отмен и других корректировок), по сравнению с \$10,283 млрд в 2023 году.

В четвертом квартале Gulfstream поставила 47 самолетов, 42 из которых были моделями с большими салонами и пять – среднеразмерных. Для сравнения, в последнем квартале 2023 года было поставлено 32 самолета с большими салонами и семь средних самолетов, всего 39 самолетов.

В результате в четвертом квартале 2024 года выручка аэрокосмической группы выросла на 36,4% до \$3,743 млрд, а операционная прибыль выросла почти на столько же, на 30,3%, до \$585 млн. Аэрокосмический сегмент завершил год с доходом в \$19,7 млрд, а объем заказов в четвертом квартале достиг \$3,8 млрд.

Новакович назвала несколько причин меньшего,



чем ожидалось, объема поставок G700, в первую очередь из-за «значительного запоздания» с поставками двигателей для этой модели. Столкнувшись с задержками, Gulfstream применила другой подход к подготовке самолета к поставке, а именно покрасила и доработала его перед поставкой двигателей. «Это привело к значительному увеличению объема работ по перекраске, что привело к увеличению затрат и времени», - сказала она. «Мы решили направить эти самолеты в наши центры доработки перед установкой двигателей. Это стало существенным отклонением от нашего технологического процесса и отрицательно сказалось как на стоимости, так и на графике».

Как правило, Gulfstream запускает двигатели и тестирует системы самолета под напряжением, что приводит к возможным корректировкам. «Как только начинается этап комплектации самолета, эти тесты и последующие корректировки становятся значительно более трудоемкими», - пояснила она. «В то время это казалось рациональным решением, но на поверку оказалось довольно проблематичным». Сказав это, она добавила, что большинство проблем, отнимающих много времени, «остались позади», компания получает двигатели в соответствии с графиком, а отклонения по качеству стали более предсказуемыми.

Еще одной проблемой, на которую она указала, является тот факт, что многие самолеты поставлялись с интерьерными, выполненными по индивидуальному заказу, что требовало больше времени для одобрения. Кроме того, отказ от качества поставщика по конкретному компоненту задерживал

поставки, поскольку требовал замены. «Несмотря на то, что это оказало значительное влияние как в третьем, так и в четвертом кварталах, мы в значительной степени преодолели эту проблему благодаря сотрудничеству с поставщиком», - сказал Новакович. Она также отметила, что многие модели G700 были переданы заказчикам за пределами США, что потребовало более длительного процесса одобрения.

Операционная рентабельность группы снизилась за год с 13,7% в 2023 году до 13%, поскольку затраты на прохождение сертификации и внедрение новой программы несколько снизили результаты.

В свете проблем с поставками Gulfstream придерживается на 2025 год «менее агрессивной страте-

гии планирования», предполагая, что будет осуществлено 150 поставок. Первый и четвертый кварталы будут более успешными, чем два других квартала, но выручка должна вырасти до \$12,65 млрд за год, что на \$1,4 млрд больше, чем в этом году, а маржа вернется к уровню 2023 года в 13,7%, сказала она.

Тем не менее, спрос на рынке остается высоким, и заказы в основном соответствуют внутренним планам, отметила Новакович. Интерес ко всем моделям повысился как в США, так и в Европе, в то время как активность на Ближнем Востоке остается высокой, а интерес в Юго-Восточной Азии и Китае растет. «Интересно, что общее число потенциальных клиентов во всех регионах продолжает расти», - заключила Новакович.



Исследование ЕВАА-GAMA предупреждает об ограничении рейсов бизнес-авиации в ЕС из-за политики регуляторов

Исследование, проведенное по заказу Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA) и Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА), показало, что ограничения для деловой авиации в ЕС приведут к недополучению 70-120 млрд евро прямых иностранных инвестиций и потере от 57000 до 104000 рабочих мест.

Исследование, проведенное Oxford Economics, показало, что бизнес-авиация приносит ЕС почти 100 млрд евро. Мандат на проведение исследования под названием «Социально-экономические преимущества бизнес-авиации в Европе» был выдан в ответ на недавние предложения регулирующих органов ЕС ограничить полеты на небольшие расстояния и ввести ограничения на полеты бизнес-авиации в определенных аэропортах. По данным исследовательской группы, такие страны, как Германия, Италия и Польша, могут заплатить самую высокую цену в плане потери рабочих мест за политику, которая ограничивает преимущества бизнес-авиации, поскольку в них относительно высокий уровень занятости в компаниях, контролируемых иностранными компаниями (FCE).

В исследовании отмечается, что, хотя сокращение выбросов CO₂ является приоритетной задачей, политикам также необходимо учитывать, приведут ли эти предложения к значительным экономическим последствиям. В исследовании рассматривались два сценария, которые в целом соответствуют предложениям, обсуждаемым в настоящее время директивными органами ЕС.

В соответствии с первым сценарием, исследование предполагало полное ограничение полетов на рас-

стояние менее 1000 км и временные ограничения для бизнес-авиации в амстердамском аэропорту Схипхол, римском аэропорту Чампино и аэропорту Брюсселя. Во втором сценарии исследование предполагало полное ограничение полетов на расстояние менее 500 км, а также ограничения слотов для бизнес-авиации в аэропортах Схипхол, Чампино и Брюсселя.

«В целом, меры в рамках двух политических сценариев, рассмотренных в нашем анализе, приведут к снижению связанности в Европе, что сделает регион менее привлекательным для прямых иностранных инвестиций. Это будет обусловлено сокращением объема рейсов бизнес-авиации на 45% в соответствии с первым сценарием и на 70% в соответствии со вторым сценарием для рейсов, вылетающих из европейских аэропортов или прибывающих в них», - заявили авторы в заключении исследования.

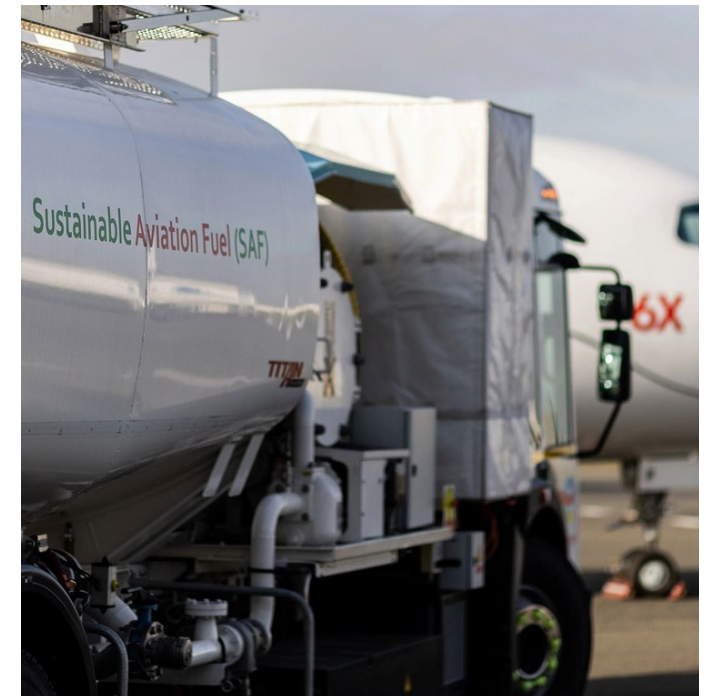
Напротив, в исследовании предлагается, чтобы директивные органы ЕС могли сократить выбросы CO₂ в деловой авиации почти на 80% за счет увеличения использования экологически чистого авиационного топлива (SAF) без необходимости сокращать количество рейсов деловой авиации.

Ограничения в любом из этих сценариев могут вызвать волновой эффект во всем авиационном секторе.

В исследовании рекомендуется для сокращения выбросов CO₂ в авиационном секторе использовать экологически чистые технологические реше-

ния, такие как SAF. Однако расширение поставок SAF остается сложной задачей.

«Отсутствие специализации на новых технологиях, таких как SAF, было определено как проблема, поддерживающая разрыв в инновациях между ЕС и США или Китаем в докладе Драги для Европейской Комиссии. Чтобы восполнить этот пробел, в отчете подчеркивается, что планы по декарбонизации должны «сопровождаться лидерством в области технологий, которые будут их обеспечивать». В нем также добавлено, что ЕС необходимо начать выстраивать цепочку поставок альтернативных видов топлива, иначе затраты на достижение его целей [по декарбонизации] будут значительными.



Tarp Aviation пополнила свой парк тремя Bombardier Global

Российская компания Tarp Aviation (RLA, Москва, Внуково) пополнила свой парк тремя бизнес-джетами Bombardier Global, включая единственный зарегистрированный в России Global 7500, сообщил ch-aviation.

Самолет Global 7500, RA-73592, был активен под

российской регистрацией с декабря 2022 года, хотя в то время он летал под своей регистрацией без позывного оператора. 27 мая 2024 года самолет начал полеты под кодом RLA от Tarp Aviation по маршруту Москва-Внуково - Дубай World Central. Бизнес-джет, первоначально зарегистрированный на Бермудских островах как VP-BAT, управлялся

компанией Avcon Jet и в последний раз выполнял рейсы с бермудской регистрацией 24 декабря 2022 года между Тбилиси и международным аэропортом Алматы.

Во второй половине 2024 года авиакомпания Tarp Aviation добавила в свой флот 12-летний Global 5000 RA-73637. Первоначально в качестве позывного использовался регистрационный номер, но в середине сентября он начал летать под кодом RLA от Tarp Aviation. Первоначально поставленный Avcon Jet Malta, он в 2020 году был передан австрийскому подразделению компании. В последний раз самолет выполнял рейс под номером OE-LEV и под кодом AOJ авиакомпании Avcon 26 февраля 2022 года из международного аэропорта Дубая в московский аэропорт Внуково. Самолет простоял на стоянке более двух лет, прежде чем был перерегистрирован и внесен в парк авиакомпании Tarp Aviation.

Совсем недавно Tarp Aviation добавила еще один самолет Global (RA-73650), который начал летать со 2 января 2025 года между Внуково и Мале. Подробности о типе и серийном номере самолета в настоящее время неизвестны.

Эти три самолета пополнили парк Tarp Aviation, который также включает Challenger 650, Global 5000, Global 6000, G650 и Ту-204-300. Все указанные самолеты Global эксплуатировались компанией Avcon Jet.

Компанию Tarp Aviation, ранее Rolema, возглавляет Виталий Терещенко, бывший генеральный директор компаний «Сириус-Аэро».



Генпрокуратура подала иск к Домодедово и Каменщику

Генеральная прокуратура подала в Арбитражный суд Московской области иск к компаниям группы «Домодедово» и юридическим лицам, связанным с аэропортом.

В списке ответчиков указаны основной владелец аэропорта Дмитрий Каменщик, председатель набсовета Валерий Коган и около 30 компаний. Среди них — «Домодедово Авиэйшн Секьюрити», «Домодедово Карго», «Домодедово Эрфилд», «Домодедово эрпорт хэндлинг» и т.д. Иск подан также к «Фонд Атлант Фаундейшн», «Аламо (трасти) си вай лимитед», «Аламо лимитед», МКООО «Эрпорт менаджмент компани лимитед».

Суть исковых претензий пока не раскрыта. Также надзорное ведомство направило заявление о принятии обеспечительных мер, его пока не рассмотрели. Во многих подобных исках прокуратура требует обратить активы компаний в доход государства из-за нарушений в ходе приватизации в 1990-е.

Иск подали после прокурорской проверки порядка приватизации ряда объектов в аэропорту, сообщает «Коммерсантъ».

Гендиректор «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что стоимость всех активов комплекса Домодедово с учетом долга может составлять от 300 до 350 млрд руб.

Впервые аэропорт Домодедово сообщил, что Дмитрий Каменщик является его владельцем, в мае 2011 года, когда планировал провести IPO (впоследствии его отменили). Осенью 2014-го в интер-

вью «Ведомостям» Каменщик говорил, что является собственником Домодедово, а у главы набсовета Валерия Когана нет доли в компании.

Раскрыть собственников Домодедово зимой 2011 года требовал Дмитрий Медведев, тогда занимавший пост президента. «Вроде бы известно, кто собственник, но начинают проверять — собственник спрятан за структурой бенефициарных владений, а это крупнейший транспортный узел, где садится огромное количество самолетов!» — говорил он.

Аэропорт подвергся проверкам после теракта, при

котором погибли 37 человек, еще 172 получили ранения. В 2015 году было заведено дело об оказании услуг, не отвечающих требованиям безопасности (ч. 3 ст. 238 УК), по которому проходил и Каменщик. Его прекратили в сентябре 2016-го.

Среди российских авиакомпаний, выполняющих рейсы из Домодедово — S7, «Уральские авиалинии», Red Wings. За 10 месяцев 2024 года пассажиропоток составил 13,3 млн человек, что на 23,5% меньше, чем годом ранее, по данным Росавиации.

Источник: РБК

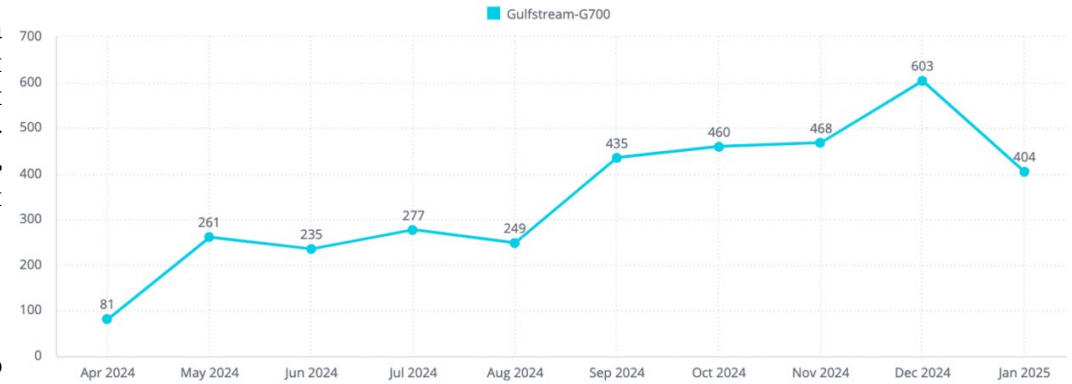


Активность бизнес-джетов после инаугурации Трампа выросла на 9%

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, с начала года (1-26 января) объем полетов бизнес-джетов во всем мире на 4% превысил показатель прошлого года и составил 239 334 рейса. Общемировой активный флот вырос на 1% по сравнению с прошлым годом, более 19000 бизнес-джетов выполняли полеты в этом году. На 4-й неделе (20-26 января) активность бизнес-джетов была на 9% выше по сравнению с прошлым годом, в основном из-за роста тенденции в США, связанной с церемонией инаугурации Трампа.

Соединенные Штаты

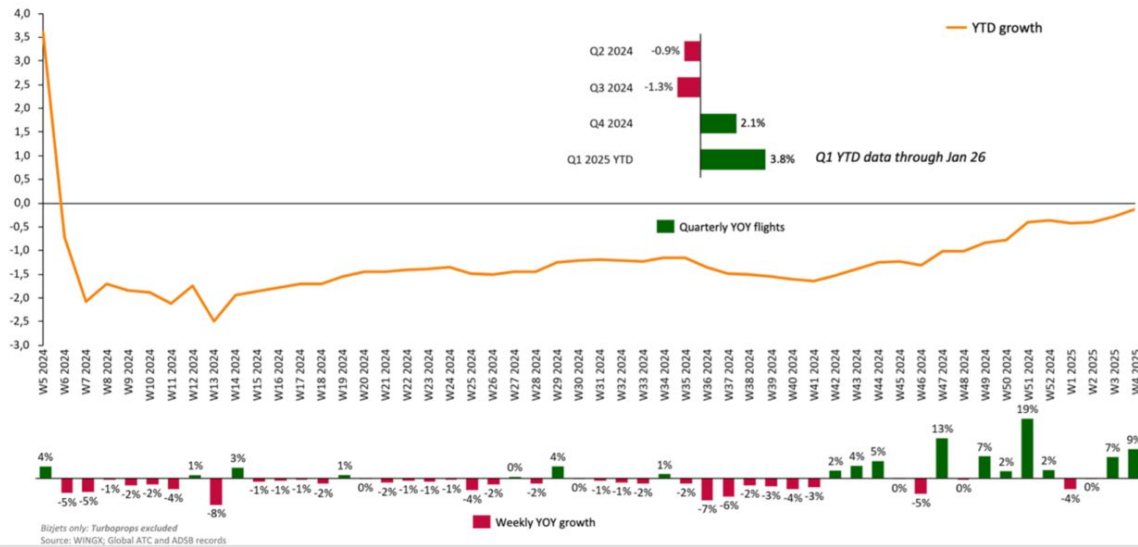
В США на 4-й неделе наблюдался рост активности бизнес-джетов на 12% по сравнению с прошлым годом, вероятно, из-за проведения церемонии инаугурации президента Трампа в Вашингтоне (округ Колумбия). В течение этой недели в аэропорты Вашингтона прибыло чуть более 900 бизнес-джетов, что на 32% больше, чем на той же неделе 2024 года. Благодаря церемонии инаугурации Вашингтон вошел в пятерку самых загруженных городов США на четвертой неделе, хотя каждую вторую неделю в этом году он не входил в первую десятку.



Налет Gulfstream G700 (23 апреля 2024 г. - 26 января 2025 г.), вылеты в США



Global – Focus on L12M week-week



Трафик во Флориде выглядел сильным, количество рейсов бизнес-джетов выросло на 8% в годовом исчислении. В Калифорнии активность более сдержанная, рост всего на 1%, а в Техасе – на 6%. С начала января объем полетов деловой авиации в США на 6% выше аналогичного показателя в прошлом году, немного опережая поствыборный тренд, который составил +5% (6 ноября – 26 января).

В этом месяце сверхдальние джеты летают на 8% больше по сравнению с прошлым годом, активный флот вырос на 2% относительно прошлого года. Новейшая модель Gulfstream G700 имела в этом месяце 26 активных бортовых номеров, большинство вылетов было совершено компаниями по управлению воздушными судами. С тех пор как 23 апреля 2024 года производитель начал поставки, G700 совершил более 1200 рейсов, при этом 121 активный бортовой номер находился в США.

Трафик бизнес-джетов во всем мире

Европа

В этом году активность бизнес-авиации в Европе выросла на 1% по сравнению с прошлым годом, с 1 по 26 января количество вылетов превысило 28000. Трафик в Европе на 4-й неделе увеличился на 9%, особенно в Швейцарии, где рост составил 39% в годовом исчислении. В Швейцарии это, вероятно, связано с проведением ежегодного Всемирного экономического форума.

В аэропортах вблизи Давоса (LSMD, LSZH, LSZR и LSZS) наблюдался большой трафик бизнес-джетов, во время мероприятия (20-24 января) было зарегистрировано 476 прибытий, на два больше, чем в дни форума 2024 года. В дни мероприятия большинство рейсов в аэропорты ВЭФ были продолжительностью от 30 минут до 1 часа, Лондон стал основным городом отправления. Способность ВЭФ привлекать глобальную аудиторию проявилась в 103 рейсах бизнес-джетов, которые прибыли из-за пределов Европы, 47 из которых – из США, больше, чем за предыдущие 3 недели вместе взятые.

В течение недели проведения форума треть рейсов были выполнены компаниями по управлению воздушными судами. Количество рейсов корпоративных летных отделов в дни ВЭФ увеличилось более чем вдвое по сравнению с предыдущей неделей. Несмотря на очевидное положительное влияние проведения ВЭФ на активность деловой авиации, в этом месяце трафик бизнес-джетов в Швейцарии по-прежнему на 1% ниже прошлогоднего уровня.

В других частях Европы на 4-й неделе «эффект ВЭФ» ощутила Франция, активность в течение

4-й недели на 19% превысила прошлогодний показатель, количество рейсов из аэропорта Базель в Цюрих выросло на 400%. Активность в Великобритании увеличилась на 10% по сравнению с 4-й неделей прошлого года, был зафиксирован заметный рост числа рейсов в Цюрих на ВЭФ, а также в Милан, вероятно, в последние дни Миланской недели моды, которая проходила с 17 по 21 января.

Остальной мир

Активность за пределами США и Европы на 4-й неделе немного снизилась (-0,3%) по сравнению с прошлым годом. В Южной Америке рост составил 8% в годовом исчислении, Африка упала на 8%, Азия – на 6%. Положительные признаки наблюдаются на Ближнем Востоке, трафик на 2% выше прошлогоднего уровня, что завершило 3-недельную полосу спада в 2025 году. Несмотря на региональный рост

на Ближнем Востоке, основные рынки ОАЭ и Саудовской Аравии снижаются по сравнению с прошлым годом.

С начала года активность на Ближнем Востоке на 2% ниже прошлогодней, при этом сильный рост в Израиле, Кувейте и Омане. В январе Мексика является самым загруженным рынком остального мира, хотя активность снижается по сравнению с прошлым годом, Бразилия и Багамы опережают прошлый год.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Глобальный спрос на бизнес-джеты получил двойной импульс благодаря инаугурации Трампа и проведению Всемирного экономического форума, привлечшего хороший трафик из аэропортов Великобритании, Франции и Швейцарии».

Departure Country	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
Mexico	7,481	16.4%	-4.5%	12,694	13.3%	-3.8%
Brazil	4,572	10.0%	6.0%	7,176	7.5%	0.3%
Canada	4,300	9.4%	-1.2%	8,140	8.5%	-3.2%
India	2,332	5.1%	-0.3%	3,697	3.9%	-6.6%
Bahamas	2,184	4.8%	4.1%	3,606	3.8%	2.5%
Australia	2,079	4.5%	0.5%	3,119	3.3%	1.8%
Turkey	1,438	3.1%	1.1%	2,874	3.0%	3.1%
China	1,355	3.0%	0.1%	3,412	3.6%	-1.0%
United Arab Emirates	1,270	2.8%	-6.3%	4,683	4.9%	-2.2%
Saudi Arabia	902	2.0%	-9.5%	2,158	2.3%	-0.8%
Grand Total	45,742	100.0%	-1.4%	95,713	100.0%	-1.3%

Вылеты бизнес-джетов по странам, январь 2025 г.

Росавиация разослала инструкции по действиям при глушении спутниковых сигналов

Спустя месяц после крушения самолета AZAL в Актау агентство выпустило бюллетень с рекомендациями по снижению рисков для безопасности полетов от возникновения непреднамеренных помех вследствие применения средств радиоэлектронной борьбы.

Как сообщает ТГ-канал Авиаторщина, за крайний год Росавиация зафиксировала рост числа сообщений от пилотов и диспетчеров о сбоях в работе бортовых средств навигации и комплексов по автоматизации управления воздушным движением. Они, как сказано в документе, обусловлены радиопомехами, создаваемыми радиоэлектронными средствами подавления для защиты важных объектов от беспилотников.

Помехи глушат или искажают сигналы глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) и в ряде случаев нарушают работу радиосвязи и систем посадки (инструментальную ILS и навигационную VOR/DME). А при спуфинг-помехах (имитируют или подменяют сигналы) бортовые пилотажно-навигационные комплексы не могут верно вычислять данные о местоположении, навигации и хронометраже воздушного судна.

К потере управляемости самолетом глушение сигналов не приводит, так как он оснащен собственными инерциальными системами навигации, плюс есть наземное оборудование. Но при отсутствии возможности использования альтернативных средств навигации помехи сигналам GNSS могут привести к возникновению опасных факторов.

Среди них: нарушение последовательности управления полетом и траекторного наведения, отклонение от маршрута, неуправляемый вираж, нарушение правил ИВП, ложное срабатывание на эшелоне сигнализации о столкновении с землей, некорректные показания скорости и ветра, невозможность навигации по путевым точкам и зональной навигации.

С целью снижения рисков для безопасности полетов Росавиация в бюллетени дала обязательные к выполнению рекомендации по осуществлению полетов в условиях неработающего радионавигационного оборудования.

Так, авиакомпаниям поручено провести с пилотами дополнительную подготовку по отработке действий в полете при сбоях в работе спутниковых и наземных систем навигации, совершенствованию навыков выполнения заходов на посадку по неточным системам (NDB и VOR/DME). А также при отказах систем управления, включенных в раздел сложных и аварийных ситуаций в полете.

Отдельно Росавиация попросила подготовить пилотов к отработке действий при полном отказе гидросистем, а в программе их тренировки предусмотреть наихудший сценарий отказа систем из возможных.

Кроме того, перевозчикам рекомендовали оценивать целесообразность выбора в затронутых помехами районах аэродромов назначения или запасных, использующих процедуры захода на посадку только на основе GNSS. И по возможности исклю-

чить пролет вблизи запретных и зон ограничений полетов. Также нужно обеспечить учет эксплуатационных ограничений, связанных с продолжением эксплуатации самолетов с неработающими радионавигационными системами в соответствии с перечнем минимально необходимого исправного оборудования в районах, затронутых помехами GNSS.

Информацию о любых перерывах в работе, ухудшениях или аномалиях в характеристиках оборудования GNSS или связанной с ним авионики пилоты должны своевременно доводить до диспетчеров. И незамедлительно обращаться к ним при сомнениях в правильности определения местоположения и возникших сложностях в навигации. В районах ухудшения работы оборудования GNSS нужно контролировать положение самолета с помощью традиционных навигационных средств, проверять доступность радиотехнических средств, обеспечивающих выполнение полета по заданному маршруту и заход на посадку.

Авиадиспетчеры, в свою очередь, должны оказывать экипажам помощь при ухудшении работы спутниковых и наземных систем навигации, обеспечивать непрерывный контроль за движением самолета по маршрутам и на предпосадочной прямой, а также незамедлительно информировать пилотов о выявленных отклонениях от заданного маршрута. Руководителям органа ОВД поручено своевременно доводить до диспетчеров получаемую информацию о предстоящем или фактическом применении средств радиоэлектронного подавления для информирования пилотов.

IADA: дилеры вступают в 2025 год с «коллективным чувством оптимизма»

В 2024 году члены Международной ассоциации авиадилеров (IADA) заключили 1559 сделок с деловыми самолетами, в том числе 562 в четвертом квартале.

Председатель IADA Фил Уинтерс отметил, что опрос восприятия за четвертый квартал 2024 года показывает, что члены организации вступают в 2025 год с коллективным чувством оптимизма. «Мы ожидаем, что новая администрация и Конгресс США будут проводить политику, способствующую росту бизнеса и расширению возможностей. Этот оптимизм находит отражение в ожидаемом высоком спросе на подержанные самолеты всех типоразмеров, который поддерживается от-

носительно стабильными ценами, покупательной способностью и дополнительными запасами».

Исполнительный директор IADA Луис Сено продолжил: «С прояснением ситуации в США после выборов доверие рынка укрепилось, что привело к росту продаж и оптимистичным финансовым прогнозам».

На долю членов группы приходится более 50% мировых сделок с подержанными деловыми воздушными судами.

Обновление IADA появилось в связи с тем, что исследование Jefferies показало увеличение запасов. По словам Jefferies, общее количество подержанных бизнес-джетов, выставленных на продажу в январе 2025 года, составило 1158, что на 7% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но последовательно снизилось на 8% (и на 4% за последние 6 месяцев).

Январские запасы составили 4,7% от общего парка. Средний уровень запасов за 12 месяцев составил 4,8%. Цены на подержанные самолеты в исследовании Jefferies в январе снизились на 9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, но оставались стабильными по сравнению с предыдущим месяцем.

Некоторые ключевые показатели, которые, по данным IADA, подтверждают оптимистичный прогноз, включают 130 новых соглашений в четвертом квартале 2024 года, что на 3% больше, чем в прошлом году. Количество новых соглашений последовательно сокращалось по сравнению с предыду-

щими тремя кварталами: 144 в третьем квартале, 139 во втором квартале и 150 в первом квартале 2024 года.

В прошлом году было подписано 1176 соглашений, что на 39% больше по сравнению с 846 в 2023 году. В 2024 году дилеры IADA сообщили о 1559 закрытых сделках, что на 10% больше по сравнению с 1421 сделкой в 2023 году. IADA объясняет этот рост увеличением числа дилеров, предоставляющих отчетность.

Количество сделок в четвертом квартале, по которым цена была снижена, выросло с 76 до 45 по сравнению с прошлым годом, количество расторгнутых сделок увеличилось с 52 до 54.

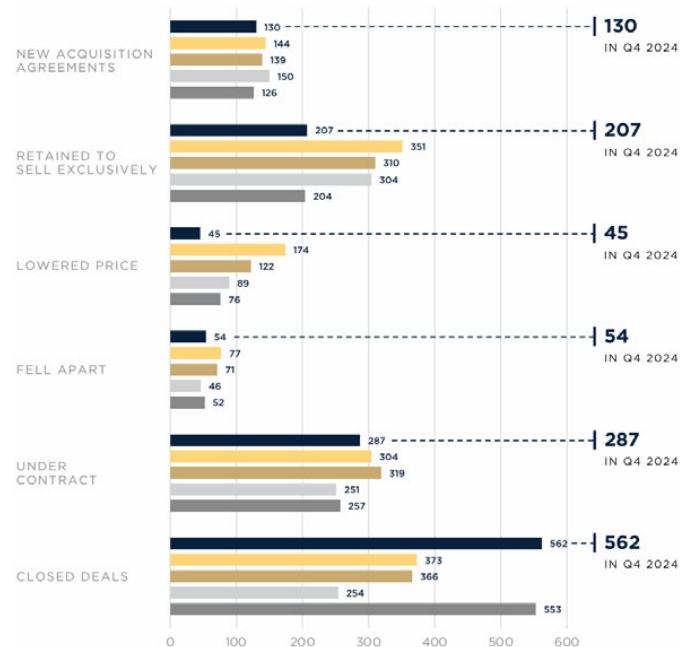
IADA заявляет: «Несмотря на то, что в четвертом квартале 2024 года на рынке царил оптимизм, проблемы со стороны предложения по-прежнему сдерживают объемы и скорость транзакций. Цепочки поставок и кадровые ресурсы еще не восстановились, и есть признаки того, что в 2025 году поставки продолжат снижаться».

Что касается увеличения запасов, Шон Хольштейн из Holstein Aviation отметил: «Хотя уровень запасов подержанных самолетов растет, безусловно, существует отложенный спрос, который возник в результате относительной паузы, которую мы наблюдали на рынке в течение 2024 года в преддверии президентских выборов».

Тем не менее, некоторые дилеры считают, что избрание Дональда Трампа негативно сказалось на показателях за четвертый квартал.

IADA DEALER ACTIVITY REPORT

● Q4 2024 ● Q3 2024 ● Q2 2024 ● Q1 2024 ● Q4 2023



Самые загруженные аэропорты деловой авиации в США в 2024 году

Международный аэропорт Сан-Хосе Минета в 2024 году показал рост на 6% по сравнению с предыдущим годом и занял первое место по динамике среди 25 самых загруженных аэропортов бизнес-авиации в США в 2024 году на основе данных ARGUS ТраqPак, сообщает Private Jet Card Comparisons. Именно благодаря этому росту он и попал в ТОП-25.

Место	Аэропорт/Город/Штат	Рейсы в 2023	Рейсы в 2024	Изменение
1(1)	КТЕВ – Тетерборо, Нью-Джерси	74,577	74,832	0,3%
2 (2)	КРВИ – Палм-Бич, Флорида	42,747	41,967	-1,8%
3 (3)	KDAL – Даллас, Техас	39,655	40,332	1,7%
4 (6)	КНРН – Уайт-Плейнс, Нью-Йорк	32,895	32,994	0,3%
5 (5)	KVNY – Лос-Анджелес, Калифорния	33,240	32,229	-3,0%
6 (4)	KLAS – Лас-Вегас, Невада	33,306	31,765	-4,6%
7 (7)	KIAD – Вашингтон, округ Колумбия	29,753	30,066	1,1%
8 (8)	КОПФ – Майами, Флорида	28,410	29,068	2,3%
9 (11)	KPDK – Атланта, Джорджия	28,300	28,266	-0,1%
10 (12)	КНОУ – Хьюстон, Техас	28,019	28,243	0,8%
11 (9)	KSDL – Скоттсдейл, Аризона	28,355	28,039	-1,1%
12 (10)	КАРА – Денвер, Колорадо	28,318	27,884	-1,5%
13 (14)	КАРФ – Неаполь, Флорида	24,009	24,901	3,7%
14 (13)	KSNA – Санта-Ана, Калифорния	24,365	23,573	-3,3%
15 (18)	КАУС – Остин, Техас	21,382	22,438	4,9%
16 (15)	КВНА – Нэшвилл, Теннесси	23,409	22,102	-5,6%
17 (16)	КМДВ – Чикаго, Иллинойс	22,032	21,720	-1,4%
18 (17)	КSLC – Солт-Лейк-Сити, Юта	21,833	21,141	-3,2%
19 (19)	КВБД – Бостон, Массачусетс	21,037	20,261	-3,7%
20 (20)	КFLL – Форт-Лодердейл, Флорида	18,860	19,345	2,6%
21 (24)	КСАТ – Сан-Антонио, Техас	17,605	18,227	3,5%
22 (23)	КВФИ – Сиэтл, Вашингтон	17,895	18,075	1,0%
23 (НР)	КСЖС – Сан-Хосе, Калифорния	17,032	18,061	6,0%
24 (25)	КРВК – Чикаго, Иллинойс	17,223	17,463	1,4%
25 (22)	КФХЕ – Форт-Лодердейл, Флорида	18,110	17,265	-4,7%

В целом рост трафика в прошлом году зафиксирован в 13 из 25 аэропортов. Общий объем перевозок в самых загруженных аэропортах в 2024 году снизился на 0,03% по сравнению с 2023 годом. В 2023 году только два из 25 крупнейших аэропортов бизнес-авиации зафиксировали рост. Первая тройка самых загруженных аэропортов сохранили свои места.

Больше всего аэропортов в списке из Флориды – пять. В их число вошли Palm Beach, Miami Opa Locka, Naples, Fort Lauderdale International и Fort Lauderdale Executive.

В ТОП 25 лучших аэропортов вошли четыре аэропорта Техаса: Dallas Love Field, Houston Hobby, Austin Bergstrom и San Antonio.

Из Калифорнии три аэропорта: Van Nuys, Orange County, and San Jose International.

Два аэропорта из Чикаго – Chicago Executive и Midway.



Самолет недели

Оператор/владелец: **PrimeValue Trading**

Тип: **Airbus ACJ319**

Год выпуска: **2012 г.**

Место съемки: **декабрь 2024 года, Al Maktoum Int'l Airport (DWC) – OMDW, United Arab Emirates**



Фото: Дмитрий Петроченко