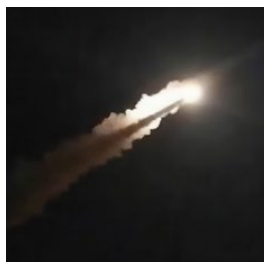




Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, за последнюю неделю (с 26 мая по 1 июня) глобальный трафик бизнес-джетов вырос на 4% по сравнению с 22-й неделей прошлого года, при этом на рынке США был зафиксирован рост на 5%. Активность Part 135 и 91K была сильной, объем полетов на 3% опережал ту же неделю прошлого года. Глобальная активность бизнес-джетов в мае завершилась ростом на 3% в годовом исчислении, на 1% отставая от максимумов мая 2022 года.

Falcon Luxe, чартерное подразделение Falcon, объявляет о доступе к блок-часам частных самолетов. Как поясняют в компании концепция проста: клиенты предварительно покупают определенное количество летных часов и используют их по мере необходимости, наслаждаясь приоритетным доступом к флоту Falcon. С блок-часами нет необходимости запрашивать расценки на каждый рейс или иметь дело с повторяющимися процедурами бронирования. Блок-часы становятся все более популярными среди частных лиц и организаций, ищущих практичный и надежный способ летать. Они особенно полезны для компаний, организующих частые рейсы, предлагая более разумную альтернативу с прозрачностью затрат и гарантированной доступностью.

В Октябрьском районе Уфы может появиться аэродром для вертолетов и малой авиации. Об этом на совещании «Инвестчас» у главы республики сообщила директор компании «ХелиПорт-Уфа» Ольга Старцева. Проект строительства «многофункциональной станции для обслуживания пассажирских авиаперевозок» подразумевает строительство терминала для приема и отправки вертолетов. Это позволит повысить качество обслуживания и улучшить логистику Уфимской агломерации, сообщила Старцева. Кроме того, площадка понадобится в случае дальнейшего развития малой авиации в республике, отметила глава компании.



Активность бизнес-джетов на 22-й неделе близка к рекордным максимумам

WINGX: Несмотря на растущие экономические трудности, которые могут повлиять на сделки с воздушными судами, активность бизнес-джетов на этой неделе подскочила, при этом майский трафик в годовом исчислении соответствует высоким темпам использования самолетов в первом квартале

стр. 20

Конфликт с использованием дронов повышает риски в воздушном пространстве России

По словам экспертов по безопасности Osprey Flight Solutions, эксплуатанты воздушных судов, которые по-прежнему используют российское воздушное пространство, должны быть готовы к краткосрочным закрытиям и изменениям маршрутов

стр. 23

С овальным фюзеляжем: на самолеты нового поколения Минпромторг потратит еще 13 млрд

В Минпромторге подвели итоги конкурса на научно-исследовательскую работу «Интеграл» по созданию перспективных магистральных и региональных самолетов нового поколения. В тендере приняло участие одно учреждение — ФГБУ НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского»

стр. 24

Эксперт МАИ Максим Калягин — о перспективах России в гонке за летающим такси

В мире разрабатывается свыше 200 проектов летательных аппаратов для перевозки людей в городских условиях. Как считает главный конструктор Центра «Беспилотные летательные аппараты» МАИ Максим Калягин, у России есть все шансы занять ведущие позиции в этой гонке высоких технологий

стр. 27

ФАС разработала правила равного доступа к услугам аэропортов для авиаперевозчиков

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) разработала новую редакцию документа, обеспечивающего равные условия для авиаперевозчиков, сообщает ТАСС со ссылкой на регулятора.

Правительство РФ уже переутвердило правила недискриминационного доступа к услугам в аэропортах. «Документ устанавливает порядок рассмотрения главным оператором аэропорта заявок на включение в расписание времени отправления и прибытия воздушных судов», - пояснили в ФАС. Новая редакция правил вступит в силу с 1 сентября 2025 года.

Согласно принятым положениям, заявки от авиаперевозчиков рассматриваются и подтверждаются с учетом трех уровней установления приоритета. Как и в предыдущем акте, приоритет отдан для рейсов, совершаемых по решению правительства РФ, и полетов, которые выполняются воздушными

судами гражданской авиации в интересах обороноспособности и безопасности государства.

Кроме того, постановление описывает порядок доступа к услугам и инфраструктуре по авиатопливообеспечению. «В целях недискриминационного предоставления услуг авиаперевозчикам документ также устанавливает перечень обязательной для раскрытия информации. Главным операторам аэропортов необходимо размещать на официальных сайтах сведения о тарифах на услуги, пропускной способности аэропорта и его технической возможности», - сообщили в службе.

В ФАС отметили, что постановление принято в целях нивелирования условий, при которых одни авиаперевозчики могут находиться в неравном положении по сравнению с другими при доступе к услугам в аэропортах и объектам их инфраструктуры.



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



EASA настоятельно рекомендует усилить предупреждения о рисках, связанных с литиевыми батареями

Агентство по авиационной безопасности Европейского Союза (EASA) возобновляет свои предупреждения о рисках, связанных с литиевыми батареями, поскольку персональные устройства становятся обычным явлением почти для всех пассажиров. Выпуская очередной Информационный бюллетень по безопасности (SIB) на эту тему, EASA отметило рост числа событий, связанных с литиевыми батареями, которые пассажиры перевозят на борту коммерческих самолетов.

SIB призывает авиаперевозчиков расширить и усилить информирование пассажиров по поводу литиевых батарей. Пассажиры не должны сдавать литиевые батареи в зарегистрированный багаж или багаж, недоступный из салона. Кроме того, EASA напоминает о важности обучения персонала авиаперевозчиков и аэропортов по вопросам рисков и ограничений на перевозку опасных грузов.

«Смартфоны и компьютеры, работающие на литиевых батареях, теперь стали неотъемлемой частью нашей повседневной жизни, и мы знаем, что каждый пассажир теперь берет с собой в полет от четырех до пяти таких устройств», - сказал Йеспер Расмуссен, директор по летным стандартам EASA. «Авиакомпаниям и их наземный персонал должны убедиться, что пассажиры знают, как ответственно путешествовать с этими предметами. Это включает в себя побуждение их тщательно подумать о том, чтобы не упаковывать устройства в регистрируемый багаж, а вместо этого брать их с собой на борт, чтобы можно было их проконтролировать и принять меры, если что-то случится».

EASA подчеркнуло риски безопасности, связанные с литиевыми батареями, отметив, что они могут перегреваться, возгораться и/или выделять токсичный дым.



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

Falcon Luxe расширяет предложение по чартерам с доступом к блок-часам

Falcon Luxe, чартерное подразделение Falcon, объявляет о доступе к блок-часам частных самолетов. Как поясняют в компании концепция проста: клиенты предварительно покупают определенное количество летных часов и используют их по мере необходимости, наслаждаясь приоритетным доступом к флоту Falcon.

С блок-часами нет необходимости запрашивать расценки на каждый рейс или иметь дело с повторяющимися процедурами бронирования. Блок-часы становятся все более популярными среди частных лиц и организаций, ищущих практичный и надежный способ летать.

Они особенно полезны для компаний, организую-

щих частые рейсы, предлагая более разумную альтернативу с прозрачностью затрат и гарантированной доступностью.

Блок-часы Falcon Luxe обеспечивают простоту и удобство. Клиенты знают, что включено, когда они могут летать, и получают постоянную поддержку каждый раз, когда они путешествуют.

Г-н Султан Рашид Абдулла Рашид Аль Шене, основатель и председатель Alex Group Investment, комментирует: «Сегодня люди хотят, чтобы перелеты были простыми. Блок-часы — наш способ сделать это возможным. Вам не нужно думать о доступности, ценах или документах каждый раз. Вы просто летаете, когда вам нужно, и это работает».





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



Первый Cessna Citation Longitude поставлен в Центральную Америку

Textron Aviation объявила о первой поставке своего флагманского бизнес-джета Cessna Citation Longitude в Центральную Америку. Постоянный клиент Citation находится в Коста-Рике и планирует использовать самолет для деловых и личных целей.

Citation Longitude получил сертификат FAA в сентябре 2019 года, и вскоре после этого Textron Aviation начала поставки клиентам.

Благодаря двигателям Honeywell HTF7700L, максимальная крейсерская скорость Citation Longitude составляет 882 км/ч, а дальность полета при этом достигает 6482 км, максимальное количество пассажиров – 12. Самолет имеет неоспоримое преимущество при взлете и посадке на высокогорных

аэропортах, так как на его взлет и посадку требуется всего лишь 1494 и 1036 метров соответственно. Кабина экипажа оборудована комплексом Garmin G5000 с жидкокристаллическими экранами.

С учетом ровного пола высота салона составляет 1,83 м, что делает бизнес-джет очень удобным в эксплуатации высокими людьми. Кресла и интерьер отделаны тканями и кожей высокого качества. Кресла салона оборудованы специальным тачскрином, который позволяет контролировать освещение над своим местом. Также все пассажиры при желании могут подключиться к системе мультимедиа Cessna Clarity, выполненной на базе систем Android и iOS, и самостоятельно регулировать температуру и освещение салона, а также затемнение стекол.




ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

JSSI и IADA запускают программу инновационных грантов

Компания Jet Support Services (JSSI) в партнерстве с Фондом Международной ассоциации авиадилеров (IADA) запускает грант JSSI Aviation Innovation Grant. Грант предлагает премию в размере \$5000 студенту колледжа с инновационной идеей, которая может изменить будущее деловой авиации.

Нил Бук, председатель и генеральный директор JSSI, сказал: «Мы в JSSI верим, что будущее деловой авиации будет определяться смелыми идеями и людьми, достаточно смелыми, чтобы их реализовать. Грант на инновации в авиации — это наше обязательство развивать этот дух предпринимательства. Сотрудничая с Фондом IADA, мы не просто предлагаем финансовую поддержку — мы инвестируем в следующее поколение лидеров авиации».

Кэти Обербрёклинг, член правления Фонда IADA и председатель стипендиального комитета, которая

также является финансовым директором jetAVIVA, добавила: «Фонд IADA чрезвычайно рад сотрудничать с JSSI для поддержки ярких, целеустремленных студентов, которые готовы привнести отличные идеи в отрасль деловой авиации. Грант на инновации в авиации JSSI — это больше, чем просто финансирование, это инвестиции в следующее поколение лидеров в сфере авиации».

Подробности гранта JSSI Aviation Innovation:

- Сумма премии: \$5000
- Период подачи заявок: с 1 июня по 1 сентября 2025
- Награда будет вручена на осенней встрече IADA, октябрь 2025 г.

Право на участие:

- Текущий студент (бакалавриат или магистратура)
- Минимальный средний балл 3,3



 Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→
jetport-interiors.tech

В аэродром для вертолетов под Уфой вложат ₽170 млн

В Октябрьском районе Уфы может появиться аэродром для вертолетов и малой авиации. Об этом на совещании «Инвестчас» у главы республики сообщила директор компании «ХелиПорт-Уфа» Ольга Старцева.

Проект строительства «многофункциональной станции для обслуживания пассажирских авиалесоустроительных» подразумевает строительство терминала для приема и отправки вертолетов. Это позволит повысить качество обслуживания и улучшить логистику Уфимской агломерации, сообщила Старцева.

Кроме того, площадка понадобится в случае дальнейшего развития малой авиации в республике, отметила глава компании.

На объекте смогут получить работу 17 человек. Инвестиционный совет республики присвоил проекту

статус приоритетного. Компании без торгов выделят земельный участок в аренду.

По данным сервиса проверки контрагентов Rusprofile, ООО «ХелиПорт-Уфа» зарегистрировано в 2019 году. Компания подконтрольна бизнесмену Рустаму Аннамуратову. Ему принадлежат строительные предприятия группы «Стэк»: специализированные застройщики «Стэк», «Стэк-Берег», «Стэк-Парк» и другие. В их портфеле – жилые комплексы Svoboda, «Старый центр», «Аурум».

На сайте «ХелиПорт-Уфа» говорится, что это «уникальный и единственный инфраструктурный проект по созданию крупнейшего в Башкирии многофункционального вертолетного комплекса, рассчитанного на базирование авиационной техники». У компании есть площадка для хранения, взлета и посадки вертолетов на аэродроме Забельский в районе поселка 8 Марта.



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

Cessna SkyCourier Combi получает сертификат в Бразилии

Двухдвигательный турбовинтовой самолет Cessna SkyCourier Combi недавно получил сертификацию Национального агентства гражданской авиации Бразилии (ANAC) и пополнил парк бразильской чартерной компании Cleiton Táxi Aéreo (СТА). Это первая поставка SkyCourier в Южную Америку.

Недавно компания СТА получила пассажирский вариант этого самолета, оснащенного комплектами, которые позволяют переоборудовать стандартный 19-местный салон в 9-местный комбинированный грузопассажирский вариант или в полноценную грузовую конфигурацию. На самолете также установлен дополнительный гравийный комплект, позволяющий приземляться на грунто-

вых взлетно-посадочных полосах и добираться до более отдаленных мест.

Заказ СТА включает два самолета Cessna SkyCourier одинаковой конфигурации, поставка второго ожидается в 2026 году.

Лэнни О'Баннион, старший вице-президент по продажам и маркетингу Textron Aviation, отметил: «Cessna SkyCourier – превосходный самолет для поддержки региональных миссий и служб по всей Южной Америке. Мы с нетерпением ждем возможности увидеть, какое влияние этот универсальный и трудолюбивый турбовинтовой самолет окажет на деятельность СТА».



A vertical banner featuring the FBO Experience logo at the top, which consists of a stylized 'V' shape made of horizontal lines above the text 'FBO EXPERIENCE'. Below the logo is a close-up photograph of the nose and cockpit area of a white aircraft with dark blue accents. The aircraft is on a runway with a city skyline visible in the background under a blue sky with clouds. At the bottom of the banner, the text 'FBOEXPERIENCE.COM' is written in a bold, sans-serif font, followed by 'PROMOTING FBO EXCELLENCE' in a smaller, all-caps font. The banner is framed by horizontal lines at the top and bottom.

Falcon запускает «дочку» по ТОиР

Falcon Technic, подразделение ТОиР компании Falcon, входящее в Alex Group Investment, официально запустило свой первый проект по базовому техническому обслуживанию одного из собственных самолетов Global Express XRS.

В настоящее время самолет проходит полную базовую проверку в центре ТОиР Falcon Technic в Al Maktoum Int'l Airport (DWC). Эта плановая 60-месячная проверка, проводимая в соответствии с программой технического обслуживания воздушного судна, обычно занимает несколько недель.

Недавно Falcon получил одобрение CAR 145 от Главного управления гражданской авиации ОАЭ. В настоящее время проводится работа по обеспечению того, чтобы самолет полностью соответствовал высоким стандартам безопасности и комфорта Falcon.

Технический центр Falcon Technic площадью 13705 кв.м. предназначен для размещения всех типов воздушных судов, от средних джетов до самолетов размером с Airbus A380. Это решение отражает долгосрочные инвестиции Falcon в техническую самодостаточность.

Global Express XRS является ключевым элементом парка Falcon. Решив провести эту базовую проверку собственными силами, Falcon подтверждает свою приверженность качеству и оперативному контролю. Это первый из многих проектов по тяжелому техобслуживанию, запланированных в рамках дорожной карты Falcon Technic, как для парка Falcon, так и для отдельных сторонних операторов.

Elevate Jet расширяет свой парк двумя самолетами Challenger 650

Elevate Jet, подразделение Elevate Aviation Group, объявила о пополнении своего парка двумя самолетами Bombardier Challenger 650. Приобретение джетов еще больше укрепляет давние отношения Elevate Jet с Bombardier и опирается на богатый опыт в управлении и обслуживании самолетов семейств Challenger и Global.

Благодаря собственным возможностям по техобслуживанию и сервисам по организации чартерных рейсов премиум-класса, эти воздушные суда расширяют возможности по предоставлению бесперебойных решений, требующих высокой квалификации, как для управления частными воздушными судами, так и для чартерных перевозок по требованию.

Один из самолетов Challenger 650 будет эксплуатироваться по Part 91. Второй самолет будет доступен для чартера по Part 135, предлагая клиентам исключительный опыт путешествий по всему миру с охватом, комфортом и производительностью.

«Challenger 650 – это краеугольный камень бизнес-авиации, известный своей дальностью полета, комфортом в салоне и надежностью», – сказал Дэвид Аллен, главный операционный директор Elevate Jet. «Мы рады приветствовать эти самолеты в нашем парке и расширить спектр услуг премиум-класса, которые мы предлагаем как владельцам, так и чартерным клиентам. Challenger 650 – один из лучших вариантов для путешествий бизнес-авиацией».



АМАС приобретает компанию KES

АМАС Aerospace объявила о приобретении инжиниринговой компании Kreative Engineering Services (KES). Сделка была закрыта 16 мая.

Компания KES со штаб-квартирой в Л'Иль-Журден (Франция), основанная в 2012 году, специализируется на проектировании и модификации интерьеров VIP и коммерческих самолетов, предлагая индивидуальные решения, призванные превратить авиационные салоны в роскошную обстановку. Компания обладает опытом в области планирования планировки, механических, электрических, водяных систем, сидений, мебели, конструктивных изменений и камбуза.

Предоставляя свои инженерные услуги, KES использует программное обеспечение CAD для 3D/2D проектирования и создания прототипов, поддерживаемое программным обеспечением FEM для анализа напряжений и сертификации.

АМАС заявила, что интеграция KES в ее производственную деятельность расширяет инженерное присутствие и возможности АМАС и укрепляет ее позиции в качестве ведущего поставщика индивидуальных решений в мировой авиакосмической отрасли.

Отметив, что это приобретение укрепляет ее присутствие на юго-западе Франции, АМАС отметила, что регион известен своим мощным авиационным сектором и глубокими корнями технического ноу-хау.

ЕхесуJet завершила первую 10-летнюю проверку Legacy 500 в Австралии

Компания EхесuJet MRO Services Australia стала первым провайдером ТОиР в стране, который выполнил 120-месячную комплексную проверку самолета Legacy 500. Суперсредний бизнес-джет прошел проверку на объекте ТОиР компании EхесuJet в аэропорту Эссендон-Филдс в Мельбурне. Этот самолет был поставлен заказчику в 2015 году и стал первым Legacy 500 в Австралии.

Для тщательной проверки конструкции фюзеляжа потребовалось демонтировать все оборудование салона и кабины, боковые стены и обшивку потолка. Все панели доступа к топливным бакам в крыльях также были сняты для проведения проверки внутренних узлов крыла, а органы управления де-

монтированы для проведения проверки точек крепления. Также шасси было заменено другим, прошедшим капитальный ремонт.

Компания EхесuJet MRO Services воспользовалась возможностью привлечь технический персонал из других своих центров технического обслуживания в Австралии, чтобы получить опыт и знания, работая над проверками планера самолета Embraer, требующими такого уровня разборки.

Международная значимость проекта побудила Embraer отправить в Мельбурн группу специалистов для работы вместе с инженерами и техниками по техническому обслуживанию EхесuJet.



GAMA приветствует трех новых членов Швеция выбирает два Global 6500 для главы государства

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) объявила о присоединении Robinson Helicopter Company и DeltaHawk Engines в качестве членов, а также Whisper Aero в качестве ассоциированного члена EPIC.

Robinson Helicopter Company, основанная в 1973 году, имеет штаб-квартиру в Торрансе, Калифорния. Благодаря вертикально интегрированному производственному комплексу Robinson способна выполнять все аспекты производства вертолетов — от проектирования до производства, сборки, проверки и летных испытаний. Robinson стремится разрабатывать, производить и поддерживать самые надежные и эффективные пилотируемые и беспилотные вертолеты в отрасли.

Компания DeltaHawk Engines, головной офис которой находится в Расине, штат Висконсин, была основана в 1996 году. Компания разработала сертифицированные FAA поршневые двигатели, работающие на реактивном топливе, а также разрабатывает силовые установки с большей мощностью.

Компания Whisper Aero, головной офис которой находится в Кроссвилле, штат Теннесси, является пионером более привлекательного и связанного будущего, предлагая более чистые, тихие и эффективные решения в области двигателей для авиакосмической и оборонной промышленности. Основанная ветеранами отрасли Марком Муром и Яном Виллой, компания Whisper, используя свои передовые технологии, позволяет воздушным судам летать в любое время и в любом месте, не беспокоя местные сообщества, на более высоких скоростях и со значительными улучшениями в эффективности.

Шведское управление оборонных материалов (FMV) подписало контракт с Bombardier Aerospace на покупку двух подержанных самолетов Global 6500. Соглашение на сумму 1,1 млрд шведских крон включает в себя начальную подготовку летного состава и технического персонала.

Самолет получит обозначение Tr 106 в ВВС Швеции и заменит Gulfstream IV и G550, которые в настоящее время используются для перевозки главы государства. Поставка ожидается в ноябре и декабре 2025 года.

Самолеты Tr 106 имеют VIP-конфигурацию и предназначены для повышения доступности пра-

вительственной авиации. Они также используют общую платформу с самолетами наблюдения GlobalEye Вооруженных сил Швеции, что обеспечивает логистическую и оперативную синергию.

Бьерн Хеллбом, руководитель проекта FMV по созданию Tr 106, говорит: «Новый самолет представляет собой модернизацию существующего парка воздушных судов и со временем обеспечит доступность государственной авиации. В отличие от существующей системы, самолеты идентичны, что также упрощает управление Вооруженными силами. Реализация сделки характеризовалась хорошим сотрудничеством между властями и поставщиком Bombardier».



Wheels Up опять на бирже

Компания Wheels Up объявила об успешном восстановлении соответствия стандарту постоянного листинга акций Нью-Йоркской фондовой биржи (NYSE) по минимальной цене акций.

«Мы рады, что всего за месяц с момента получения стандартного уведомления о продлении листинга мы восстановили полное соответствие стандартам листинга на Нью-Йоркской фондовой бирже благодаря рыночному росту цен на акции», - сказал Джордж Мэттсон, главный исполнительный директор Wheels Up.

2 июня 2025 года Wheels Up получила письменное подтверждение от Нью-Йоркской фондовой биржи о том, что по состоянию на 30 мая 2025 года цена обыкновенных акций Wheels Up на момент закрытия составляла не менее \$1,00, а средняя цена акций на момент закрытия составляла не менее \$1,00 в течение 30 торговых дней, закончившихся на эту дату. Теперь она больше не считается ниже минимальной требуемой цены акции.

«Этот важный этап отражает растущую уверенность инвесторов в нашем постоянном прогрессе в реализации нашей бизнес-трансформации и долгосрочной стратегии. Наша текущая рыночная капитализация в размере около \$1 млрд отражает масштаб и силу нашей компании. По мере того, как мы продолжаем продвигаться к устойчивой прибыльности и стабильному балансу, мы по-прежнему сосредоточены на предоставлении нашим клиентам лучших в своем классе услуг на каждом рейсе», - сказал Мэттсон.

VivaJets получает сертификат эксплуатанта

Ведущая нигерийская компания деловой авиации VivaJets получила сертификат эксплуатанта (AOC) от Управления гражданской авиации Нигерии (NCAA) на фоне быстрого глобального расширения за последние два года и призывов к снижению континентальных барьеров для авиаперевозок.



По словам генерального директора Эрики Ачума, наличие сертификата эксплуатанта в Африке дает компании коммерческие права в 34 странах, ратифицировавших решение Ямусукро, предшествовавшее созданию Единого африканского рынка воздушных перевозок (SAATM). «Наша история иллюстрирует преобразующую силу деловой авиации в улучшении связности и инноваций по всей Африке. Мы считаем, что процветание Африки заключается в связности внутри континента и с ним», - сказал он.

С момента своего основания два года назад компания VivaJets приняла участие в нескольких международных мероприятиях, где выступала за свободную авиацию по всей Африке. На Африканском форуме генеральных директоров (ACF) 2025 года в Абиджане, Кот-д'Ивуар, Эрика Ачум выступил с настоятельным призывом к срочному устранению давних барьеров для авиаперевозок на континенте, подчеркнув, что авиация является ключевым фактором экономической интеграции и роста на континенте. «Наше небо по-прежнему сегментировано устаревшими соглашениями и политикой», - сказал он. «Африке нужна единая, современная авиационная стратегия, которая ставит во главу угла доступность, инновации и сотрудничество».

«Мы являемся континентом с населением более 1,4 миллиарда человек, с растущими городами, отраслями промышленности и инновационными центрами. Если мы правильно наладим авиацию, мы откроем будущее, в котором африканцы смогут свободно перемещаться, торговать и общаться; и это будущее уже достижимо», - добавил он.

Программа Archer Midnight переходит к пилотируемому полету

Archer объявила о начале следующего этапа программы летных испытаний своего eVTOL Midnight, в ходе которого будут выполняться пилотируемые полеты. Этот этап основан на годах безопасных автономных летных испытаний на различных платформах, которые подтвердили фирменную конфигурацию 12 tilt-6 VTOL (12 винтов, 6 отклоняемых). Midnight уже выполнил полет со скоростью до 125 миль в час и достиг максимальной высоты более 1500 футов над уровнем земли.

Полет включал обычный взлет и посадку, демонстрируя надежность шасси Midnight, которое способно выполнять как вертикальные, так и обычные взлеты и посадки. В ходе процесса проектирования и сертификации Archer, государственные регулирующие органы и клиенты, как гражданские, так и военные, определили важность возможности выполнять как вертикальные, так и обычные взлеты и посадки в рамках операций самолета, поскольку STOL (обычный взлет и посадка) обеспечивает эксплуатационную гибкость и повышенную безопасность.

На этом этапе программы летных испытаний Midnight летчики-испытатели Archer продолжают тестировать ключевые элементы самолета, такие как управляемость, устойчивость и проверка аэродинамической модели, а также будут собираться данные для поддержки сертификации и коммерциализации как в США, так и в ОАЭ.

«Проще говоря, характеристики Midnight продолжают демонстрировать сильные стороны наших проектных решений для этой платформы само-

лета», - сказал Адам Голдштейн, генеральный директор и основатель Archer. «Возможности VTOL и STOL Midnight являются значительным отличием, поскольку имеют решающее значение для создания самолета, который может интегрироваться в широкий спектр эксплуатационных сценариев, а также обеспечивать повышенную безопасность».

Пилотируемый полет выполнил главный летчик-

испытатель Archer Джефф Гринвуд, который присоединился к компании в 2021 году, предоставив бесценную информацию, сосредоточившись на проектировании кабины, включая выбор поставщиков дисплеев и другого оборудования. До прихода в Archer Гринвуд работал летчиком-испытателем в Bell Textron, где помогал разрабатывать, тестировать и сертифицировать ведущие в отрасли винтокрылые машины.



Electra EL9 «продули» в аэродинамической трубе

Компания Electra успешно завершила испытания в аэродинамической трубе своего гибридно-электрического девятиместного самолета EL9, подтвердив, что конструкция обдуваемых крыльев Electra обеспечивает высокую подъемную силу, при этом необходимая длина взлетно-посадочной полосы составляет 150 футов.

Испытания модели крыла EL9 в масштабе 20% по-

казали коэффициент подъемной силы более 20, что в семь раз превышает коэффициент подъемной силы 2,5-3, типичный для классических крыльев. Полученные результаты подтверждают потенциал для увеличения подъемной силы крыла на низких скоростях, обеспечивая безопасный взлет и посадку с площадок размером с футбольное поле. Испытания также подтвердили, что профиль захода на посадку EL9 соответствует всем требованиям FAA

Part 23 по безопасности и сваливанию, обеспечивая безопасное и предсказуемое управление на низких скоростях.

Этот инновационный дизайн открывает двери для ряда новых возможностей для коммерческих операторов, в том числе позволяет авиаперевозчикам объединять сообщества, в которых отсутствует авиационная инфраструктура, выполнять полеты в аэропорты со строгими ограничениями по уровню шума, создавать новые возможности и бизнес-модели для грузовых перевозок и значительно экономить время и нервы пассажиров. Он также предоставляет совершенно новые логистические возможности, включая возможность приземляться на необорудованные площадки, повышать безопасность и снижать затраты, обеспечивать наземные операции и осуществлять важнейшие логистические перевозки.

Компания продолжает совершенствовать конструкцию своего серийного самолета EL9 на основе полученных результатов, а также проводимых летных испытаний и презентаций демонстрационного самолета EL2, способствуя созданию более бесшумного, эффективного и устойчивого регионального воздушного транспорта в будущем.

Компания Electra получила более 2200 предварительных заказов на EL9 от более чем 50 операторов по всему миру на сумму более \$10 млрд. Первые испытательные полеты запланированы на 2027 год, а сертификация и начало коммерческой эксплуатации в соответствии с правилами FAA Part 23 ожидаются в 2029 году.



Joby нашла дистрибьютера в Саудовской Аравии

Саудовская компания Abdul Latif Jameel Group взяла на себя обязательства стать местным дистрибьютором четырехместного eVTOL компании Joby. Меморандум о взаимопонимании предусматривает поставку до 200 воздушных судов и предоставление сопутствующих услуг общей стоимостью \$1 млрд.

Компании также договорились изучить планы по поддержке запуска служб аэротакси в городах Саудовской Аравии, включая обучение пилотов и услуги по техническому обслуживанию, ремонту и капиталовложениям. Модернизация городской мобильности является одной из нескольких целей национальной стратегии Vision 2030.

По словам Joby, у FAA есть рабочее соглашение с Главным управлением гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA), которое устанавливает рамки для сотрудничества регулирующих органов в области сертификации воздушных судов eVTOL. Компания планирует получить сертификат типа FAA, чтобы начать поставки и коммерческие услуги в 2026 году, а в Дубае появится первая сеть воздушных такси, использующая самолеты Joby.

В 2020 году семья Джамиль инвестировала в проект Joby серии C, возглавляемый Toyota Motor Corporation. На протяжении последних 70 лет Abdul Latif Jameel group является дистрибьютором японского автопроизводителя в Саудовской Аравии. У нее также есть интересы в сфере энергетики и водоснабжения, финансовых услуг и здравоохранения. Абдул Латиф Джамиль описывает себя как «сеть отдельных юридических лиц», которые используют общий бренд.

«Саудовская Аравия вступает в новую эру мобильности — мобильность по требованию, совместную, взаимосвязанную и устойчивую», - сказал вице-президент компании Хасан Джамиль. «Мы с нетерпением ожидаем сотрудничества с Joby, чтобы поддержать трансформацию сектора мобильности Королевства».

В 2024 году Министерство транспорта и логистики Саудовской Аравии и GACA поддержали планы по использованию самолетов eVTOL для перевозки паломников к святым местам, а также для оказания медицинских услуг. Другие разработчики eVTOL, в том числе Eve Air Mobility, Volocopter, Lilium и EHang, ранее объявили о заключении соглашений о сотрудничестве в стране.

В мае прошлого года компания Joby подписала соглашение с дочерней компанией Saudi Aramco, согласно которому она должна была приобрести неопределенное количество самолетов eVTOL. Компания, которая уже эксплуатирует несколько вертолетов и самолетов, заявила, что это поможет разработать планы операций в стране.

В рамках перспективных планов Саудовской Аравии в области воздушной мобильности особое внимание уделяется развитию проекта Neom на северо-западе страны. Однако в настоящее время эта инициатива по созданию «умного города», по видимому, находится в процессе сворачивания из-за широко распространенного сообщения о перерасходе средств.



Beta выполнила первый рейс на электротяге в аэропорт Нью-Йорка JFK

Alia CX300 компании Beta Technologies стал первым полностью электрическим самолетом, совершившим посадку в аэропорту Нью-Йорка. В партнерстве с портовым управлением Нью-Йорка и Нью-Джерси один из прототипов Beta приземлился в международном аэропорту имени Джона Ф. Кеннеди (KJFK) после 45-минутного демонстрационного полета с пилотом и четырьмя пассажирами, включая генерального директора Blade Air Mobility Роба Визенталя и президента Republic Airways Мэтта Коскала.

Официальные лица Нью-Йорка, присутствовавшие на церемонии по случаю прибытия Alia в аэропорт KJFK, заявили, что они стремятся поощрять внедрение передовой воздушной мобильности в рамках более широких усилий по обезуглероживанию общественного транспорта. Рейс стартовал в аэропорту Ист-Хэмптон на Лонг-Айленде.

В течение последних шести лет компания Beta работала как над моделью CX300 с обычным взлетом и посадкой, так и над ее собратом Alia 250 eVTOL. Компания планирует получить сертификат типа FAA для первой модели к концу 2025 года.

Чуть более четырех лет назад Blade Air Mobility подписала предварительное соглашение о покупке до 20 самолетов Alia для своего парка. В феврале 2023 года базирующаяся в Вермонте компания Beta продемонстрировала самолет в аэропорту округа Вестчестер в Уайт-Плейнс, штат Нью-Йорк.

В декабре 2023 года администрация порта опубликовала «запрос на инновации», в котором от

нескольких компаний запрашивались предложения по демонстрации самолетов следующего поколения, чтобы лучше понять их возможности, потенциальное применение, а также нормативные требования и требования к инфраструктуре. Конкурирующие авиастроительные компании eVTOL Joby и Archer ранее объявили о планах по организации трансферных перевозок, соединяющих аэропорты Нью-Йорка с United Airlines и Delta Air Lines.

Авиакомпания Republic Airways выразила заинтересованность во внедрении в свою деятельность электрических самолетов. «Благодаря полностью электрической конструкции, впечатляющим летно-техническим характеристикам и продуманному подходу к комфорту пассажиров этот самолет отражает реальный прогресс в области устойчивой региональной мобильности», - сказал Мэтт Коскал. «Мы с нетерпением ждем продолжения на-

шего сотрудничества с Beta, поскольку оцениваем, как их результаты могут дополнить наши учебные программы и нашу общую приверженность развитию воздушной мобильности».

Нью-Йорк работает над достижением нулевого уровня выбросов углекислого газа в своей сети к 2050 году. «Портовое управление уже давно позиционирует себя как испытательный полигон для транспортных технологий завтрашнего дня, и этот исторический рейс является последним примером того, как мы работаем над внедрением инноваций в инфраструктуру реального мира», - сказал председатель портового управления Кевин О'Тул. «Мы в восторге от потенциала таких инноваций, как усовершенствованная воздушная мобильность, позволяющая упростить региональные поездки и одновременно сократить выбросы вредных веществ и шумовое загрязнение».



FBO в аэропорту Сен-Мартен готовятся к переезду

Клиенты частных самолетов в Международном аэропорту Принцессы Юлианы на острове Сен-Мартен (TNCM) скоро будут обслуживаться в новом FBO, поскольку администрация аэропорта превращает временный терминал прибытия (TAF) в терминал авиации общего назначения (GAT). TAF площадью 7500 кв. футов был построен для обслуживания коммерческих авиакомпаний после того, как терминал TNCM был разрушен ураганом Ирма в 2017 году. На восстановление основного терминала ушло семь лет, и он, наконец, полностью открылся в конце прошлого года.

ExeсuJet и Signature Aviation, предоставляющие услуги деловой авиации в TNCM, базируются на территории аэропорта в небольших временных постройках, похожих на трейлеры. Они давно ведут переговоры с администрацией аэропорта о строительстве новых FBO или даже общего GAT, что соответствует статусу аэропорта как одного из основных карибских шлюзов для частных самолетов и яхт. Обе компании готовятся к переезду в объект TAF, который сейчас находится на реконструкции. Он должен открыться в качестве GAT в августе.

Каждый провайдер будет занимать в терминале около 1200 кв. футов, а оставшееся общее пространство будет отведено под пограничный контроль, таможенную и зону досмотра службы безопасности аэропорта. Туалеты в зоне прибытия и отправления в GAT также будут общими для FBO. ExeсuJet получила 10-летнюю аренду на объект, который будет управляться и эксплуатироваться аэропортом. Signature рассчитывает подписать аналогичное соглашение.

TNCM также является основным пунктом назначения для пассажиров частных самолетов, направляющихся в ультра-роскошный анклав Сен-Бартелеми, который из-за небольшого размера и

короткой взлетно-посадочной полосы своего аэропорта лучше всего подходит для однодвигательных турбовинтовых самолетов, которые непрерывно курсируют между двумя островами.



Robinson получила одобрение FAA на использование Garmin GFC 600H для всех R66

Компания Robinson Helicopter получила разрешение Федерального авиационного управления (FAA) на установку системы управления полетом вертолета Garmin GFC 600H (HFCS) на все будущие вертолеты Robinson R66 в качестве стандартной комплектации.

Это изменение знаменует собой прогресс в авионике R66 благодаря внедрению экономичного цифрового решения для управления полетом, созданного для повышения простоты эксплуатации и безопасности R66.

Основные характеристики и преимущества Garmin GFC 600H включают:

- Повышенная безопасность (Garmin H-ESP): помогает пилотам оставаться в безопасных эксплуатационных пределах благодаря таким функциям, как контроль предельных значений, режим LVL, защита от перегрузки и защита от потери высоты.
- Полная интеграция с Garmin: полностью интегрируется с бортовыми дисплеями и навигаторами Garmin для упрощения работы.
- Высокая надежность: оснащен интеллектуальными сервоприводами и резервными датчиками, обеспечивающими надежную работу.
- Управление на ручке циклического шага: позволяет пилотам управлять функциями автопилота, не отрывая рук от основных органов управления.
- Комплексные режимы автопилота: захват и удержание высоты, удержание вертикальной скорости, удержание воздушной скорости, выбор курса, навигация и режимы захода на посадку.

- Снижение нагрузки: система помощи при за- висании (удержание местоположения на основе GPS), стабилизация скорости полета и удержание курса.
- Опциональное управление по направлению: улучшает качество полета, автоматизирует на- жатие педалей при изменении мощности и кон- тролирует курс на низких скоростях.

«Получение сертификата FAA для Garmin GFC

600H отражает наше стремление предоставлять нашим операторам самые передовые и надежные технологии обеспечения безопасности полетов», - сказал Дэвид Смит, президент и главный исполнительный директор Robinson Helicopter. «Мы прислушались к пожеланиям наших клиентов и, выбрав Garmin и установив систему в стандартную комплектацию R66, мы поставляем вертолет, который является эталоном безопасности и надежности для отрасли легких вертолетов».



Leon Software и FlightBridge создадут оптимальное приложение для летных департаментов

Программное обеспечение для управления полетами, такое как Leon Software, объединяет все ключевые данные о полетах на одной платформе. Однако чартерные рейсы также включают в себя другие необходимые задачи, такие как бронирование жилья для экипажа, организация наземного транспорта и координация других услуг, связанных с полетами, включая организацию питания и многое другое.

Являясь ведущей платформой логистики поездок и бронирования для частной авиации, FlightBridge удовлетворяет эти потребности и присоединилась к растущей сети компаний, интегрированных с программным обеспечением Leon.

Интеграция программного обеспечения Leon

Software и FlightBridge обеспечивает полностью автоматизированный обмен данными между двумя системами в режиме реального времени, обеспечивая конфиденциальность и безопасность. Это позволяет операторам использовать существующие данные из программного обеспечения управления полетами для бронирования дополнительных услуг, таких как проживание, наземный транспорт, питание и многое другое, без двойного ввода данных. Это также упрощает отслеживание расходов, позволяя после полета просматривать все расходы, в том числе связанные со сторонними сервисами.

Синхронизация данных в режиме реального времени может иметь решающее значение при изменении расписания или задержках, позволяя операторам реагировать немедленно. Автоматизируя

повторяющиеся задачи, интеграция не только снижает нагрузку на команду, но и снижает риск человеческих ошибок.

«Результат? Операторы экономят время, а диспетчеры могут сосредоточиться на том, что действительно важно: обеспечении исключительно высокого качества обслуживания клиентов. FlightBridge оцифровывает данные о логистике поездок и заменяет телефонную связь, электронную почту и бумажные носители на единую платформу, где пользователи могут бронировать услуги и отслеживать статус выполнения любой задачи в режиме реального времени. Он соединяет операторов с обширной сетью отелей, пунктов проката автомобилей, служб общественного питания, FBO, сервисных центров и поставщиков услуг наземного обслуживания, а клиенты также получают мгновенный доступ к тысячам эксклюзивных тарифов FBO и FlightBridge, а также могут предлагать свои собственные корпоративные тарифы», - комментируют в компании.

С помощью FlightBridge операторы могут легко находить необходимые им услуги, получать актуальную информацию о доступности, сравнивать цены и упрощать выставление счетов. В то же время поставщики услуг могут подтверждать запросы или отвечать на них непосредственно через платформу. Благодаря объединению логистики поездок на одной платформе все услуги – независимо от того, предоставляются ли они разными поставщиками – организованы и представлены в одном месте. Кроме того, они напрямую связаны с рейсами частной авиации, что дает операторам полную информацию о каждой операции.



Активность бизнес-джетов на 22-й неделе близка к рекордным максимумам

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, за последнюю неделю (с 26 мая по 1 июня) глобальный трафик бизнес-джетов вырос на 4% по сравнению с 22-й неделей прошлого года, при этом на рынке США был зафиксирован рост на 5%. Активность Part 135 и 91K была сильной, объем полетов на 3% опережал ту же неделю прошлого года. Глобальная активность бизнес-джетов в мае завершилась ростом на 3% в годовом исчислении, на 1% отставая от максимумов мая 2022 года.

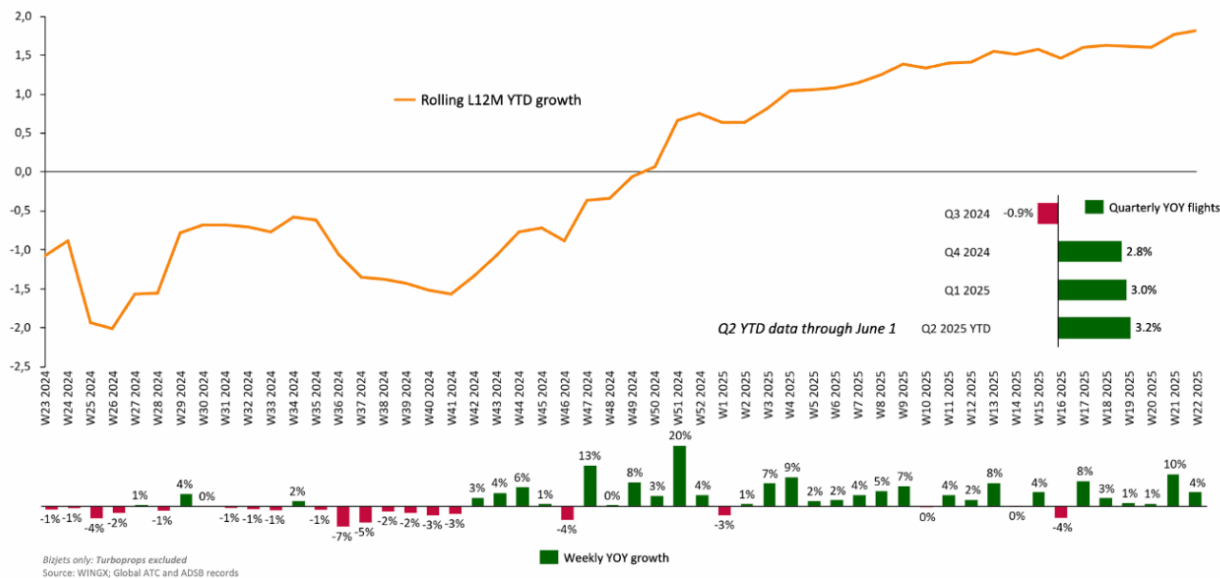
Северная Америка

Вылеты бизнес-джетов из аэропортов Флориды и Калифорнии на 5% опережают показатели 22-й недели прошлого года, а Техас – на 2%. Тенденция за последние четыре недели в Калифорнии и Флориде на 5% превышает уровень прошлого года, Техас – на 4%.

Departure City	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
New York	14,075	6.4%	2.8%
Los Angeles (US-CA)	8,368	3.8%	3.6%
Chicago	5,623	2.6%	0.5%
Dallas (US-TX)	5,128	2.3%	3.8%
Houston (US-TX)	4,869	2.2%	2.8%
Miami (US-FL)	4,539	2.1%	5.3%
San Francisco (US-CA)	4,360	2.0%	5.5%
Las Vegas (US-NV)	4,169	1.9%	7.2%
Washington (US-DC)	4,163	1.9%	17.7%
Atlanta (US-GA)	4,002	1.8%	1.1%
Grand Total	219,948	100.0%	3.6%

Активность бизнес-джетов в США по городам вылета, май 2025 г.

Global – Focus on L12M week-week trends in bizjet sectors



Глобальный трафик бизнес-джетов по неделям за последние 12 месяцев

В мае активность бизнес-джетов в США была на 4% выше по сравнению с прошлым годом, причем все самые оживленные мегаполисы продемонстрировали рост. Особенно выделялся Вашингтон, где количество вылетов в мае было на 18% больше в годовом исчислении, а самый загруженный маршрут был с аэропортами Нью-Йорка, также сильный годовой рост трафика в Питтсбурге и Сан-Франциско.

С начала года (1 января - 31 мая) трафик бизнес-джетов в США на 3% выше по сравнению с прошлым годом, а после выборов в США (6 ноября - 31 мая) активность на 4% выше в годовом исчислении. После выборов большинство типов бизнес-джетов летают больше, чем в прошлом году, исключением являются джеты начального уровня – их трафик упал на 8%. После выборов объем полетов Part 91K на 11% больше, чем в прошлом году, Part 135 вырос на 3%, Part 91 всего на 1%.

Европа

На 22-й неделе активность бизнес-джетов в Европе выросла на 3% по сравнению с той же неделей прошлого года, при этом в зависимости от страны тенденции различаются. Вылеты бизнес-джетов из французских аэропортов упали на 5% по сравнению с прошлым годом, швейцарские аэропорты зарегистрировали на 7% меньше вылетов, чем на 22-й неделе прошлого года. В Великобритании активность сократилась на 9%, что привело к снижению тенденции за последние четыре недели до -2%. Германия зафиксировала еще одну выдающуюся неделю, трафик на 25% превысил 22-ю неделю прошлого года.

В прошлые выходные (31 мая) Мюнхен принимал финал Лиги Чемпионов УЕФА. В течение вы-

Operator Entity	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
Other	223,506	65.2%	2.3%
Netjets	50,154	14.6%	8.4%
Flexjet	22,204	6.5%	22.2%
Wheels Up	6,609	1.9%	-11.7%
Vista Global	8,997	2.6%	-9.0%
flyExclusive	6,250	1.8%	12.1%
Executive Jet Management	5,472	1.6%	-15.2%
Solairus Aviation	4,944	1.4%	5.2%
Jet Linx Aviation	3,031	0.9%	-0.2%
AirShare	2,289	0.7%	-4.9%
Grand Total	342,715	100.0%	3.3%

Налет бизнес-джетов ведущих операторов США, май 2025

ходных, когда проходило мероприятие (30 мая - 1 июня), в аэропорты Мюнхена прибыло 328 бизнес-джетов, что больше, чем 71 в предыдущий период с пятницы по воскресенье. В среднем в мае в аэро-

порты Мюнхена ежедневно прибывал 31 бизнес-джет, а в день финала (31 мая) было зафиксировано 136 прибытий. Лондон и Париж были основными городами вылета, в дни проведения мероприятия наблюдался большой трафик сверхдальних самолетов, а флот управляемых бизнес-джетов зафиксировал значительный рост прибытий.

С начала года (с 1 января по 31 мая) активность европейских бизнес-джетов была на 0,4% ниже аналогичного показателя прошлого года, причем заметный спад наблюдается на рынках Германии, Италии и Швейцарии. Самый загруженный рынок Франции находится на уровне прошлого года, Великобритания и Испания показали скромный рост в годовом исчислении. В мае активность в Европе была на 1% выше в годовом исчислении, а рынок Франции зафиксировал снижение на 4%.

Aircraft Type	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
Cessna-Citation Excel / XLS	4,398	8.7%	-8.7%	5,684	6.8%	-9.3%
Embraer-Phenom 300	4,314	8.5%	2.8%	5,585	6.6%	0.9%
Bombardier-Challenger 300 / 350	3,207	6.3%	27.1%	4,696	5.6%	23.2%
Pilatus PC-24	2,564	5.0%	9.2%	2,862	3.4%	5.2%
Cessna-Citation Latitude	2,440	4.8%	-1.2%	3,236	3.9%	-3.4%
Cessna-Citation CJ2	2,072	4.1%	-5.1%	2,765	3.3%	-2.7%
Bombardier-Global Express/6000/6500	2,055	4.0%	0.7%	6,462	7.7%	5.9%
Bombardier-Challenger 600/601/604/605/650	1,993	3.9%	9.1%	3,963	4.7%	8.6%
Cessna-Citation Mustang	1,766	3.5%	-2.7%	2,024	2.4%	-4.4%
Embraer-Legacy 600 / 650	1,701	3.3%	11.4%	3,045	3.6%	15.9%
Dassault-Falcon 2000	1,653	3.3%	-14.3%	2,290	2.7%	-18.6%
Embraer-Legacy 500 / Praetor 600	1,481	2.9%	32.2%	2,183	2.6%	30.4%
Grand Total	50,838	100.0%	0.6%	84,027	100.0%	0.7%

Трафик и налет европейских бизнес-джетов по типам самолетов, май 2025 г.

Departure Airport	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
EDDM, Munich	739	13.5%	53.0%
EDDB, Berlin Brandenburg	488	8.9%	-3.0%
EDDH, Hamburg	347	6.3%	-4.9%
EDDL, Dusseldorf	318	5.8%	24.7%
EDDK, Cologne Bonn	317	5.8%	1.6%
EDDS, Stuttgart	272	5.0%	0.0%
EDDF, Frankfurt am Main	271	4.9%	-11.4%
EDDN, Nuremberg	223	4.1%	0.0%
EDMO, Oberpfaffenhofen	222	4.0%	27.6%
EDSB, Karlsruhe Baden-Baden	166	3.0%	40.7%
Grand Total	5,488	100.0%	6.8%

Трафик бизнес-джетов в Германии за последние четыре недели (5 мая - 1 июня) по сравнению с прошлым годом

Остальной мир

Трафик за пределами Северной Америки и Европы составил 9% от мирового объема, при этом на 22-й неделе (26 мая - 1 июня) число рейсов выросло на 9% по сравнению с 22-й неделей прошлого года.

Африка продемонстрировала самый большой рост на прошлой неделе, рейсы бизнес-джетов выросли на 15% по сравнению с прошлым годом. В Латинской Америке рост составил 14%, за ней следует Ближний Восток – на 13%. Азия была единственным рынком, где на прошлой неделе было зафиксировано снижение на 2% по сравнению с 22-й

неделей прошлого года. С начала года трафик в остальном мире вырос на 4% по сравнению с прошлым годом, сильный рост был в Бразилии, Саудовской Аравии и ОАЭ.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Несмотря на растущие экономические трудности, которые могут повлиять на сделки с воздушными судами, активность бизнес-джетов на этой неделе подскочила, при этом майский трафик в годовом исчислении соответствует высоким темпам использования самолетов в первом квартале, а ведущие операторы продолжают летать на рекордных уровнях».

Departure Country	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
Mexico	46,560	18.5%	1.6%
Brazil	33,518	13.3%	12.0%
Australia	13,933	5.5%	-6.1%
India	13,573	5.4%	-0.4%
Bahamas	13,507	5.4%	6.1%
Turkey	9,149	3.6%	-1.2%
China	8,532	3.4%	-0.4%
United Arab Emirates	7,525	3.0%	7.7%
Japan	5,952	2.4%	3.6%
Saudi Arabia	5,597	2.2%	21.5%
Grand Total	251,635	100.0%	3.6%

Трафик бизнес-джетов по странам мира с 1 января по 31 мая 2025 г.



Расширение конфликта с использованием дронов повышает риски в воздушном пространстве России

По словам экспертов по безопасности Osprey Flight Solutions, эксплуатанты воздушных судов, которые по-прежнему используют российское воздушное пространство, должны быть готовы к краткосрочным закрытиям и изменениям маршрутов. Во вторник компания выпустила рекомендацию, ос-

нованную на возросших уровнях угрозы в результате недавних атак украинских беспилотников на российские военно-воздушные базы вплоть до Сибири.

По данным Osprey, с 20 по 29 мая над territori-

ей России было сбито около 1800 беспилотников, и около 500 из них были уничтожены в открытом воздушном пространстве, в том числе в районе Москвы. Аналитики компании заявили, что российские войска используют зенитные ракеты, которые могут быть опасны на всех высотах, что создает риски на маршрутах с интенсивным движением.

В то время как авиакомпании из Северной Америки, Европы и некоторых странах Азии по-прежнему не допускаются в российское воздушное пространство, операторы из других стран летают в воздушном пространстве, которое, по словам Osprey, теперь следует считать подверженным риску со стороны систем ПВО. Те же риски распространяются на операторов деловой авиации, которые по-прежнему используют российское воздушное пространство для перелетов или поездок в российские города и из них.

Аналитики Osprey заявили, что недавняя концентрация атак беспилотников привела к «частым и масштабным ограничениям полетов, введенным в аэропортах по всей России, включая более 50 отдельных периодов времени в аэропортах Московской области». Инциденты с применением ЗРК против беспилотников все чаще происходят в воздушном пространстве, которое не было закрыто в связи с продолжающимся конфликтом на Украине.

«В целом, большая часть этой активности происходит в темное время суток», — сообщают аналитики Osprey. «Однако, как показывают инциденты в апреле, мае, а теперь и в июне, активность, вызывающая сбои в полетах, происходит в любое время суток и с возросшей частотой».



С овальным фюзеляжем: на самолеты нового поколения Минпромторг потратит еще 13 млрд

В Министерстве промышленности и торговли РФ подвели итоги конкурса на научно-исследовательскую работу «Интеграл» по созданию перспективных магистральных и региональных самолетов нового поколения. В тендере приняло участие одно учреждение — ФГБУ НИЦ «Институт имени Н.Е. Жуковского». 16 мая институт признали по-

бедителем конкурса, но контракт еще не заключен.

На работу Минпромторг выделил 13,435 млрд рублей, из которых в 2025 году собираются потратить 550 млн рублей, в 2026 году — почти 6 млрд рублей, а в 2027 году — более 7 млрд рублей. Срок исполнения контракта — 1 декабря 2027 года.



В документах к закупке говорится, что в результате разработки должен быть сформирован «технологический задел» для новых магистральных и региональных самолетов - снижена массы конструкций, расход топлива и уровень выбросов углекислого газа. Работа должна обеспечить развитие электрических и гибридных силовых установок нового поколения. Уровень безопасности полетов необходимо повысить, используя интеллектуальные системы бортового оборудования.

В министерстве на запрос Mashnews подтвердили, что научно-исследовательская работа направлена на развитие и интеграцию технологий для создания отечественных самолетов нового поколения. Характеристики этих самолетов должны превосходить предыдущие разработки.

История «Интеграла»

Будущая работа является продолжением прошлых этапов над «Интеграл-МС», «Интеграл-РС» и «Интеграл-Т». Этими разработками в 2022-2024 годах также занимались сотрудники Института имени Н.Е. Жуковского.

Суммарно на них потратили 9 млрд рублей. На «Интеграл-МС» - более 2,5 млрд рублей, «Интеграл-РС» — 3,5 млрд рублей, «Интеграл-Т» — почти 3 млрд рублей.

Нынешний этап «Интеграла», в отличие от предыдущих, подразумевает создание прототипов будущих самолетов — уменьшенных моделей летательных аппаратов.

Овальный самолет

Нынешние, уже эксплуатирующиеся самолеты, улучшить нет возможности — технический прогресс в качестве схем компоновки, силовых установок в этом направлении достиг своего максимума, считает главный редактор портала Авиа.ру Роман Гусаров. Подобный период переживала авиационная отрасль после Второй Мировой войны, когда характеристики поршневых самолетов дошли до предела по всем параметрам. Тогда страна перешла на создание реактивных воздушных судов, и первыми были МиГ-9 и Як-15.

Разработка самолетов нового поколения — очень длительный процесс, который начинается с научного и технологического заделов, в том числе, разрабатываются концепции будущих летательных аппаратов.

«Это все зачастую занимает многие годы, десятилетия, а может и не одно десятилетие. Именно по этой причине реальные самолеты, которые будут создаваться, скорее всего, появятся где-то в 2040-е годы», — уточнил Гусаров.

Однако какие-то элементы задела новых самолетов уже будут применять в 2030-е годы.

В сечении самолет нового поколения будет овальным, немного сплюснутым, не круглым, как нынешние.

«Сам фюзеляж будет отчасти являться и крылом. Это потребует совершенно других приемов проек-

тирования, методов постройки, и формирования силовой конструкции. Самолет, надо делать легким, если он прочный, но тяжелый, то не взлетит», — поясняет эксперт.

В самолетах регионального класса основная инновация — полуэлектрическая гибридная силовая установка. Полноценный электрический самолет нынешний технологический уровень пока не потянет, поэтому гибридная силовая установка — оптимальный вариант.

«Там всего один будет работающий двигатель. Самолет уже станет легче. Он будет работать не на экстремальных режимах, а на вполне себе средних оборотах. И его задача будет вырабатывать электричество, а, значит, и ресурс этого двигателя будет в разы больше, чем у двигателей, которые сейчас используют», — добавил авиаэксперт. — Если у вас отказывает двигатель, этот самолет может какое-то время, 30-40 минут, лететь на батареях. И ничего с ним не произойдет. Вполне себе сможет сесть на ближайшем аэродроме. Вот в этом направлении сейчас ведутся разработки», — подытожил Гусаров.

О сумме контракта

Летчик-испытатель Вадим Базыкин относится к проекту со скепсисом. Он считает, что нешуточный бюджет «Интеграла» должен вызывать вопросы. Тем более, что создавать двигатель — основу самолета — документация не требует.

«Не бывает научно-исследовательских работ в такой стоимости — 13,5 миллиардов, если только мы,

конечно, не летим к Солнцу, на Сатурн, на Марс», — говорит эксперт.

Может быть, размышляет он, на самом деле деньги пойдут решение проблем с нынешними проектами — «Суперджет», МС-21, «Байкал», «Ладога».

Однако главный редактор портала Авиа.ру Роман Гусаров считает, что сумма оправдана: значительная часть расходов пойдет на строительство экспериментальной модели — прототипа будущих самолетов. Гибридную силовую установку можно будет испытать, поэксплуатировать в различных режимах, и потом уже под нее проектировать сам самолет.

Самолет — это двигатель

Вадима Базыкина удивляет отсутствие в документации техзадания на создание двигателя.

«Например, в военной авиации, самолете пятого поколения или в «четыре плюс», который чуть-чуть не дотягивает до пятого, понятно, что требуется: технологии стелс, малозаметность, большие скорости, легкая управляемость, как можно плотнее спрятать в обшивку под фюзеляж все, что торчит, — ракеты, пушки, чтобы отражение сигнала было мгновенным, с тем же углом, с каким он падает на самолет. В гражданской авиации все немножко по-другому. В гражданской авиации необходимо создавать двигатель, а не самолет», — сказал Базыкин.

Базыкин не понимает, кто и где будет создавать новый двигатель.

«Если ребята не могут даже делать аналог Ан-2, о каком самолете нового поколения они могут говорить? Закончились идеи наших родителей, наших дедов», — сокрушается Вадим Базыкин.

По его словам, будущие самолеты, скорее всего, будут спроектированы на основе вертолетного дви-

гателя Климов ВК-2500, который имеет мощность в 2700 л.с. Он является более современным и российским вариантом базового турбовального двигателя ТВ-3-117ВМА, произведенного на Украине, имеет увеличенный ресурс, характеристики мощности и цифровую систему.



Роман Гусаров считает, что возможности для создания новых электрических двигателей для авиации есть.

«Там совсем иные требования [в отличие от автомобильных электромоторов], такие двигатели разрабатываются специально. Они у нас уже есть, их можно было наблюдать в экспозициях наших институтов на различных авиасалонах. Есть уже работающие демонстраторы, которые еще не летали, но на земле их отработали. Они полностью собраны, работоспособны, для них еще просто нет самолетов», — говорит Роман Гусаров.

Прогнозы проекта

Перспективы у проекта самые хорошие, потому что Россия серьезно продвинулась по части гибридных силовых установок, полагает Роман Гусаров.

«Понятное дело, по магистральному самолету широкого фюзеляжа овальной формы работы очень много, потому что такие самолеты еще никто никогда не строил. И это очень сложно. Например, даже традиционные широкофюзеляжные самолеты в мире умеют создавать и производить только три страны: США, Франция и мы. Все. Даже обыкновенный круглый фюзеляж очень сложно спроектировать и производить», — уточнил эксперт.

Вадим Базыкин верит в успех меньше. Он считает, что для создания самолета нового поколения сначала необходимо открыть школу нового поколения, где будут учиться студенты, способные по выпуску отработать такой проект.

Источник: MASHNEWS

Будущее аэромобильности: эксперт МАИ Максим Калягин – о перспективах России в гонке за летающим такси

Концепция летающего такси не одно десятилетие занимала умы инженеров по всему миру. Но именно сейчас некоторые страны стоят на пороге научно-технического прорыва. В настоящее время в мире разрабатывается свыше 200 проектов летательных аппаратов, предназначенных для перевозки людей в городских условиях. Как считает главный конструктор Центра «Беспилотные летательные аппараты» Московского авиационного института Максим Калягин, у России есть все шансы занять ведущие позиции в этой гонке высоких технологий.

«Для междугородних перевозок или, к примеру, трансфера пассажиров между аэропортами Шереметьево и Домодедово, требуются аппараты гибридной схемы, ориентированные на самолетный

режим полета. Сейчас этот класс характеризуется аббревиатурой VTOL (Vertical Takeoff and Landing). В него, среди прочего, входят летательные аппараты мультироторной схемы, использующие для полета электрические технологии – eVTOL (Electric Vertical Takeoff and Landing). Они станут оптимальным решением для перемещений в пределах города на расстояния до 20–25 километров», – отмечает Максим Калягин.

eVTOL – электрический самолет вертикального взлета и посадки. Такая особенность минимизирует зависимость от аэропортов и позволяет использовать его в мегаполисах с перегруженными дорогами, существенно сокращая время в пути.

«В сфере городской аэромобильности eVTOL конкурируют с вертолетами. Среди их преимуществ – более низкий уровень шума, отсутствие вредных выбросов и меньшая стоимость перелета. Помимо пассажирских перевозок, решения логистических задач и обслуживания экстренных служб, предполагается использование этих аппаратов для туристических полетов, в рекламных целях – например, для демонстрации видов из окон в строящихся высотных зданиях – и в качестве элемента мультимодальных транспортных систем», – говорит Максим Калягин.

Результаты социологических опросов в России показывают, что более 25% респондентов уже готовы воспользоваться услугами аэротакси. А это значит, что психологический барьер, связанный со страхом доверить свою жизнь машине, почти пройден. Среди отечественных разработчиков, наиболее

близких к выпуску летающего такси на рынок, эксперт МАИ называет компании HoverSurf, «Транспорт Будущего» и «Эколибри». Первые две уже показывали летающие демонстраторы технологий, выполненные по мультироторной схеме, но о планах по их разработке и серийному производству пока ничего не известно. Третья продемонстрировала свою модель eVTOL, выполняющую взлет при помощи подъемных двигателей и горизонтальный полет с применением гибридной силовой установки, и даже заявила о планах по ее сертификации.

«Отечественные разработчики eVTOL обладают всеми необходимыми компетенциями в области создания конструкций с высокой весовой отдачей, гибридных двигателей, систем управления, силовой электроники. Однако развитие проектов сдерживается высокой стоимостью процесса разработки и производства, необходимостью прохождения сложных сертификационных процедур и нормативными барьерами – запретом на полеты над крупными городами РФ», – добавляет эксперт.

Тем не менее, несмотря на все сложности, перспективы развития аэротакси в России выглядят многообещающими. Уже решается вопрос снятия нормативных барьеров. Над этим в рамках национального проекта «Беспилотные авиационные системы» совместно работают представители федеральных органов исполнительной власти, производители, эксплуатанты БЛА и научные организации. Со слов эксперта МАИ, пилотное внедрение аэротакси в России возможно в 2027–2029 годах, а полноценный бизнес может быть запущен лишь в 2030–2035 годах.



Самолет недели

Оператор/владелец: ***Tulpar***

Тип: ***Bombardier Challenger 350***

Год выпуска: **2017 г.**

Место съемки: **июнь 2025 года, Ufa – UWUU, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович