



WINGX и Argus сообщают о росте трафика деловой авиации в мае и начале июня. И вроде эксперты призывают к осторожности из-за геополитики и экономических трудностей, но, похоже, пользователи бизнес-авиации не очень чувствительны к этим вопросам. Текущее лето скорее всего будет проходить в такой «растяжке»: эксперты пугают проблемами, а клиенты хотят летать, на отдых. Но осенью вернуться деловые путешественники и тогда будет понятно направление тренда.

А как отмечают в Luxaviation UK, теперь 50% клиентов чартеров на бизнес-джетах составляют представители поколения миллениалов (1981-1996). И у этой группы растет популярность путешествий в неизведанные места. В компании говорят: «Социальные сети делают путешествия менее эксклюзивными, так как пользователи могут легко найти фотографии и видео «скрытых мест». Поэтому растет спрос на полеты в неизведанные места, которые можно впервые показать друзьям». Именно эти люди начинают задавать тренды бизнес-авиации в соответствии со своими взглядами на стиль жизни.

Тем временем Белый дом предпринял шаг по устранению препятствий для сверхзвуковых полетов над сушей, подписав в прошлую пятницу указ, который предписывает Федеральному авиационному управлению США (FAA) в течение 180 дней снять запрет и в течение двух лет опубликовать окончательное правило, устанавливающее новые правила сертификации по шуму для таких полетов. «Обновляя устаревшие стандарты и внедряя технологии сегодняшнего и завтрашнего дня, мы дадим нашим инженерам, предпринимателям и визионерам возможность создать следующее поколение авиаперевозок, которые будут быстрее, тише, безопаснее и эффективнее, чем когда-либо прежде», - говорится в указе.



Седьмая неделя роста подряд, а с начала года рынок вырос на 3%

WINGX: В начале лета 2025 года трафик бизнес-джетов продолжал расти, причем наибольший спрос наблюдался в Европе, особенно в таких популярных туристических направлениях, как Ибица, Майорка и Ольбия. Двухзначный рост также наблюдается в популярных странах Персидского залива

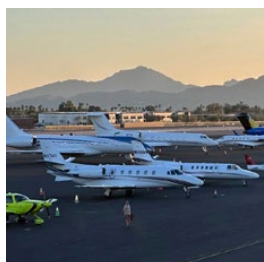
стр. 19



Известия: около 100 двигателей для Ми-8 требуют срочной замены

Около 100 двигателей для вертолетов Ми-8 в России требуют срочной замены, сообщили «Известиям» в Ассоциации вертолетной индустрии. В «Ростехе» и в ОДК подтвердили: бесконечно продлевать сроки эксплуатации старых силовых установок уже нецелесообразно, и их необходимо менять на новые

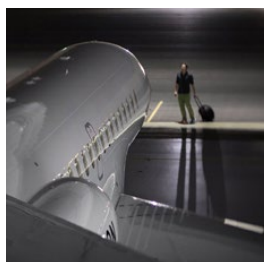
стр. 22



Argus: в мае трафик вырос во всем мире

В мае активность деловой авиации во всем мире показала рост на 2,7% по сравнению с маем прошлого года и на 3,4% по сравнению с апрелем 2025 года. Североамериканский регион остался в плюсе, прибавив 0,9% в годовом исчислении, а Европа прибавила 0,6%

стр. 24



Американские операторы и владельцы продолжают настаивать на конфиденциальности

Представители деловой авиации и АОН продолжили борьбу за конфиденциальность, направив комментарии в FAA. NBAA подчеркнуло, что FAA может найти баланс, который позволит получить доступ к информации для законного использования, сохраняя при этом конфиденциальность

стр. 25

Британцы «взялись за небо»

Правительство Великобритании поручает новой службе организации воздушного пространства Великобритании (UKADS) перестроить процессы управления воздушным движением, чтобы более эффективно использовать воздушное пространство страны, а также снизить выбросы углекислого газа и уровень шума во время полетов. Планы агентства были подтверждены во вторник Министерством транспорта и гражданской авиации после проведения консультаций.

UKADS перестроит маршруты, что станет первыми значительными изменениями в воздушном пространстве с 1950-х годов. Группа должна быть готова к работе к концу года и будет сотрудничать с маршрутным отделом провайдера аэронавигационного обслуживания NATS. Ожидается, что даль-

нейшие подробные консультации по возможным изменениям начнутся в сентябре.

Первоначально основное внимание в рамках проекта будет уделено разработке изменений в воздушном пространстве в районе Лондона, которое является наиболее сложным районом в Великобритании и где улучшения, как ожидается, будут иметь наибольшие перспективы для повышения эффективности. Изменения коснутся всех аэропортов столицы Великобритании и будут учитывать планируемую постройку третьей взлетно-посадочной полосы в аэропорту Хитроу (EGLL).

Расходы на работу UKADS будут покрываться за счет новых сборов, которые в основном будут взиматься с авиакомпаний и пойдут в новый фонд проектирования воздушного пространства.



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



Джет Порт

Приближается крайний срок для владельцев сертификатов FAA за пределами США

По данным OpsGroup, 7 июля истекает срок, установленный для владельцев сертификатов FAA, проживающих за пределами США, для предоставления физического адреса. То есть еще осталось чуть менее месяца, но у 115000 владельцев таких сертификатов уже возникают проблемы.

Недавно сотрудник организации поддержки полетов попытался заполнить форму предварительного медицинского осмотра MedXpress и не смог сделать этого без физического адреса в США, объяснила OpsGroup. «Поскольку MedXpress и портал [US Agent for Service] теперь взаимодействуют друг с другом, система проверяет этот адрес в США, прежде чем разрешить вам продолжить. Без него вы не получите номер подтверждения, необходимый для вашего медицинского обслуживания».

Владельцы сертификатов должны использовать

портал US Agent for Service, чтобы предоставить требуемый физический адрес. Адрес может принадлежать любому юридическому лицу или взрослому человеку (старше 18 лет) с почтовым адресом в США (это не может быть почтовый ящик или почтовое отделение). «Важно, чтобы вы назначили кого-то, кому вы доверяете. Они будут нести ответственность за оперативную пересылку вам любых документов FAA и должны полностью понимать важность этой задачи». В качестве альтернативы держатель сертификата может работать с компаниями, предлагающими услуги зарегистрированного агента.

OpsGroup предупредила владельцев сертификатов не игнорировать это правило, поскольку после 7 июля они не смогут воспользоваться привилегиями своего сертификата и будут подвергаться мерам принудительного исполнения.



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

Textron покажет новейший King Air 360

Новейший многоцелевой демонстрационный самолет Beechcraft King Air от Textron Aviation дебютирует на международном уровне в павильоне компании на Парижском авиасалоне. Самолет основан на текущей версии King Air 360 и оснащен топливными баками увеличенной вместимости и большим грузовым люком. Последнее позволяет использовать воздушное судно для грузовых перевозок и санитарной авиации, а также для установки крупногабаритного оборудования.

Варианты King Air используются для выполнения широкого спектра специальных задач на протяжении десятилетий, и новейшее предложение может быть адаптировано для выполнения многих задач, от ме-

дицинской эвакуации до аэрофотосъемки и наблюдения за морем. Заводская опция — удлиненный нос, в котором можно разместить различные датчики, в том числе выдвижную электрооптическую/инфракрасную сенсорную турель диаметром до 20 дюймов.

Представленный в 2020 году, King Air 360 оснащен турбовинтовым двигателем Pratt & Whitney Canada PT6A-67 с двумя масляными радиаторами и автомат тяги. Дальность полета, крейсерская скорость, скороподъемность и высокие эксплуатационные характеристики улучшены по сравнению с более ранними моделями 350. Версии для санитарной авиации уже были приобретены Грецией и Перу.





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

Harmony Aircraft Services открывает базу ТОиР на Мальте

Harmony Aircraft Services открыла ангар в международном аэропорту Мальты (LMML). Французский провайдер ТОиР специализируется на поддержке самолетов Dassault Falcon, а также региональных авиалайнеров ATR.

Объект расположен в авиационном парке Сафи на Мальте и будет иметь пространство для хранения самолетов. Harmony сделала инвестиции для расширения своей деятельности в Средиземноморском регионе, включая работу для операторов, базирующихся в Ливии.

«Запуск Harmony Aircraft Services Malta знаменует собой трансформационный скачок в нашей способности контролировать качество, сокращать время

простоя и лучше обслуживать наших клиентов с помощью индивидуальной авиационной поддержки», — сказал Пьер-Оливье Эдуард, генеральный директор группы. «Это не просто ангар, это основа для предоставления услуг следующего уровня и стратегической независимости».

Основная база ТОиР компании находится во французском аэропорту Лион-Брон (LFLY), где в рамках программы Dassault FalconCare A она одобрена для работы с такими типами самолетов, как Falcon 10/100, 50, 2000, 900, 7X и 8X. Она также разрабатывает дополнительные сертификаты типа для модификаций, включая установку бортовых самописцев и ADS-B.



ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

BBJ с Jetquity запускают программу гарантии цены при перепродаже

Boeing Business Jets в партнерстве с финансовой компанией Jetquity представила программу Jetquity Protect, гарантирующую стоимость перепродажи для избранных клиентов BBJ. Программа предлагает владельцам BBJ Max 7 финансовую предсказуемость, гарантируя минимальную цену перепродажи по истечении определенного периода владения, обычно от шести до восьми лет.

«Так как авиационная отрасль продолжает развиваться, мы по-прежнему стремимся предоставлять инновационные решения, которые отвечают потребностям владельцев бизнес-джетов и повышают их инвестиционный опыт», - сказал Крис Шиндл, директор по маркетингу BBJ. «Мы с гордостью представляем программу Jetquity Protect для избранных клиентов BBJ, которая обеспечивает финансовую безопасность и гибкость, а также поддерживает долгосрочную конкурентоспособность».

Участники программы платят фиксированную

ежемесячную плату в обмен на гарантированную минимальную стоимость обратного выкупа. Если стоимость продажи самолета превышает гарантированную сумму, клиент сохраняет за собой дополнительную выручку без ограничения потенциального роста. В Boeing Business Jets заявили, что это снижает подверженность волатильности рынка и улучшает долгосрочное планирование активов.

Программа Jetquity Protect предлагается исключительно клиентам BBJ Select, которые также пользуются преимуществами упрощенной конфигурации салонов и сокращения сроков выполнения заказов. Благодаря глобальной инфраструктуре технической поддержки Boeing самолет BBJ Select рассчитан на высокую эффективность использования и долгосрочную надежность. По данным компании, BBJ, как правило, сохраняют большую остаточную стоимость, чем конкурирующие модели, и новое предложение Jetquity направлено на дальнейшее укрепление этой ценности.



Решения,
создающие
стиль



jetport-interiors.tech

MySky приобретает US State Tax Guide

MySky, платформа управления расходами на базе искусственного интеллекта для авиационной отрасли, приобрела US State Tax Guide у Jet Support Services Inc (JSSI). Этот шаг расширяет налоговое предложение компании, внедряя в собственную платформу новейшую информацию об авиационных налогах в США.

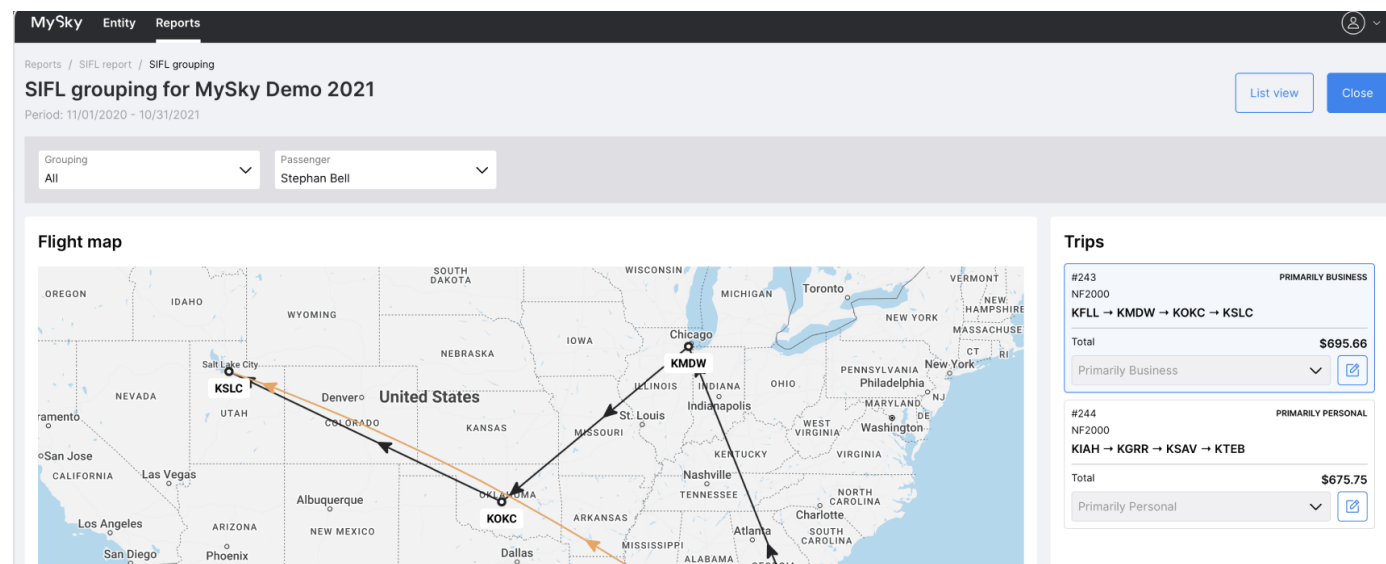
State Tax Guide, ранее являвшийся частью программного бренда Conklin & de Decker компании JSSI, на протяжении двух десятилетий является ведущим источником налоговой информации в отрасли.

«Это приобретение направлено на обеспечение полноты и ясности в налоговых вопросах», - сказал Райан ДеМур, руководитель отдела авиационных налогов в MySky. «Мы устраняем помехи в процессах соблюдения требований и предоставляем на-

шим клиентам самую надежную налоговую информацию, автоматизированную, точную и готовую к использованию, когда она им нужна».

Основатель State Tax Guide Нел Стаббс продолжит работу в качестве консультанта. «Будет невероятно приятно видеть, как руководство развивается и охватывает больше пользователей через MySky Tax», - добавила она. «Его ценность будет только расти как часть перспективной цифровой платформы, которая меняет то, как отрасль управляет соблюдением налоговых требований».

Основанная в 2015 году, MySky является платформой управления расходами на базе искусственного интеллекта, разработанная специально для частной авиационной отрасли. Ее штаб-квартиры находятся в Нью-Джерси, США, и Дубае.



**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

Отчет IATA призывает к изменению политики SAF

Недавний отчет Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) прогнозирует, что мировое производство неразбавленного экологически чистого авиационного топлива (SAF) в этом году превысит 2 млн тонн (660 млн галлонов). Это по-прежнему составляет менее 1% от общего потребления топлива авиакомпаниями в год.

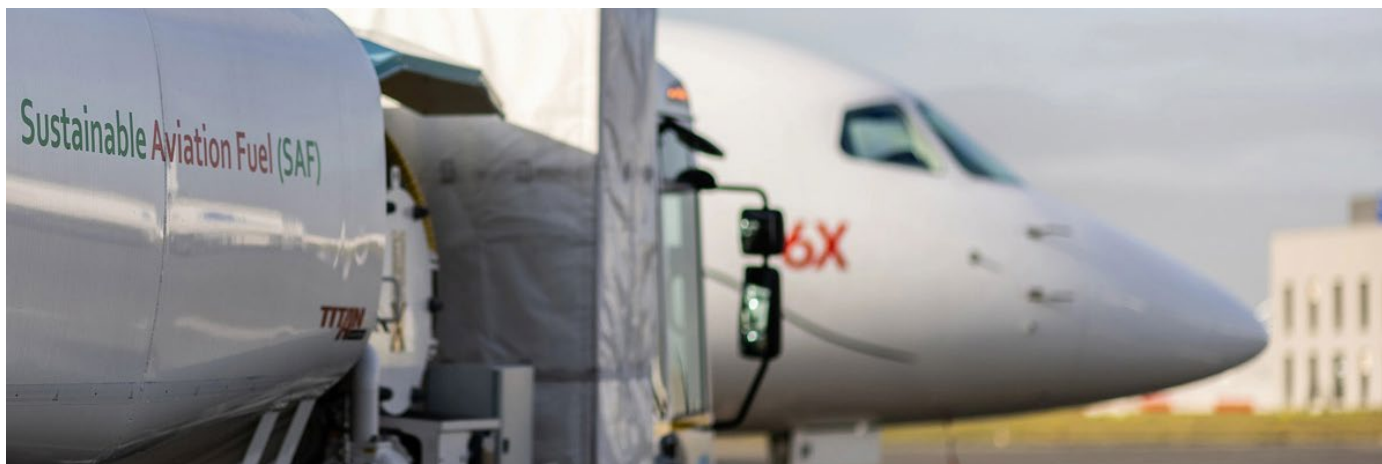
«Хотя обнадеживает тот факт, что в 2025 году производство SAF, как ожидается, удвоится до 2 млн тонн, это всего лишь 0,7% от общей потребности авиации в топливе», - сказал генеральный директор IATA Вилли Уолш, добавив, что даже это ничтожное количество увеличит расходы клиентов на топливо на \$4,4 млрд. «Темпы прогресса в наращивании производства и повышении эффективности для снижения затрат должны ускориться».

В отчете отмечено, что большая часть SAF теперь направляется в Европу, где в начале года были введены широкомасштабные требования по использованию SAF. В ответ на введенные требования и

связанные с ними сборы за соблюдение требований IATA заявила, что стоимость SAF для авиаперевозчиков там удвоилась, став в пять раз дороже, чем Jet-A.

«Это подчеркивает проблему внедрения обязательных требований до того, как будут созданы достаточные условия и введены меры защиты от необоснованных рыночных практик, которые повышают стоимость декарбонизации», - сказал Уолш. «Европе необходимо осознать, что ее подход не работает, и найти другой путь».

Он обратил внимание на три области, в которых необходимы действия правительства: разработка более эффективной политики, например, субсидий для поддержки роста SAF; обеспечение надлежащего распределения производства возобновляемой энергии для SAF; и принятие Corsia в качестве единственной рыночной программы по решению проблемы выбросов CO₂ международной авиацией.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Jet Access и Bluetail стали партнерами

Jet Access начала сотрудничество с поставщиком решений по техническому обслуживанию и обеспечению соответствия требованиям Bluetail, чтобы дать владельцам более высокую эффективность работы, безопасность пассажиров и защиту активов.

Американский провайдер теперь рекомендует Bluetail всем клиентам, которые могут получить доступ к цифровому центру бортовых журналов Bluetail и инструментам управления соответствием требованиям по сниженным ценам.

«Мы всегда ищем инновационные инструменты, которые делают владение более простым и выгодным для наших клиентов», - сказала Мелисса Де-Розье, вице-президент по обслуживанию владельцев в Jet Access. «Bluetail дает нашим владельцам уверенность в том, что их записи защищены и доступны, что экономит время, снижает затраты и увеличивает общую стоимость их самолетов. Это умное решение, которое идеально соответствует нашей приверженности исключительному обслуживанию и прозрачности».

Стюарт Иллиан, соучредитель Bluetail, добавил: «Это партнерство отражает общее видение Jet Access и Bluetail — модернизировать и улучшить опыт владения самолетом. Благодаря Bluetail клиенты Jet Access получают мощные цифровые инструменты, которые оптимизируют операции, сокращают время простоя и обеспечивают долгосрочную ценность за счет более разумного управления записями».

JEKTA начинает летные испытания масштабной модели PHA-ZE 100

JEKTA, швейцарский разработчик самолета-амфибии Passenger Hydro Aircraft - Zero Emissions 100 (PHA-ZE 100), начал летные испытания прототипа летающей лодки-амфибии PHA-ZE 100 в масштабе 1:9. Используя распределенную электрическую силовую установку, получающую энергию от бортовых аккумуляторов, испытания проверят аэроди-



намические и гидродинамические конфигурации серийного самолета. Дистанционно управляемая модель будет генерировать данные, репрезентативные для полноразмерного самолета, чтобы проверить и подтвердить результаты уже выполненного компьютерного моделирования.

Ожидается, что после цифрового моделирования реальные испытания предоставят ценные данные о том, как самолет ведет себя во время посадки, руления и взлета с воды. Чтобы оптимизировать весь потенциал летных испытаний, для первоначальной проверки будет использоваться аэродинамический прототип 1:9. В настоящее время также модифицируются две летающие лодки для использования в качестве самолетов для проверки концепции, которые впоследствии будут использоваться для проверки объединенных цифровых и реальных данных. Специально созданные сверхлегкие опытные образцы еще больше снизят риски программы и дадут информацию для детальных изменений конструкции перед созданием полномасштабного прототипа.

Летные испытания прототипа 1:9 проходят в нераскрытом месте и должны быть завершены в сентябре. Команда JEKTA уже имеет обширный опыт в проектировании самолетов-амфибий, выпустив более 90 однодвигательных сверхлегких и двухдвигательных летающих лодок.

На JEKTA PHA-ZE 100 уже получены форвардные обязательства от клиентов на сумму более \$1 млрд, а начало производства на заводе в Пайерне запланировано на 2028/29 год.

Jetcraft: разрыв между запрашиваемой и продажной ценой растет по мере сокращения предложения

Согласно отчету Jetcraft Market Intelligence Update за второй квартал 2025 года, впервые с 2022 года запасы бизнес-джетов сокращаются, что свидетельствует о серьезном сдвиге после двух лет смягчения рыночных условий. Однако по мере сокращения предложения продавцы повышают ценовые ожидания быстрее, чем покупатели готовы им соответствовать, говорится в сообщении.

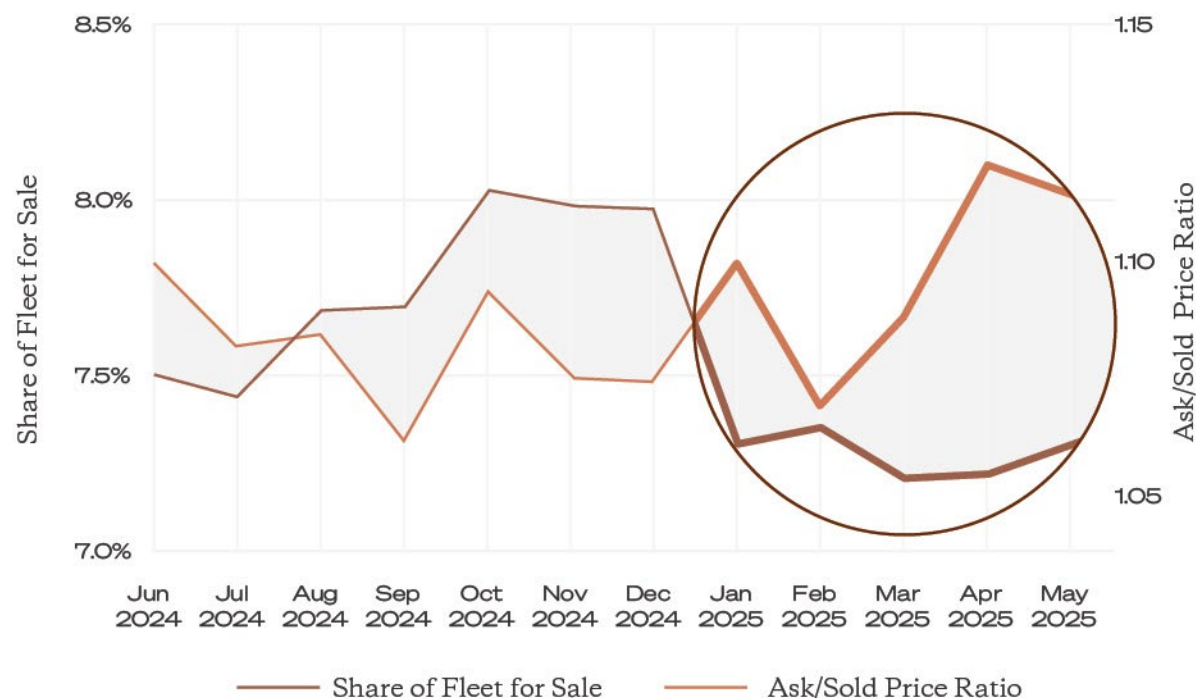
Данные Jetcraft показывают, что за последние 12 месяцев разрыв между запрашиваемыми ценами и ценами продажи увеличился. Текущее расхождение, как заявила Jetcraft, «выявляет ранние признаки чрезмерной уверенности» среди продавцов и рискует оттолкнуть покупателей, не желающих платить завышенную стоимость.

Изменение предложения также приводит к изменениям в моделях покупок. Поскольку становится все сложнее найти новые самолеты, средний возраст продаваемых самолетов растет. Эта тенденция открывает брокерам возможности переоценивать старые самолеты и адаптировать стратегии продаж для владельцев, которые, возможно, ранее не были на рынке.

Несмотря на меняющуюся динамику, компания подчеркнула, что деловая авиация остается устойчивой. «В условиях сегодняшнего ужесточения рынка», - заявила компания, - «подобные идеи помогают клиентам Jetcraft устанавливать более конкурентоспособные цены, разумно выбирать время входа и использовать преимущества меняющихся тенденций спроса».

Компания назвала геополитическую неопределенность и растущий подход «выжидания» среди продавцов возможными движущими силами тренда. Jetcraft также отметила макроэкономические и политические факторы, которые, вероятно, повлияют на активность во второй половине года. Например, ожидается, что тарифы на импортируемые

самолеты ограничат поток международных запасов в США, что повысит привлекательность предложений для глобальных покупателей, не базирующихся в США. Предлагаемое восстановление 100% бонусной амортизации в США также может стимулировать больше внутренних транзакций и помочь восстановить импульс.



Канадский бизнес-рынок растет на фоне неопределенности, связанной с тарифами США и налогом на роскошь

Согласно недавно опубликованному рыночному отчету компании Levaero Aviation, базирующейся в Онтарио, занимающейся продажами и приобретением деловых самолетов, в Канаде зарегистрировано около 1300 бизнес-джетов, что на 80 самолетов больше, чем в прошлом году, по сравнению с примерно 25000 в США и примерно 41000 по всему миру. Отчет «Состояние авиационного рынка за 2024 год» посвящен исключительно серийным самолетам, которые в период с 1 января 2024 года по 1 января 2025 года были вывезены из Канады, ввезены в Канаду или находятся в пределах Канады.

«Нынешний рынок приносит новый уровень неопределенности», - указали в компании. «Потенциальные тарифы на воздушные суда и ключевые материалы могут привести к значительным затратам, изменению стратегий приобретения и рыночного спроса».

В то же время, компания добавила: «Мы наблюдаем коррекцию рынка. После нескольких лет исторически низких запасов подержанных самолетов и растущего спроса уровень предложения растет, самолеты проводят на рынке больше времени, а цены стабилизируются». Тем не менее, Levaero Aviation предупредила, что это изменение необходимо учитывать наряду с сохраняющимися проблемами в Канаде, такими как налог на роскошь, «который остается серьезным недостатком для канадских покупателей и бизнеса».

В исследовании этого года представлены данные об объемах сделок, уровнях запасов, экономических факторах и тенденциях рынка в целом. Новое

в отчете: анализ остаточной стоимости и статистика использования воздушных судов. В целом, рыночные данные представлены в разбивке по каждой из 12 моделей реактивных самолетов и восьми турбовинтовых.

Статистические данные по каждой модели из 20 самолетов, представленных в исследовании, включают в себя среднемировое количество летных ча-

сов, время полета и пройденные расстояния; цены на момент выпуска и цены на новые самолеты через три-пять лет; текущую розничную стоимость, амортизацию и уровень удержания; среднее время экспозиции на рынке; а также количество джетов, выставленных на продажу на 1 января 2025 года. Также представлена краткая информация о сделках за предыдущие три года в Канаде по сравнению с США и остальным миром.



Luxaviation UK: в деловую авиацию приходят миллениалы

Luxaviation UK отмечает демографические изменения в профиле клиентов: теперь 50% клиентов чартеров на бизнес-джетах составляют представители поколения миллениалов (1981-1996).

В связи с явным переходом от традиционного поколения клиентов чартерных рейсов в возрасте 50-60 лет к молодому поколению бизнес-профессионалов в возрасте 30-40 лет эта группа переориентируется на легкие и средние джеты для удовлетворения практических потребностей в деловых и туристических поездках.

Новые и развивающиеся отрасли, особенно клиенты, работающие в сфере технологий, финансов и частного капитала, играют ключевую роль в этом демографическом сдвиге. Джордж Галанопулос, генеральный директор Luxaviation UK, говорит: «Поскольку технологический сектор продолжает быстро расти, а бизнес становится все более глобализованным, нельзя недооценивать значение личных встреч, а деловая авиация предоставляет клиентам возможность путешествовать по всему миру конфиденциально, быстро и надежно».

Также растет популярность путешествий в неизведанные места. Галанопулос говорит: «Социальные сети делают путешествия менее эксклюзивными, так как пользователи могут легко найти фотографии и видео «скрытых мест». Поэтому растет спрос на полеты в неизведанные места, которые можно впервые показать друзьям. Они хотят быть там до того, как начнется онлайн-ажиотаж, или, по крайней мере, опередить эту тенденцию. Например, Саудовская Аравия в настоящее время вызывает ин-

терес у некоторых наших клиентов, которые хотят отправиться туда, пока она еще относительно нова на рынке Великобритании».

Luxaviation UK также отмечает рост числа клиентов, интересующихся услугами по управлению воздушными судами после приобретения ими собственного самолета, что свидетельствует о передаче крупного чистого богатства следующему поколению.

Галанопулос говорит: «Мы гордимся тем, что молодые бизнесмены в Великобритании осознают

стратегическую ценность деловой авиации для глобальных путешествий. Поскольку многие обращаются к цифровому миру за новостями и информацией, мы приложили усилия для создания присутствия в социальных сетях, как компании, так и отдельных лиц, чтобы подчеркнуть преимущества частной авиации для этой новой демографической группы. ЕВАА недавно опубликовала отчет, в котором подчеркивается, что в 2023 году деловая авиация принесла экономике Европы 100 миллиардов евро. Приятно видеть, что важность деловой авиации продолжает передаваться и молодым поколениям».



Латинская Америка занимает значительную долю на рынке бизнес-джетов

Согласно анализу, опубликованному Airbus Corporate Jets со ссылкой на данные JetNet, на Латинскую Америку и Карибский бассейн в настоящее время приходится около восьмой части мирового парка бизнес-джетов, при этом Бразилия обладает вторым по величине парком в мире, за ней следует Мексика.

По данным Airbus Corporate Jets, из 24442 бизнес-джетов по всему миру 2975 самолетов, или 12%, зарегистрированы в Латинской Америке и Карибском бассейне. Лидером по авиапарку остаются США с 15492 бизнес-джетами, за которыми следуют 1103 бизнес-джета в Бразилии и 1030 в Мексике.

На регион Латинской Америки и Карибского бас-

сейна также приходится 7% всех крупных бизнес-джетов в мире – третье место после США и Европы, на долю которых приходится 60% и 13% соответственно. В Латинской Америке и Карибском бассейне зарегистрировано 657 крупных частных самолетов большой дальности полета по сравнению с 10001 самолетом во всем мире.

Примерно 5,7% от общего парка бизнес-джетов в регионе (169) выставлено на продажу, при этом доля легких джетов на рынке составляет 68 самолетов. Далее следуют средние бизнес-джеты (51), а затем крупноразмерные деловые самолеты (45). Кроме того, на рынках Латинской Америки и Карибского бассейна представлены пять сверхлегких самолетов.

В Airbus Corporate Jets подчеркнули, что объем и возраст парка свидетельствуют о большом потенциале обновления флота в регионе. «Латинская Америка продолжает оставаться мощным игроком в мировой бизнес-авиации», - сказал президент Airbus Corporate Jets Шади Сааде, добавив, что это открывает новые возможности для моделей ACJ. «Наш ACJ TwoTwenty создан специально для покупателей, которые стремятся к экономичному и эксплуатационному совершенству в категории больших бизнес-джетов».

Airbus Corporate Jets позиционирует TwoTwenty как «Сверхбольшой бизнес-джет», салон которого в два раза больше, чем у самолетов аналогичной цены, а радиус действия составляет 5650 морских миль. По всему миру эксплуатируется более 200 самолетов Airbus ACJ.



Норвежская компания REITAN начала эксплуатацию Citation Latitude

Норвежская группа REITAN, специализирующаяся на розничной торговле в Скандинавии и Балтийском регионе, получила новый бизнес-джет Citation Latitude, сообщает ch-aviation research. Самолет будет использоваться семьей Рейтан для деловых поездок и частных перелетов.

Самолет (LN-RRR), доставленный 2 июня в Осло непосредственно с завода Textron Aviation в Уичито с остановкой в Гус-Бей, эксплуатируется компани-

ей Rely (Норвегия), дочерней компанией REITAN, полностью принадлежащей ей. Новый джет стал вторым самолетом во флоте группы. Компания также эксплуатирует Falcon 2000LXS.

Сертифицированный в 2015 году Citation Latitude уже восемь лет подряд является самым продаваемым в мире среднеразмерным бизнес-джетом и пользуется успехом у клиентов благодаря своей надежности, универсальности и впечатляющей даль-

ности полета в 2700 морских миль. Сборка Citation Latitude основана на различных технологических достижениях, включая использование автоматизированной робототехники, монолитных обработанных узлов и эргономичных рабочих мест для инструментов, что обеспечивает высокую точность на протяжении всего процесса сборки. Благодаря этим усовершенствованиям клиенты получают выгоду от высочайшего качества, впечатляющих интервалов технического обслуживания и сокращения времени простоя самолета.

Благодаря салону с плоским полом и достаточно-му пространству для девяти пассажиров самолет может совершать беспосадочные рейсы между такими пунктами назначения, как Лос-Анджелес и Нью-Йорк или Женева и Эр-Рияд. Citation Latitude является предпочтительным выбором для широкого спектра операций, включая корпоративные перевозки, чартерные рейсы, санитарную авиацию, дальнейшее радиолокационное обнаружение, грузоперевозки, аэрофотосъемку, летные инспекции, обучение и множество других специализированных миссий.

Citation Latitude вышел на рынок с улучшенными летно-техническими характеристиками, в том числе с увеличенной дальностью и улучшенными взлетно-посадочными характеристиками. Максимальная дальность самолета составляет 5077 км/3155 морских миль, что на 277 км/150 морских миль больше расчетных данных, а разбег при взлете сократился до 1091 метра (3580 футов), по сравнению с ранее рассчитанными 1116 метрами (3660 футов). Самолет оборудован двигателями Pratt & Whitney PW306D1.



FCG OPS приобретает Astra Aviation для усиления присутствия в Африке

FCG OPS, глобальный провайдер услуг бизнес-авиации, объявил о приобретении Astra Aviation, хорошо зарекомендовавшей себя компании по наземному обслуживанию с обширным представительством по всей Африке. Этот стратегический шаг знаменует собой важную веху в планах расширения FCG OPS, увеличивая сферу своего обслуживания в странах Африки к югу от Сахары за счет предоставления высококачественных услуг по наземному обслуживанию и сопровождению поездов.

Основанная в 2005 году, Astra Aviation имеет более чем двадцатилетний опыт работы в Африке. Компания широко известна своими глубокими знаниями местной специфики, передовыми отраслевыми стандартами и надежными партнерскими отношениями в авиации региона. Уделяя особое внимание африканскому рынку, Astra Aviation стала предпочтительным партнером для международных перевозчиков, ориентирующихся в уникальной операционной среде региона.

«Это приобретение представляет собой ключевой шаг в нашей стратегии расширения», - сказал Сергей Старков, генеральный директор FCG OPS. «Авиационная отрасль Африки быстро развивается, но остается сложной с операционной точки зрения, особенно для европейских и североамериканских операторов. Объединяя местный опыт Astra Aviation с нашими стандартами обслуживания и инфраструктурой, мы имеем все возможности для преодоления этого разрыва – точно так же, как мы успешно работаем в Центральной Азии и различных частях Европы».

В результате приобретения Astra Aviation получит команду супервайзеров аэропортов и диспетчеров из Африки, которые присоединятся к FCG OPS. Их опыт работы на местах и налаженные сети будут играть важную роль в обеспечении бесперебойного предоставления услуг и поддержании непрерывности для существующих клиентов.

Интеграционные процессы уже идут, и в течение шести месяцев сделка будет закрыта. Благодаря этому приобретению FCG OPS укрепляет свои позиции в качестве глобального поставщика авиационных услуг, предлагая непревзойденную поддержку в Европе, Центральной Азии, а теперь и значительно расширив свое присутствие в Африке.



GlobeAir в мае выполнил более семисот рейсов

Австрийский бизнес-оператор GlobeAir в мае 2025 года вновь установила рекорд, выполнив 772 рейса, перевезя 1060 пассажиров и пролетев около 280000 миль. При этом самолеты оператора побывали в 167 пунктах назначения. Самыми востребованными аэропортами прошлого месяца стали Ницца, Париж (Ле-Бурже) и Женева. Самым востребованным маршрутом стал Женева-Париж. Самыми популярными странами для пассажиров стали Франция, Италия и Германия.

Ранее GlobeAir объявил о запуске первой программы долевого владения бизнес-джетами под названием «30 на 30». С помощью этой программы GlobeAir планирует предоставить предпринимателям, руководителям компаний и частным лицам более доступный и экономичный способ воспользоваться преимуществами владения частным самолетом без сложностей, связанных с полным управлением воздушным судном. Программа построена на трех- или пятилетних соглашениях, по которым клиенты могут инвестировать в долю самолета и получать гарантированный доступ к летным часам в течение всего года. В то же время фиксированная ежемесячная плата за управление будет покрывать все операционные расходы, включая техническое обслуживание, содержание экипажа, страхование и администрирование, обеспечивая полную прозрачность и предсказуемость. Компания заявила, что долевые владельцы могут воспользоваться гарантированной доступностью воздушных судов, отсутствием сборов за размещение, прозрачным ценообразованием, гибким бронированием и полностью управляемыми операциями.

В рамках этой программы клиенты могут приобрести долю в совершенно новом самолете Cessna Citation M2, выбранном за сочетание производительности, технологий и роскоши, который идеально подходит для полетов по Европе на короткие и средние расстояния. Владельцы получают гарантированный доступ к воздушному судну, фиксированные ежемесячные расходы и отсутствие

проблем с эксплуатацией – все это благодаря собственному опыту и инфраструктуре GlobeAir, резюмируют в пресс-службе перевозчика.

Компания заявила, что название «30 на 30» отражает ее долгосрочное стратегическое видение создания специализированного парка из 30 самолетов Cessna Citation M2 к 2030 году.



Otto Aviation представила амбициозный проект бизнес-джета Phantom 3500

Американская компания Otto Aviation готовится выйти на высококонкурентный рынок бизнес-джетов со своим Phantom 3500, имеющим лаконичный дизайн, обещающий комфорт и производительность среднеразмерного самолета по цене легкого бизнес-джета.

Это объявление последовало за исследованиями компании на экспериментальном самолете Celera 500L, в ходе которых были изучены преимущества аэродинамики ламинарного потока – технологии, которая снижает лобовое сопротивление и значительно повышает топливную экономичность.

Otto Aviation настаивает на том, что Phantom 3500 — это не обычный легкий джет, и намеревается бросить вызов устоявшимся игрокам, предлагая производительность и пространство салона среднеразмерного самолета по цене, которая составляет лишь часть типичной стоимости приобретения и эксплуатации.

Генеральный директор компании Пол Тоу отметил, что после того, как Celera 500L показала такие замечательные результаты, это придало компании уверенности и данных для реализации программы по созданию коммерческого самолета.

Разработка нового самолета с нуля, как известно, является сложной и дорогостоящей задачей. На рынок выходит очень мало джетов с чистого листа, например, HondaJet и Cirrus SF50 Vision Jet, каждый из которых требует более десяти лет разработки и крупных финансовых вложений.

Компания Otto начала работу над Phantom 3500

три года назад и с тех пор завершила разработку концептуального проекта и анализ системных требований. К октябрю этого года компания планирует завершить разработку предварительного проекта, что позволит приступить к созданию первого опытного самолета. Уже заказаны важнейшие компоненты, включая двигатели FJ44 от Williams International и шасси от итальянского поставщика Mecaer, поставка которых ожидается к концу 2026 года.

Otto планирует совершить первый полет в 2027 году, за которым последует обширная кампания летных испытаний перед сертификацией в 2030 г.

Компания Otto подтвердила, что она больше не занимается разработкой своего 19-местного самолета Celera 750, работающего на водороде, который был анонсирован в 2022 году в партнерстве с ZeroAvia. Предполагалось, что самолет будет использовать силовую установку на водородных топливных элементах для достижения дальности полета в 1000 морских миль, но в настоящее время проект отложен в долгий ящик.

«Сейчас мы полностью сосредоточены на выпуске Phantom 3500», - сказал Тоу, подтвердив, что у компании нет планов по дальнейшему развитию линейки Celera.



Белый дом поручил FAA снять запрет на сверхзвуковые полеты над сушей

Белый дом предпринял шаг по устранению препятствий для сверхзвуковых полетов над сушей, подписав в прошлую пятницу указ, который предписывает Федеральному авиационному управлению США (FAA) в течение 180 дней снять запрет и в течение двух лет опубликовать окончательное правило, устанавливающее новые правила сертификации по шуму для таких полетов.

Подписывая указ, администрация отметила, что «десятилетия удушающих правил затормозили прогресс» в области сверхзвуковых полетов, которые указ призван устранить. «Достижения в области авиационной техники, материаловедения и снижения шума теперь делают сверхзвуковые полеты не просто возможными, но и безопасными, устойчивыми и коммерчески выгодными», - говорится в указе. «Обновляя устаревшие стандарты и внедряя технологии сегодняшнего и завтрашнего дня, мы дадим нашим инженерам, предпринимателям и визионерам возможность создать следующее поколение авиоперевозок, которые будут быстрее, тише, безопаснее и эффективнее, чем когда-либо прежде».

Приказ предписывает FAA предпринять необходимые шаги, в том числе путем разработки правил, для отмены запрета на сверхзвуковые полеты над сушей в течение 180 дней. FAA также должна установить временный стандарт сертификации на основе шума и устранить любые другие нормативные барьеры для развития сверхзвуковых технологий.

Кроме того, указ требует от FAA в течение 18 месяцев предоставить уведомление о предлагаемом

нормотворчестве (NPRM) и в течение 24 месяцев — окончательное правило для постоянного стандарта сертификации шума сверхзвуковых самолетов, который устанавливает приемлемые пороговые значения для взлета, посадки и полета по маршруту на основе эксплуатационных испытаний и исследований. NPRM должен описать процесс периодического обзора, чтобы отразить дальнейшие достижения и технологии снижения шума самолетов.

Указ также распространяется на международный уровень, предписывая FAA и другим агентствам по мере необходимости взаимодействовать с Международной организацией гражданской авиации по вопросам глобального согласования политики в области сверхзвуковых полетов и работать с различными иностранными авиационными органами для заключения двусторонних соглашений о безопасности полетов для безопасной международной эксплуатации сверхзвуковых самолетов.

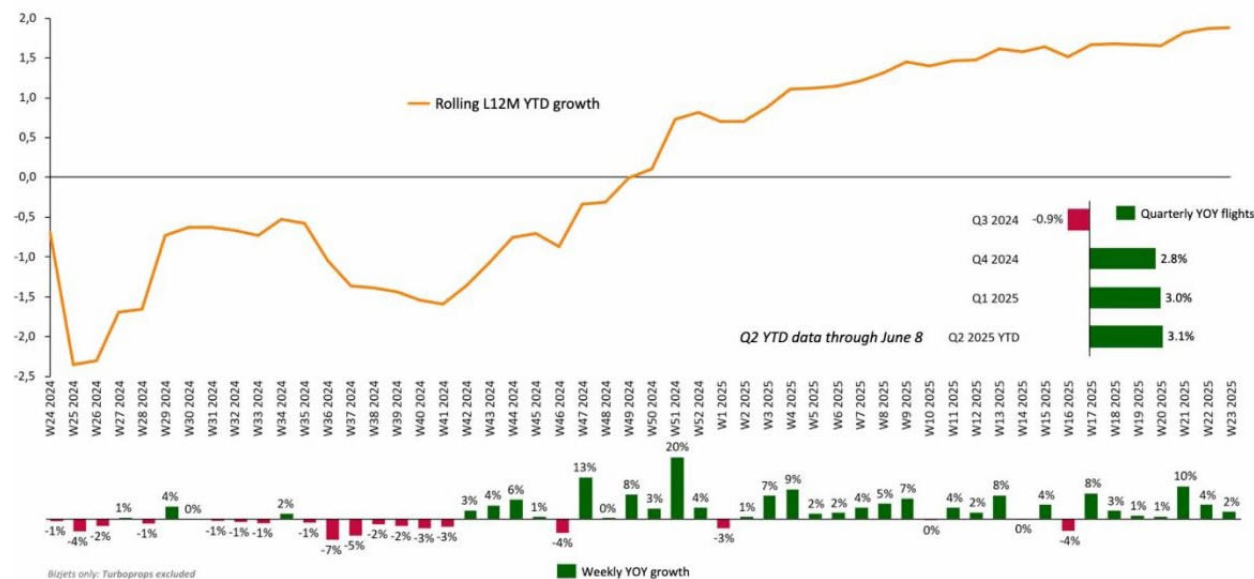


Седьмая неделя роста подряд, а с начала года рынок вырос на 3%

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на прошлой, 23-й неделе (2-8 июня) глобальная активность бизнес-джетов выросла на 2% по сравнению с той же неделей прошлого года, что стало 7-й последовательной неделей роста в годовом исчислении. Напротив, мировой трафик Part 135 и 91K немного снизился, количество вылетов сократилось на 0,4% по сравнению с 23-й неделей прошлого года.

С начала года (с 1 января по 8 июня) во всем мире было выполнено более 1,6 млн рейсов бизнес-джетов, что на 3% больше, чем в аналогичном периоде прошлого года. Налет также вырос на 3% по сравнению с прошлым годом. Активный флот в мире сократился на 1%, в этом году почти на 100 активных самолетов меньше по сравнению с прошлым годом. В начале июня (1-8 числа) трафик бизнес-джетов был на 6% выше по сравнению с июнем прошлого года.

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



Глобальный трафик бизнес-джетов по неделям за последние 12 месяцев

City Flow	Departures
New York - New York	338
Los Angeles (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	249
Las Vegas (US-NV) - Los Angeles (US-CA)	242
Los Angeles (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	233
San Francisco (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	225
Los Angeles (US-CA) - San Francisco (US-CA)	201
New York - Washington (US-DC)	169
Boston - New York	165
New York - Boston	158
Washington (US-DC) - New York	140
Grand Total	48,017

Топ-10 пар городов США по количеству рейсов бизнес-джетов на 23-й неделе (аэропорты в городских агломерациях)

Северная Америка

На 23-й неделе активность бизнес-джетов в США выросла на 2% по сравнению с той же неделей прошлого года, тенденция за последние четыре недели на 6% выше в годовом исчислении. Объем полетов Part 135 и Part 91K снизился на 1% по сравнению с прошлым годом, а четырехнедельная тенденция составила +4%. С скромный рост наблюдался в основных штатах США, где используются бизнес-джеты: Калифорния, Флорида и Техас, а во Флориде трафик Part 135 и 91K упал на 1%.

В июне активность бизнес-джетов в США на 6% выше прошлогодней, опережая годовую тенденцию в +4%. В этом году спрос, по-видимому, растет за счет частных летных отделов, долевого и чартерных операторов. Напротив,

трафик корпоративных летных отделов на 10% ниже по сравнению с прошлым годом, а управляемые флоты показали снижение на 4%.

В этом году налет бизнес-лайнеров и джетов начального уровня сократился в годовом исчислении, а среднее количество часов на один VLJ снизилось на 7% по сравнению с прошлым годом.

Европа

На 23-й неделе активность бизнес-джетов в Европе выросла на 6% по сравнению с той же неделей прошлого года, а самолеты, летающие под АОС, выполнили на 3% больше рейсов, чем на 23-й неделе прошлого года. На прошлой неделе Германия зафиксировала спад на 3%, положив конец двум неделям последовательного роста, но тенденция за последние четыре недели на 6% выше прошлогодней.

Большинство основных европейских рынков зафиксировали рост на 23-й неделе. Активность была особенно сильной в Ита-

Departure Country	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
France	2,690	17.1%	9.0%
Italy	2,120	13.5%	15.7%
United Kingdom	2,060	13.1%	-8.7%
Germany	1,895	12.0%	10.8%
Spain	1,652	10.5%	26.5%
Switzerland	936	5.9%	10.6%
Greece	452	2.9%	-12.4%
Austria	433	2.7%	17.0%
Sweden	380	2.4%	9.5%
Netherlands	328	2.1%	27.1%
Grand Total	15,759	100.0%	8.5%

Трафик бизнес-джетов в странах Европы, июнь 2025 г.

Aircraft Segment	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours	Avg. Hours / Tailsign	vs 1Y ago: Avg. Hours / Tailsign
Super Midsize Jet	462,377	26.0%	4.8%	146	9.4%
Light Jet	404,736	22.7%	2.6%	83	3.9%
Heavy Jet	249,896	14.0%	2.0%	87	2.6%
Ultra Long Range Jet	226,515	12.7%	4.1%	70	10.4%
Super Light Jet	158,771	8.9%	6.6%	110	4.0%
Midsized Jet	156,803	8.8%	2.4%	87	6.3%
Very Light Jet	77,973	4.4%	1.5%	48	-6.9%
Entry Level Jet	35,006	2.0%	-7.5%	40	-3.5%
Airline/Bizliner(Jet)	8,574	0.5%	-5.1%	68	-8.1%
Grand Total	1,780,651	100.0%	3.3%	92	5.0%

Налет бизнес-джетов в США по сегментам, 1 января — 8 июня 2025 г.

лии и Швейцарии, объем полетов вырос на 15% и 11% соответственно по сравнению с прошлым годом. Курортные Неаполь и Ольбия зафиксировали сильный рост на 23-й неделе, большинство рейсов в Ольбию выполнялись из аэропортов Рима и Милана.

В этом месяце (с 1 по 8 июня) большинство рынков бизнес-джетов в Европе демонстрируют сильный рост по сравнению с прошлым годом, особенно Италия, Испания и Швейцария. В этом месяце аэропорт Ибицы (LEIB) является самым загруженным для

Arrival City	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
Nice	528	37.3%	8.9%
Ibiza	299	21.1%	43.1%
Mallorca	268	18.9%	24.1%
Olbia (SS)	208	14.7%	32.5%
Mykonos Island	53	3.7%	-15.9%
Dubrovnik	43	3.0%	72.0%
Santorini Island	17	1.2%	-19.0%
Grand Total	1,416	100.0%	20.4%

Прибытие бизнес-джетов в избранные европейские направления летнего отдыха

бизнес-джетов в Испании: трафик из Франции вырос на 83%, Великобритании — на 63%, а из Германии — более чем на 100% по сравнению с июнем прошлого года. В других типичных европейских местах отдыха количество прибытий бизнес-джетов значительно превышает показатели июня прошлого года, в частности на Майорке, в Ольбии и Дубровнике. Греческие острова Миконос и Санторини отмечают медленное начало июня этого года.

Остальной мир

За пределами Европы и США активность бизнес-джетов была на 4% выше по сравнению с 23-й неделей прошлого года. В Азии зафиксирован спад на 2%, в то время как большая часть роста на 23-й неделе в остальных странах мира пришлась на Ближний Восток, где трафик увеличился на 11%, и Южную Америку, где рост составил 7%.

Африка показала более скромный рост, всего на 2% больше рейсов, чем на 23-й неделе прошлого года. В этом году Йоханнесбург, Кейптаун и Лагос являются самыми загруженными городами для бизнес-джетов в Африке. Йоханнесбург и Кейптаун зафиксировали сильный рост, количество вылетов выросло на 3% и 65% соответственно. Напротив, активность бизнес-джетов в Лагосе падает, трафик сократился на 9% по сравнению с прошлым годом.

В июне в странах остального мира спрос был неоднозначным: в Китае он снизился на 28% по сравнению с прошлым годом, особенно у компаний по управлению воздушными судами и частных авиапарков, где количество вылетов сократилось на 14% и 54% соответственно.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «В начале лета 2025 года трафик бизнес-джетов продолжал расти, причем наибольший спрос наблюдался в Европе, особенно в таких популярных туристических направлениях, как Ибица, Майорка и Ольбия. Двухзначный рост также наблюдается в популярных странах Персидского залива. В США тенденция роста снизилась, но все еще положительна, с устойчивым ростом в сегменте суперлегких джетов и значительным увеличением количества часов на самолет в сегменте сверхдальних воздушных судов».

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 в остальном мире с 1 по 8 июня 2025 г.



Известия: около 100 двигателей для Ми-8 требуют срочной замены

Около 100 двигателей для вертолетов Ми-8 в России требуют срочной замены, сообщили «Известиям» в Ассоциации вертолетной индустрии (АВИ). Эксплуатанты попросили правительство разработать в РФ программу, которая решит эту проблему. В «Ростехе» и в ОДК подтвердили: бесконечно продлевать сроки эксплуатации старых силовых установок уже нецелесообразно, и их необходимо менять на новые. Компании готовы это сделать, но нужно финансирование.



Представители Ассоциации вертолетной индустрии (АВИ) рассказали «Известиям» о проблемах с капитальным ремонтом авиадвигателей и сложностями с приобретением запчастей для винтокрылых машин.

По информации АВИ, по итогам 2022-2024 годов цена на капремонт мотора ТВ2-117 выросла на 209%, а на ТВ3-117 - на 291%. Сложная ситуация складывается и с вспомогательными установками АИ-9В, предназначенными для запуска маршевых двигателей. Их ремонт подорожал на 33%. Помимо Ми-8 они используются на вертолетах Ка-27, Ка-29, Ка-32, Ка-50, Ми-14, Ми-24, Ми-28. Сложности с ремонтом касаются и чешских вспомогательных силовых установок SAFIR 5K/G MI, а также российских ТА-14-130-08 для Ми-8.

Рост цен на детали для Ми-8/17 составил 170-185%, например, стоимость лопастей несущего винта поднялась на 189%. Аналогичная ситуация с ремонтом технических узлов, сообщили в АВИ.

- Почти в три раза увеличилась цена на моторы после капремонта, - рассказал «Известиям» генеральный директор оператора запчастей «Русский дом авиации», руководитель рабочей группы по поставкам авиационно-технического имущества в АВИ Дмитрий Ермилов. - Если до 2022 года отремонтированный двигатель стоил 25-30 млн, то сейчас - 75-90 млн рублей. Мало кто из эксплуатантов закладывал такой рост в свои бизнес-модели. По некоторым критически важным агрегатам, без которых невозможно летать, сроки поставок сильно увеличены, и сейчас можно вставить в очередь

на 2027-2028 годы. В результате снижается налет воздушных судов (ВС).

Простой вертолетов из-за нехватки запчастей, агрегатов и двигателей за период 2022-2024 годов составлял в среднем один-три месяца в год на одно ВС, а в некоторых случаях растягивался на полгода. Практика «каннибализации» (перестановка деталей с одних воздушных судов на другие) помогает вернуть воздушные суда в эксплуатацию, но сокращает доступный парк, отмечает участник рынка.

- Всякая техника имеет предел эксплуатации, и долго ремонтировать ее уже нерентабельно. По некоторым моторам ресурс уже продлевается с 3 тыс. до 7,5 тыс. часов. Некоторые вертолеты Ми-8Т летают более 40 лет и назвали комплексные решения для отрасли, - рассказал «Известиям» председатель правления АВИ Вячеслав Карцев. - Мы обратились с письмом к председателю правительства РФ Михаилу Мишустину с просьбой инициировать разработку стратегии развития нашего сегмента перевозок. Основная проблема заключается в замене устаревших двигателей на новые.

- Для гражданской авиации нужно порядка 100 новых моторов в свободном доступе, на каждое судно приходится по два двигателя, - продолжил Дмитрий Ермилов. - Всего в активной эксплуатации сейчас находится около 500-600 Ми-8.

В «Ростехе» «Известиям» сообщили, что знакомы с трудностями эксплуатантов.

-В отдельных случаях могут быть задержки по срокам, причины здесь очевидны - авиастроители выполняют колоссальные объемы работ в интересах армии, их возможности не безграничны, - рассказали «Известиям» в корпорации. - Однако нерешаемых проблем нет. Кто хочет отремонтировать вертолет, обязательно это сделает. Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) имеет мощности и компетенции, чтобы осуществлять выпуск новых и сервис эксплуатирующихся вертолетных моторов, включая ТВЗ-117.

Как рассказали «Известиям» в ОДК, сложнее всего отремонтировать ТВ2-117, так как они были разработаны в середине 1960-х годов, их выпуск был завершен в 1990-х. Это сильно устаревшая техника. В частности, характеристики двигателя не соответствуют современным требованиям по безопасности. ОДК не проводит капитальный ремонт и не обслуживает эти вертолетные двигатели.

- В России летает много старых Ми-8 с двигателями ТВ2-117. Есть вертолеты, которым более 50 лет, - отметили в пресс-службе «Ростеха». - Мы вынужденно продлеваем сроки эксплуатации по запросам авиакомпаний, если техника продолжает соответствовать требованиям по безопасности, так как понимаем их социально-экономическую значимость. Но это невозможно делать бесконечно. По информации ОДК, на смену ТВ2-117 пришли двигатели следующего поколения - семейство ТВЗ-117, различные модификации которого под наименованием ВК-2500 производит петербургское предприятие «ОДК-Климов».

- Эксплуатация вертолетной техники с устаревшими моторами может представлять угрозу безопасности. Наши предприятия располагают достаточными мощностями для замены устаревших ТВ2-117 на современные ВК-2500, - заявили в корпорации «Ростех».

- Вертолеты Ми-8Т/Ми-8П с двигателями ТВ2-117 выпускались с середины 1960-х годов до первой половины 1990-х. Затем в гражданскую авиацию пошли модернизированные Ми-8МТВ с моторами ТВЗ-117. Промышленность последовательно сокращала объем выпуска основных комплектующих изделий для старой техники, - рассказал «Известиям» исполнительный директор агентства «Авиа-Порт» Олег Пантелеев. Вследствие этого развиваются два процесса: выпуск комплектующих становится для производителей менее привлекательным, а дефицит запчастей и увеличение сроков ремонта подталкивает авиакомпания к омоложению флота.

- Проблема поддержания летной годности возрастных моделей семейства Ми-8 началась в доковидные времена, когда холдинг «Вертолеты России» (ВР) стал предлагать более дорогие модификации Ми-171 (модернизированный Ми-8) с двигателем ТВЗ-117, - рассказал «Известиям» основатель сервиса безопасности полетов RunAvia Андрей Патраков. Чтобы это исправить, производители подняли стоимость обслуживания агрегатов для старых Ми-8, отметил эксперт. По его словам, изготовителям вертолетов и двигателей выгодно стимулировать

эксплуатантов переходить на новые модели. Альтернатива этому - скупка остатков запчастей и агрегатов со вторичного рынка, а также восстановление законсервированных бортов, считает эксперт.

Значительная часть запасов запчастей уже израсходована, а после 2022 года приоритеты авиапромышленности изменились. Рост цен в такой ситуации неизбежен, отметил Олег Пантелеев.

- Неограниченное продление ресурса и капитальные ремонты устаревших ТВ2-117 несут потенциальную угрозу для безопасности перевозчиков, - рассказали «Известиям» в пресс-службе ОДК. - Детали этих двигателей не производит ни одно предприятие, а для ремонта используются детали с разобранных ТВ2-117.

В компании рекомендовали заменить ТВ2-117 на двигатели ТВЗ-117/ВК-2500.

- Для выхода из ситуации регуляторы отрасли должны вмешаться и найти компромисс между интересами эксплуатантов и производителей вертолетов и двигателей, - считает Андрей Патраков.

По мнению Дмитрия Ермилова из АВИ, для решения проблемы нужен льготный лизинг для обновления парка вертолетных авиадвигателей. Без поддержки государства эксплуатанты закупать новые моторы не смогут, резюмировал он.

Argus: в мае трафик вырос во всем мире

В мае активность деловой авиации во всем мире показала рост на 2,7% по сравнению с маем прошлого года и на 3,4% по сравнению с апрелем 2025 года. Североамериканский регион остался в плюсе, прибавив 0,9% в годовом исчислении, а Европа прибавила 0,6%.

Заглядывая вперед аналитики TRAQPak прогнозируют, что в июне 2025 года общая активность в Северной Америке вырастет на 1,1% в годовом исчислении, а в Европе трафик увеличится на 0,4% по сравнению с прошлым годом.

Годовая активность полетов в Северной Америке

Анализ годовой активности TRAQPak (май 2025 г. по сравнению с маем 2024 г.) показывает, что май 2025 г. закончился на 0,9% выше по сравнению с предыдущим годом. Прогноз предполагал рост активности в мае на 0,2%. Результаты по операционным категориям были неоднозначными: единственный рост в годовом исчислении показал сегмент долевого владения, на 6,8%. Активность Part 135 показала снижение после пяти месяцев роста подряд, сократившись на 0,8% по сравнению с прошлым годом. Трафик Part 91 был в основном стабильным, но все еще в отрицательной зоне, завершив месяц со снижением на 0,2%.

В целом активность по категориям воздушных судов была положительной, при этом легкие джеты показали самый большой рост, увеличив трафик на 1,9% по сравнению с маем 2024 года. Далее следуют самолеты с большим салоном с ростом на 1,7%, в то время как турбовинтовые самолеты прибавили 0,8% в годовом исчислении. Средние бизнес-джеты оставались на прежнем уровне, в мае снижение составило 0,1%. Семь отдельных сегментов показали рост в годовом исчислении, причем по крайней мере два сегмента из каждой операционной категории продемонстрировали положительные результаты второй месяц подряд. Самый большой рост был зафиксирован у долевого джетов с большим салоном, снова на 23,8% в годовом исчислении.

Acft Type	Part 91	Part 135	Fractional	Total
Turbo Prop	1.0%	1.6%	-8.9%	0.8%
Small Cabin Jet	1.3%	-5.4%	15.9%	1.9%
Mid Size Cabin Jet	-3.5%	0.1%	2.6%	-0.1%
Large Cabin Jet	-0.5%	-1.1%	23.8%	1.7%
Total	-0.2%	-0.8%	6.8%	0.9%

May 2025 vs May 2024

Месячная активность полетов в Северной Америке

В мае активность деловой авиации показала ожидаемый ежемесячный рост активности по сравнению с апрелем 2025 года, увеличившись на 1,8%. В мае фактически было выполнено на 145 рейсов в день меньше, чем в апреле, но рост зафиксирован из-за дополнительного дня в календаре. Результаты по операционным категориям были положительными, причем долевая активность показала наибольший рост, на 2,7% по сравнению с апрелем. Трафик Part 135 увеличился на 1,7% по сравнению с предыдущим месяцем, а Part 91 завершил месяц ростом на 1,4%.

Европа

Европейская активность в мае сумела преподнести сюрприз после того, как ее снижение оценивалось в 3,8%. Общий трафик на континенте вырос на 0,6%, при этом был отмечен скромный рост у бизнес-джетов среднего и большого размера.

Acft Type	May 25 vs May 24	May 25 vs Apr 25
Turbo Prop	-1.2%	13.3%
Small Cabin Jet	-2.8%	22.8%
Mid Size Cabin Jet	1.5%	25.3%
Large Cabin Jet	4.8%	30.4%
Total	0.6%	23.2%

Африка, Азия, Австралия, Южная Америка

Остальные регионы мира продолжают демонстрировать сильный рост. Общий трафик вырос на 14,0% в годовом исчислении при здоровом спросе по всем сегментам. Месячная активность по сравнению с апрелем снизилась, завершив месяц с падением на 7,8%.

Acft Type	May 25 vs May 24	May 25 vs Apr 25
Turbo Prop	23.3%	-5.2%
Small Cabin Jet	10.1%	-6.7%
Mid Size Cabin Jet	0.8%	-14.5%
Large Cabin Jet	9.3%	-8.7%
Total	14.0%	-7.8%

Американские операторы и владельцы продолжают настаивать на конфиденциальности

Представители деловой авиации и АОН продолжили борьбу за конфиденциальность, направив комментарии в FAA, а также высказав свои опасения в Конгрессе США.

NBAA отреагировало на запрос FAA прокомментировать удаление информации, позволяющей установить личность, из реестра воздушных судов. В последнем законопроекте о повторной авторизации FAA Конгресс предписал агентству разрешить частным эксплуатантам воздушных судов запрашивать неразглашение их информации. В марте FAA выполнило директиву, позволив операторам отправлять запрос через систему электронных услуг Реестра гражданской авиации (CARES) о неразглашении этой информации на всех сайтах FAA.

Агентство также запросило комментарии о том, следует ли по умолчанию скрывать информацию об операторе и как удаление этой информации по-

влияет на способность заинтересованных сторон выполнять такие функции, как соблюдение нормативных требований, проверки безопасности и техническое обслуживание.

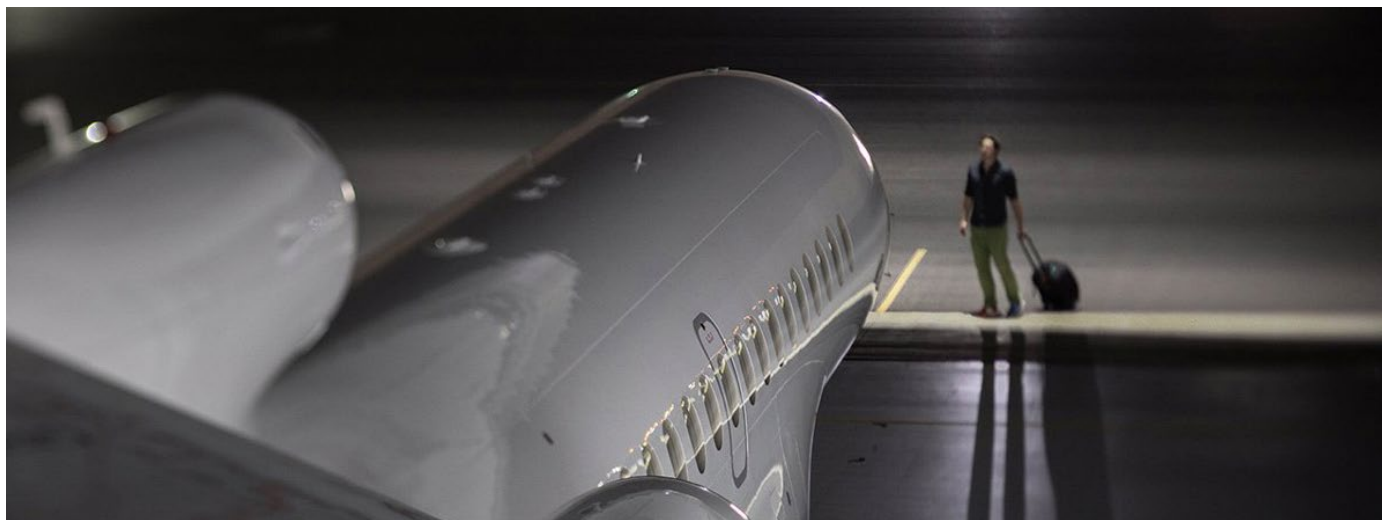
В своих комментариях на этой неделе NBAA подчеркнуло, что FAA может найти баланс, который позволит получить доступ к информации для законного использования, сохраняя при этом конфиденциальные персональные данные.

Ассоциация также подчеркнула важность сохранения конфиденциальности, сообщив своим членам: «Общедоступная информация о самолетах, позволяющая идентифицировать личность, позволила любому человеку в любой точке мира осуществлять слежку за самолетом с любыми мотивами. Конгресс исторически признавал, что ситуация вызывает серьезные опасения в отношении безопасности пассажиров и корпоративного шпионажа».

Президент и исполнительный директор NBAA Эд Болен высоко оценил эту меру в комментариях законодателям на этой неделе, сообщив подкомитету по авиации Палаты представителей США, что это действие смягчает угрозы, отметив при этом, что сообщество деловой авиации работает над тем, чтобы избежать непредвиденных последствий.

Также выступая в ходе слушаний по законопроекту о повторной авторизации FAA в 2024 году, президент и генеральный директор AOPA Даррен Плезанс назвал эту меру хорошим первым шагом. Когда Плезанс спросили об этой проблеме, он привел пример, когда владелец, раздраженный шумом легкого самолета, записал его бортовой номер и использовал его для отслеживания информации о владельце, после чего подал в суд.

Плезанс уверен, что истец не одержит верх, но заявил, что это будет тяжелым бременем для оператора. Он также выразил обеспокоенность по поводу новой «кустарной индустрии» компаний, заключающих контракты с аэропортами общего пользования для взимания платы с пилотов на основе данных ADS-B, которые приводят к информации о регистрации воздушных судов. «Эти действия приводят к многочисленным проблемам с безопасностью и личной неприкосновенностью и являются сильным сдерживающим фактором для других пилотов, которые хотят воспользоваться этой технологией безопасности». Хотя некоторые штаты приняли законодательство, запрещающее использование данных ADS-B для сбора платежей, он настоятельно призвал комитет разработать национальную политику защиты этих данных, чтобы избежать путаницы в законах.



Самолет недели

Оператор/владелец: *Dexter Air Taxi*

Тип: *Bombardier Challenger 850*

Год выпуска: *2009 г.*

Место съемки: *июнь 2025 года, Yekaterinburg Koltsovo - USSS, Russia*



Фото: Дмитрий Петрович