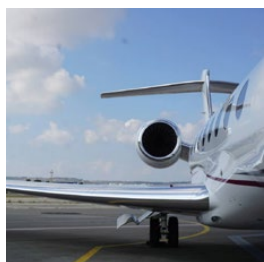
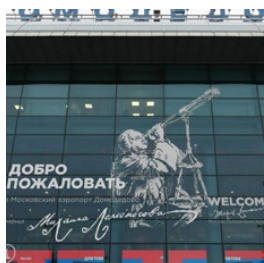




На минувшей неделе в Париже прошел традиционный авиасалон. На фоне глобальных геополитических событий топовые мировые смотрины выдались весьма скучными и без традиционных многомиллиардных заказов. Сразу бросилось в глаза обилие крупных американских корпораций, единственной целью которых было переманить как можно большее количество европейских компаний в США, и некоторым это удалось. Некогда бодрая торговая площадка Ле-Бурже нынче была скорее окрашена в цвета тотальных политических разногласий и всеобщего недоверия. Атмосферка еще та. В этом году гиганты авиастроения решили не анонсировать планы по развитию текущих линеек лайнеров и вертолетов, предпочтя добывать «колеблющихся клиентов» и хоть как-то пополнить уже начинающий худеть портфель заказов. От этого на статике было скучно, а погода только усилила гнетущее настроение.

Что же касается сегмента бизнес-авиации, то ведущие производители все-таки продемонстрировали свои флагманы, однако для точечных клиентов и без каких-либо маркетинговых фишек, как это обычно бывает, например на авиасалоне в Дубае. Все тихо, без шума и быстро. Много внимание было уделено и eVTOL, впрочем, от такого количества прожектов даже бывалые аналитики уже воротят нос, говоря о переизбытке потенциального продукта, особенно принимая во внимание весьма шаткое положение на рынке деловой авиации Европы. По мнению экспертов, лишь один из тридцати представленных проектов может рассчитывать на какое-либо инвестирование, не говоря уже о полной реализации.

Тем временем WINGX сообщает, что на прошлой неделе (с 9 по 15 июня) глобальная активность бизнес-джетов выросла на 2% по сравнению с 24-й неделей прошлого года, что стало восьмой подряд недель роста в годовом исчислении. Глобальный трафик Part 135 и 91K вырос на 3% по сравнению с 24-й неделей прошлого года, а тенденция за последние четыре недели выросла на 7%.



Спрос падает на Ближнем Востоке, но продолжает расти в США

WINGX: Неудивительно, что активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке снизилась из-за конфликта между Израилем и Ираном, при этом отмечается всплеск трафика из стран Персидского залива. В Европе немецкий рынок упал более чем на четверть по сравнению с максимумами во время Евро-2024

стр. 22

Глава «Русавиапрома» рассказал о планах выпуска 10–15 самолетов ТВС-2МС в год

Серийный заказ на 10-15 самолетов ТВС-2МС (модернизированная версия Ан-2) в год со сроком в 3-5 лет позволил бы «Русавиапрому» профинансировать разработку двигателя и воздушного винта на замену американским комплектующим

стр. 25

Суд конфисковал аэропорт Домодедово в доход государства

Арбитражный суд Московской области по иску Генпрокуратуры конфисковал аэропорт Домодедово в доход государства, сообщает «Интерфакс». Суд проходил в закрытом режиме

стр. 26

JetNet iQ: пессимизм владельцев растёт, а портфели заказов остаются значительными

По данным JetNet iQ, в отрасли растёт пессимизм относительно рыночных условий, в то время как некоторые признаки указывают на то, что неопределенность относительно тарифов может повлиять на планы по покупкам самолетов

стр. 27

Gulfstream поставил трехсотый G280

Gulfstream Aerospace объявила о поставке 300-го самолета G280. По состоянию на май, эксплуатируемый парк самолетов G280 суммарно провел в воздухе более 575000 часов и совершил почти 358000 посадок. По данным Национальной ассоциации деловой авиации (NBAA), уровень готовности к вылету этого самолета составляет 99,88%.

G280 предлагает несколько вариантов планировки и вмещает до 10 человек с четырехместным столом для переговоров. Он оснащен эксклюзивной системой управления салоном Gulfstream и развлекательной системой высокой четкости, 19-ю большими овальными окнами, доступом к багажу в полете и множеством вариантов подключения, включая спутниковую систему Ка-диапазона.

Как ранее сообщал BizavNews, Gulfstream Aerospace продолжает работы по улучшению суперсреднего G280. Производителю удалось снизить барометрическую высоту в салоне с 6000 футов/1829 метров до 4800 футов/1463 м при крейсерской высоте 41000 футов/12497 м. Это позволило уменьшить нагрузку на пассажиров, делая полет более комфортным. Также производитель установил новые внешние светодиодные фонари G280, которые повышают безопасность самолета за счет улучшения видимости в полете и во время наземных операций.

Новые опции доступны для новых G280 с середины 2024 года, а также для существующих клиентов в качестве дополнительной модификации.



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

Немецкая Luminair пополнит чартерный флот тремя Falcon 900LX

Немецкий оператор Luminair объявил на международном авиасалоне в Париже, что до конца года планирует пополнить свой чартерный парк тремя самолетами Dassault Falcon 900LX. Бизнес-джеты присоединятся к трем Citation XLS, эксплуатируемым компанией, которая в ноябре 2024 года получила сертификат эксплуатанта (AOC).

Бизнес-джет Falcon 900LX был выбран авиакомпанией Luminair в качестве флагмана парка дальних самолетов. Самолет оснащен салоном с тремя зонами, усовершенствованной кабиной экипажа EASy и возможностью подключения в Ка-диапазоне. Dassault указывает, что с шестью пассажирами и

двумя членами экипажа Falcon 900LX имеет максимальную дальность полета 4750 морских миль (8780 км), практический потолок 51000 футов и максимальную эксплуатационную скорость 0,87 Маха.

Напомним, что в ноябре 2024 года бывшая команда Air Hamburg запустила новый проект Luminair – оператора, ориентированного на чартерных брокеров. Во главе компании встал Эдджернон Троттер. Тогда за основу оператор взял модель плавающего парка наподобие Air Hamburg. В 2022 году Vista Global купила Air Hamburg, «изъяв» с рынка самолеты, которые теперь обслуживают клиентов Vista.



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

В австралийском Сиднее вырастут сборы для бизнес-джетов

Тарифы для бизнес-авиации в столичном аэропорту Австралии (YSSY) резко вырастут со следующего месяца. Но, по данным OpsGroup, нет худа без добра, поскольку противодействие со стороны ExecuJet — основного представителя FBO в YSSY — и Австралийской ассоциации деловой авиации побудило администрацию аэропорта Сиднея ввести меньшее повышение тарифов, чем планировалось изначально.

Что касается платы за парковку, то операторы получают три часа бесплатной парковки в специально отведенной зоне деловой авиации. По истечении этого времени плата будет взиматься в зависимости от веса воздушного судна и продолжительности пребывания. Это заменяет первоначально предложенную фиксированную плату в размере 3220 австралийских долларов в день (около \$2100).

Для самолетов весом более 40 тонн цена начинается с \$1000 в день в течение первых трех дней, с постепенным повышением до \$2500 в день через неделю. Это значительное повышение по сравнению с нынешними \$280 в день для самолетов этого класса. Плата за использование взлетно-посадочной полосой в аэропорту также возрастет как минимум до \$340.

Аэропорт Сиднея теперь будет требовать использования наземных источников питания и кондиционированного воздуха там, где это возможно, при этом с операторов будет взиматься плата в размере до 21,74 австралийских долларов независимо от того, используют они их или нет. Администрация также ввела штрафные санкции в размере \$300 за незарегистрированные разливы топлива или \$150 в случае самостоятельного сообщения.





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

Парк Elit'Avia пополнился Global 6500

Мальтийская «дочка» Elit'Avia International приступила к эксплуатации первого бизнес-джета Global 6500. Новый самолет присоединился к другим самолетам серии Global в парке Elit'Avia International, включая два Global 5000, Global 6000 и Global 7500. Компания также эксплуатирует самолеты Falcon 7X, который был введен в эксплуатацию в марте 2025 года, G450, GVII-G500, G550, три G650 и B747-400 (BDSF) от имени базирующегося в Дубае грузового клиента Mesk Air.

Подразделение Elit'Avia San Marino также эксплуа-

тирует самолеты семейства Global, а именно Global Express XRS и Global 7500.

Elit'Avia, один из крупнейших в Восточной Европе оператор смешанного флота бизнес-джетов, является полностью интегрированным поставщиком услуг лизинга, чартера, управления воздушными судами и др. Со штаб-квартирой в Луке, Мальта, и офисами в Любляне, Словения, оператор имеет АОС Сан-Марино и Мальты. В настоящее время Elit'Avia управляет смешанным парком из 25 деловых и грузовых самолетов для чартерного и частного использования.

A close-up, low-angle shot of a jet engine, showing the fan and compressor sections. The engine is dark, with bright highlights reflecting off the metallic surfaces, creating a sense of power and precision.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Словенский Fox Aviation ввел в эксплуатацию Legacy 600

Компания Fox Aviation начала полеты на самолетах Embraer Executive Jets, сообщил исполнительный директор Срджан Петрович в социальных сетях.

Первый коммерческий рейс на самолете Embraer состоялся 11 июня между Загребом и Франьо Туджманом и Ниццей с использованием 16-летнего Legacy 600 S5-BTC. Как ранее сообщала ch-aviation, со 2 декабря 2024 года самолет проходил техническое обслуживание в лондонском аэропорту Станстед, а затем в апреле был переправ-

лен в Любляну, где и оставался для подготовки к вводу в эксплуатацию.

По словам Петровича, компания в ближайшее время введет в эксплуатацию и второй самолет бразильского производителя – Legacy 650, хотя детали пока не разглашаются.

В конце марта Fox Aviation также ввела в эксплуатацию первый самолет Citation Jet 2+. Парк оператора также включает Citation Bravo и Citation Jet 525, который зарегистрирован в Сан-Марино.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

→

jetport-interiors.tech

X-1 Jets запускает JetCard для путешествий по Европе

Компания X-1 Jets объявила о запуске эксклюзивной программы JetCard, предназначенной для граждан США, планирующих этим летом поездки по Европе. Это предложение предоставляет оптимальное решение для частной авиации с гибким доступом к самолетам популярного класса и индивидуальным расписанием поездок по всему континенту.

Программа JetCard доступна в трех вариантах — на 6,25, 12,5 и 25 часов полета — и позволяет путешественникам летать в своем собственном режиме. Поскольку для бронирования требуется уведомление всего за семь дней и нет ограничений по срокам и маршрутам, программа позиционируется как одна из самых гибких на рынке.

Рейсы выполняются на самолете Phenom 300 или аналогичном легком джете вместимостью до вось-

ми пассажиров. Программа поддерживает широкий спектр стилей путешествий, от отдыха до деловых поездок, и предназначена для семей, небольших групп или индивидуальных путешественников, стремящихся к незабываемым впечатлениям.

«Прошлым летом наши клиенты наслаждались легкими перелетами с Миконоса на Ибицу и из Сен-Тропе на Коста-Смеральду», - сказал Бенджамин Леманн, генеральный директор X-1 Jets. «JetCard снова предоставляет ту же свободу — приватную, гибкую и полностью поддерживаемую консьержем».

Программа доступна для использования по всей Европе с мая по сентябрь 2025 года. Все услуги предоставляются командой консьержей X-1 Jets, что обеспечивает беззаботное путешествие с полным вниманием к комфорту и деталям.



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

Gama Aviation приобретает крупного медицинского оператора

Gama Aviation приобрела компанию Capital Air Ambulance у бизнес-оператора Centreline, чтобы расширить свои услуги санитарной авиации в Великобритании. Условия сделки, которая еще не закрыта, не разглашаются.

Подписанное соглашение приведет к переводу команды Capital в Gama Aviation. Марк Смит, доктор медицинских наук из подразделения Gama Aviation по специальным миссиям, отметил, что в стратегическом плане это приобретение позволяет компании реализовать два взаимодополняющих направления деятельности: во-первых, увеличить долю на рынке репатриации и, во-вторых, повысить производительность парка санитарной авиации, не работающей по контракту. «Благодаря этой сделке мы достигнем обеих целей в более короткие сроки и с меньшим риском исполнения, чем если бы мы органично увеличили нашу существующую долю на рынке репатриации».

До приобретения Capital Air Ambulance, которая была одной из ведущих специализированных служб скорой медицинской помощи Великобритании, предоставляла услуги быстрого реагирования по медицинской репатриации с гарантированным предоставлением услуг «койко-место». Capital специализируется на предоставлении услуг медицинской репатриации с помощью санитарной авиации для пациентов, которым необходимо вернуться в Великобританию из европейских стран, независимо от того, застрахованы они или финансируются из частных источников. На борту самолета King Air, которые составляют основу парка компании, могут разместиться до двух пациентов на носилках, а также медицинский персонал и, по крайней мере, один попутчик.

Gama Aviation получила консультацию от консалтинговой компании Clairfield Limited по слияниям и поглощениям. Позднее последует подробная информация.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Бразилия открыта для G700

Флагманский Gulfstream G700 был сертифицирован Национальным агентством гражданской авиации Бразилии (ANAC), что открывает путь для начала поставок в страну. Сертификация совпала с четвертым подряд участием Gulfstream на авиасалоне Catarina в международном представительском аэропорту Сан-Паулу Катарина в Бразилии.

Марк Бернс, президент Gulfstream, отметил, что компания наблюдает в Латинской Америке большой интерес к G700, и рада, что клиенты из Бразилии смогут оценить широкие возможности этого самолета. С момента его ввода в эксплуатацию в апреле 2024 года было поставлено более 50 G700, и спрос продолжает расти по всему миру, поскольку клиенты на собственном опыте убеждаются в том, что его дальность полета, скорость и комфорт в салоне превосходят ожидания.

G700 имеет самый просторный салон в деловой авиации среди находящихся в производстве специально спроектированных бизнес-джетов. Интерьер также предлагает инновационные опции для удовлетворения потребностей клиентов, включая пакеты высокоскоростного подключения к интернету, систему циркадного освещения сверхвысокой четкости и большой люкс с фиксированной кроватью и душем. Кроме того, G700 отличается отмеченными наградами дизайном сидений и салоном Gulfstream Cabin Experience со 100% свежим воздухом, хорошим естественным освещением и самой низкой в отрасли барометрической высотой в салоне: 2840 футов/866 метров при полете на высоте 41000 футов/12497 м.

Global Jet ввела в эксплуатацию сразу три G700

Европейская группа Global Jet существенно увеличила свой парк в канун летнего сезона. Как сообщает пресс-служба, за последний месяц Global Jet начала эксплуатацию на правах управления 17-ю новыми бизнес-джетами, среди которых сразу три Gulfstream G700.

Также компания получила Citation Latitude, Praetor 500, Gulfstream 200, Falcon 2000LXS, Falcon 900LX, Falcon 7X, Gulfstream GV, Gulfstream G650, Global 6000, четыре Global 7500 и Airbus ACJ319neo. Часть самолетов доступна для чартерных перевозок по согласованию с владельцами.

Этот стремительный рост парка самолетов укрепляет позиции Global Jet как мирового лидера в области управления бизнес-джетами сверхбольшой дальности полета. В настоящее время компания эксплуатирует один из крупнейших в мире парков самолетов Global 7500, в эксплуатации находятся девять таких бизнес-джетов, наряду с десятью Gulfstream G650.

В планах Global Jet стать одним из стартовых операторов Global 8000, а в ближайшее время будет введен в эксплуатацию Falcon 6X.



Archer вновь привлекла инвестиции

Archer Aviation Inc. привлекла дополнительные \$850 млн после того, как на прошлой неделе Белый дом объявил об указе президента Трампа о внедрении пилотной программы интеграции eVTOL в Соединенных Штатах. Эта программа направлена на ускорение развертывания eVTOL в США.

Компания Archer намерена тесно сотрудничать с Белым домом, Министерством транспорта и Федеральным авиационным управлением в том, как программа может быть интегрирована в планы Archer по расширению своей деятельности в США в преддверии Олимпийских игр в Лос-Анджелесе в 2018 году, на которых компания Archer выступит в качестве официального поставщика услуг воздушного такси для Олимпийских игр и сборной США. Компания считает, что межотраслевое сотрудничество станет ключом к успеху пилотной программы интеграции eVTOL и достижению США своей цели доминирования в этой новой категории воздушных судов.

Адам Голдстайн, генеральный директор и основатель Archer, отметил, что инициатива Трампа является знаковым моментом для Archer и отрасли eVTOL. «Теперь у нас самый сильный баланс в отрасли и ресурсы, необходимые для реализации планов как здесь, в США, так и за рубежом. Будущее компании может быть еще более радужным».

Новый капитал поддерживает и без того сильный баланс Archer и укрепляет лидирующие позиции компании в отрасли, поскольку ее ликвидность составляет около \$2 млрд.

PlaneSense внедряет платформу контроля за обучением

Компания MINT Software Systems успешно запустила свою систему управления обучением (TMS) для американского долевого оператора PlaneSense. Известная своими решениями для обучения на базе SaaS, система TMS MINT теперь поддерживает все функции обучения в рамках системы PlaneSense, от экипажей, специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов до диспетчеров управления полетами.

Эта веб-платформа обеспечивает комплексное цифровое управление записями об обучении, отслеживание соответствия требованиям и контроль за квалификацией. Ключевые функции включают электронную оценку с помощью мобильных устройств, как онлайн, так и офлайн, а также рас-

ширенные возможности планирования, которые оптимизируют использование ресурсов при минимизации затрат и административной нагрузки.

Внедрение позволяет PlaneSense перейти от ручного ведения документации к полностью цифровому рабочему процессу. Используя интеллектуальные инструменты прогнозирования и аналитики MINT, отдел обучения может выявлять тенденции в производительности и повышать эффективность по всем направлениям.

PlaneSense эксплуатирует более 60 воздушных судов, включая крупнейший в США парк турбовинтовых самолетов PC-12 и бизнес-джетов PC-24, в компании работают около 600 сотрудников.



SkyCourier порабатает в Африке

Компания Textron Aviation заключила с алжирской компанией Tassili Travail Aérien (TTA) соглашение о покупке двух турбовинтовых самолетов Cessna SkyCourier, что стало первой продажей этого типа в Африке. Самолеты будут поставлены с авиационным медицинским оборудованием. Поставки ожидаются в следующем году, SkyCourier будут базироваться в Алжире и Хасси-Мессауде.

TTA, дочерняя компания национальной государственной нефтегазовой компании Sonatrach, предоставляет пассажирские перевозки, авиамедицинские и другие специальные услуги по всему Алжиру.

Благодаря возможности управления одним пилотом, SkyCourier является идеальным решением для выполнения грузовых, пассажирских и специальных авиаперевозок. Самолет обладает высокой адаптируемостью и может легко изменять конфигурации для эффективного выполнения практически любых задач, обеспечивая значительную окупаемость инвестиций. Самолет также обладает возможностями для поддержки широкого спектра оперативных мероприятий в отдаленных районах, подчеркивают в Textron.

Cessna SkyCourier, разработанный с чистого листа прошел сертификацию типа Федерального авиационного управления (FAA) в марте 2022 года, а первые поставки последовали через два месяца. Самолет оснащен двумя установленными на крыле турбовинтовыми двигателями Pratt & Whitney PT6A-65SC. Он имеет максимальную крейсерскую скорость более 200 узлов и максимальную дальность полета 900 морских миль.

Private Jet Services обвинил аэропорт в дискриминации

Компания Private Jet Services Group (PJS) подала федеральный иск против округа Винчестер и исполнительного директора по авиации аэропорта округа Винчестер (Westchester County Airport) Эйприл Гаспарри. В иске, поданном в Южный округ Нью-Йорка, утверждается о незаконном и дискриминационном отказе в доступе в аэропорт округа Вестчестер чартерным рейсам Boeing 757-200, выполняемым от имени PJS.

Компания утверждает, что чартерные рейсы Delta Air Lines для MSG Sports, в том числе для клубов Национальной баскетбольной ассоциации «Нью-Йорк Никс» и Национальной хоккейной лиги «Нью-Йорк Рейнджерс», на почти идентичных самолетах Boeing 757-200, были разрешены в течение того же периода времени, когда полеты для PJS были запрещены.

Согласно жалобе, PJS было отказано в доступе, несмотря на соблюдение всех стандартов эксплуатационной безопасности и следование процедурам, которые исторически приводили к получению разрешений. В иске утверждается, что должностные лица аэропорта округа Вестчестер ввели специальные ограничения без публичного уведомления или обоснования, включая недокументированную политику, которая выборочно ограничивала количество самолетов Boeing 757-200, допускаемых на посадку в день.

Однако в отчетах указано, что аэропорт разрешил Delta Air Lines выполнять несколько рейсов на самолетах Boeing 757-200 в те же даты, в которые было отказано в рейсах PJS. В жалобе утверждается, что это свидетельствует о том, что ограничения применялись не в равной степени.



Vertical и Bristow предоставят полный комплекс услуг по эксплуатации eVTOL VX4

Компании Vertical Aerospace и Bristow Group Inc. объявили о расширении своего стратегического партнерства с целью внедрения в коммерческую эксплуатацию системы передовой воздушной мобильности (AAM). Компании разработают масштабируемую и малозатратную операционную платформу eVTOL, призванную снизить барьеры на пути внедрения этих самолетов, предоставляя нынешним и будущим клиентам Vertical полностью интегрированные решения для запуска сервисов без создания операционной инфраструктуры с нуля.

Эта модель «готовности к полету», которая отражает существующие успешные модели эксплуатации, принятые региональными авиакомпаниями, включает в себя доступ к сертифицированным воздушным судам, обученных пилотов, техническое обслуживание и страхование, что позволяет операторам VX4 сосредоточиться на обслуживании клиентов, продажах и сетевой интеграции, в то время как Vertical и Bristow будут управлять эксплуатацией воздушных судов самостоятельно или от имени владельцев.

В соответствии с меморандумом о взаимопонимании между компаниями, Bristow также разместил предварительный заказ на 50 самолетов VX4 с возможностью приобретения еще 50 самолетов. Этот расширенный предварительный заказ основан на стратегическом партнерстве, начатом в 2021 году, и отражает уверенность Bristow в потенциале Vertical VX4, включая его коммерческую жизнеспособность, сертификацию и план поставок.

В конце мая Vertical Aerospace провела первые пилотируемые летные испытания в открытом воздушном пространстве с прототипом VX4. Полет с испытательной базы Vertical в аэропорту Котсуолд на юго-западе Англии был одобрен Управлением гражданской авиации Великобритании, которое продлило разрешение компании на полеты, чтобы разрешить доступ к контролируемому воздушному пространству, не отделяясь от остального трафика. Это одобрение потребовало заполнения десятков тысяч страниц документации по безопасности и техническим вопросам.

Аэродинамический полет — это третья фаза летных испытаний eVTOL, в которой подъемная сила создается крыльями, а не зависит от тяги электрических роторов. Во время первого полета VX4 достиг скорости до 120 узлов на высоте около 2000 футов. Инженерная группа Vertical фиксировала более 30000 параметров полетных данных, которые, по ее словам, подтвердили запланированные характеристики VX4 с точки зрения устойчивости, управляемости и энергопотребления. Продолжительность первого полета не раскрывается.



Абу-Даби готов к полетам EHang

При поддержке Совета по интеллектуальным и автономным системам (SASC) Инвестиционный офис Абу-Даби (ADIO) в сотрудничестве с EHang и Multi Level Group (MLG) провел знаковый испытательный полет пассажирского eVTOL в рамках публичной демонстрации в эмирате Абу-Даби.

Испытательный полет продемонстрировал приверженность Абу-Даби формированию будущего городской мобильности, подчеркнув его лидерство в области интеллектуальных транспортных систем и автономных транспортных средств. Проект по запуску полностью автономных пассажирских воздушных судов в Абу-Даби для обеспечения безопас-

ной воздушной мобильности с нулевым уровнем выбросов способствует дальнейшему укреплению позиций Абу-Даби как ведущего мирового направления воздушных, наземных и морских перевозок.

Как комментируют в компаниях, испытательный полет — это не просто технический этап, он представляет собой важный шаг на пути к интеграции городской воздушной мобильности в повседневную жизнь в соответствии с видением эмирата о дальнейшем развитии инноваций и искусственного интеллекта. В ходе автономной миссии были проверены важнейшие технологии, включая работу в жаркую погоду в условиях климата Абу-Даби,

а также координацию воздушного пространства, планирование маршрутов и работу вертипортов. Полет, проведенный под надзором Главного управления гражданской авиации ОАЭ (GCAA), стал наглядным доказательством наличия нормативных, эксплуатационных и инфраструктурных рамок, необходимых для безопасного использования этого нового вида транспорта.

В то время как города по всему миру изучают потенциал eVTOL, Абу-Даби создает прецедент, не только тестируя технологию в реальных городских условиях, но и создавая экосистему сотрудничества, в которой правительство и отрасль объединяются для ускорения инноваций и коммерциализации таких видов мобильности.

Благодаря кластеру отрасли интеллектуальных и автономных транспортных средств Абу-Даби локализует производство, поддерживает развитие инфраструктуры и обеспечивает регулирование, ориентированное на будущее.

Его превосходительство Бадр Аль-Олама, генеральный директор ADIO, сказал: «Сегодняшняя демонстрация воплощает амбиции Абу-Даби, направленные в будущее. В соответствии с концепцией SASC, мы превращаем мобильность будущего в реальное государственное строительство. С EHang и MLG мы доказываем, что городские аэротакси станут частью повседневной жизни здесь, в Абу-Даби, и во всем мире. Именно так мы диверсифицируем нашу экономику, развиваем собственные возможности и превращаем эмират в мирового лидера в области транспорта нового поколения».



Bombardier Global 7500 установил новый рекорд скорости между Монреалем и Парижем

Компания Bombardier объявила, что ее флагманский самолет Global 7500 установил новый рекорд скорости при рейсе из международного аэропорта имени Пьера Эллиота Трюдо в Монреале в аэропорт Париж-Ле-Бурже. В этом полете Global 7500 развил максимальную скорость более 1000 км/ч, а время в воздухе составило 5 часов 30 минут.

Ранее Bombardier сообщила о 100-м рекорде скорости, установленном на Global 7500. Флагман канадского производителя вылетел из авторизованного сервисного центра Bombardier ACI Jet в Сан-Луис-Обиспо и через девять часов 17 минут приземлился в лондонском аэропорту Биггин-Хилл, развив в среднем скорость почти в 1000 км/час. Среди последних рекордов скорости – маршруты из Токио в Сан-Франциско, из Лондона в Эр-Рияд, из Окленда в Токио, из Хартфорда в Дубай, из Токио в Торонто и многие другие.

«Клиенты Bombardier нуждаются в надежном, быстром и эффективном бизнес-инструменте, который доставит их в пункт назначения быстро и результативно, и Global 7500 устанавливает стандарты в классе сверхдальних самолетов благодаря своим выдающимся технологическим достижениям и впечатляющим эксплуатационным характеристикам. Как свидетельствуют эти рекорды, бизнес-джет неизменно демонстрирует скорость, необходимую для успешного выполнения задач любого типа», – сказал Жан-Кристоф Галлахер, исполнительный вице-президент Bombardier Aircraft Sales и Bombardier Defense. «А поскольку наш Global 8000 будет введен в эксплуатацию позднее в этом году, нам не терпится развить этот рекорд ско-

рости и вывести его на еще более высокий уровень во всей линейке».

Обладая максимальной скоростью 0,925 Маха и базовой дальностью полета 14260 км, Global 7500 является абсолютным рекордсменом по времени полета. Уникальное крыло Smooth Flax, похожее на воздушный амортизатор, оснащено сложной системой предкрылков и закрылков, которое создает исключительную подъемную силу при взлете

и посадке, максимизируя аэродинамическую эффективность и повышая эксплуатационные характеристики, одновременно повышая безопасность и обеспечивая самый плавный полет в отрасли. Оно также сокращает расход топлива, снижает выбросы вредных веществ в атмосферу и обеспечивает отличные характеристики на коротких дистанциях и высокой скорости – именно такие полеты ожидают от него взыскательные клиенты, комментируют в компании.



Daher поставляет 600-й самолет семейства TBM 900

В рамках парижского авиасалона компания Daher передала клиенту юбилейный 600-й самолет семейства TBM 900. Самолет (TBM 960) получил клиент из США, который является постоянным покупателем TBM и в настоящее время летает на TBM 940, а ранее владел TBM 930.

Как отмечают в пресс-службе компании, семейство TBM 900 является бестселлером в истории самолетов TBM и подчеркивает постоянное совершенствование этой линейки быстрых и эффективных самолетов. На сегодняшний день было поставлено более 1260 TBM в шести вариантах, выпущенных с момента ввода самолета в эксплуатацию в 1990 году: TBM 960, TBM 940, TBM 930, TBM 910, TBM 850 и TBM 700.

«На Парижском авиасалоне к легендарному TBM 960, представленному компанией Daher Aircraft на статической экспозиции, присоединился Kodiak 100 – основная версия универсальных и многоцелевых самолетов Kodiak, которые можно использовать где угодно. В дополнение к продолжающемуся производству Kodiak 100 в последней версии Series III, компания Daher добавила в линейку продуктов более крупный и быстрый Kodiak 900», – комментируют Daher.

На Парижском авиасалоне в Ле-Бурже также был представлен гибридный летательный аппарат с распределенной силовой установкой EcoPulse, который основан на платформе TBM и был разработан компаниями Daher, Safran и Airbus при поддержке французского исследовательского совета гражданской авиации CORAC. Выставленный у входа в Парижскую воздушную лабораторию в

аэропорту Ле Бурже, EcoPulse является одним из крупнейших совместных проектов французской авиаотрасли и вносит свой вклад в достижение целей по декарбонизации, которые авиатранспортный сектор поставил перед собой к 2050 году.

В течение 2024 г. компания Daher поставила в общей сложности 82 турбовинтовых самолета TBM и Kodiak, что почти на 11% больше, чем в предыдущем году, а также расширила клиентскую базу владельцев, эксплуатантов и государственных служб. В ходе своей деятельности в 2024 году компания

Daher также получила в общей сложности 100 новых заказов на самолеты TBM и Kodiak, что укрепило солидный портфель заказов, который охватывает поставки до 2026 года.

«Рыночный спрос на самолеты TBM и Kodiak продолжает оставаться устойчивым благодаря их универсальности и эксплуатационной эффективности, что подтверждается стремлением Daher к постоянному совершенствованию всей линейки выпускаемой продукции», – сказал Николя Шаббер, генеральный директор Daher Aircraft.



Dassault Falcon 2000XLS будут производиться в Индии

Впервые бизнес-джеты Falcon будут производиться за пределами Франции в рамках партнерства между Dassault Aviation и индийской компанией Reliance Aerostructure, о котором было объявлено на Парижском авиасалоне. Совместное предприятие — Dassault Reliance Aerospace Ltd. (DRAL) — будет собирать бизнес-джеты Falcon 2000LXS на заводе в Михаре.

Сборка фюзеляжа и крыла Falcon 2000 будет перенесена на завод в Северной Индии, и планируется, что первый бизнес-джет «Сделано в Индии» сойдет с конвейера к 2028 году. По словам Dassault, партнерство «представляет собой значительный

шаг в развитии индийского аэрокосмического производства и стратегической интеграции в глобальную цепочку поставок авиационной техники».

Основанная в 2017 году, компания DRAL с 2019 года производит носовые секции Falcon 2000 и на сегодняшний день собрала более 100 узлов для этой модели. Кроме того, DRAL будет признана центром передового опыта для бизнес-джетов Falcon, включая программы Falcon 6X и 8X. Это также первый подобный центр передового опыта для Dassault Falcon за пределами Франции.

DRAL заявила, что в течение следующего десяти-

летия наймет несколько сотен инженеров и техников для поддержки своей расширяющейся деятельности в Михаре. «Этот рост подчеркивает глубокую приверженность Dassault Aviation укреплению индийской производственной экосистемы аэрокосмической промышленности и превращению страны в глобальный центр передового опыта в области высокоточного авиационного производства», - заявили во французской компании.

Falcon 2000LXS, последний представитель семейства 2000. Бизнес-джет пришел на замену более ранней версии 2000 LX в 2014 году. Самолет с более комфортным салоном отличается увеличенной коммерческой загрузкой и более удобен с точки зрения взлетно-посадочных характеристик. Дальность полета составляет 7410 км. Благодаря новой механизации крыла, Falcon 2000LXS способен осуществлять посадку в еще большем числе аэропортов с разной длиной ВПП. Коммерческая загрузка Falcon 2000LXS с полными баками составит более 990 кг, максимальный взлетный вес (MTOW) – более 19000 кг. Длина ВПП для сбалансированного взлета должна составлять 1427 метров, что на 300 метров короче, чем для ряда других самолетов в этом классе.

Бизнес-джет оснащается новейшими развлекательными и коммуникационными системами: большие 22-дюймовые мониторы, 2 встроенных монитора, Blue Ray, Air Show, спутниковые телефоны, система управления Falcon Cabin HD+ и Internet SBB. Для полетов в ночное время роскошные кожаные сиденья трансформируются в две односпальные кровати и одну двухспальную кровать, поясняют в компании.



Хорватский Jung Sky готовится к напряженному летнему сезону

Прошлым летом команда Jung Sky получила чуть более 41000 запросов с июня по сентябрь только через Avinode. Три года назад у них было 19091 запрос, только в июле. 2025 год вполне может стать еще одним беспокойным годом.

Отдел продаж хорватского чартерного авиаперевозчика Jung Sky более чем готов к очередному летнему сезону, говорит руководитель отдела Иван Яковац. «Команда сосредоточена и уверена в себе, и я должен сказать, что мы с нетерпением ждали этого знакомого летнего ажиотажа и импульса. Вместе с остальными нашими подразделениями, особенно с нашими пилотами и центром оперативного управления, которые, по сути, являются мозгом всех наших полетов, мы готовы к традиционно летнему всплеску запросов на полеты. Конечно, наша цель – не просто побить рекорды по количеству электронных писем, на которые мы отвечаем,

но и выполнить рейсы, поддержать и помочь нашим уважаемым брокерам в выполнении их задач и обеспечить исключительный сервис на протяжении всего пути, от первоначального запроса до момента, когда пассажиры пожимают руки нашим пилотам после полета», - говорит он.

Задача удовлетворения летнего спроса, безусловно, будет сложной, как и каждый год. «Если в 2025 году темпы сохранятся, а все признаки говорят о том, что так и будет, то только в июне и июле этого года мы достигнем отметки в 30000 запросов», - прогнозирует Яковац. «Приятно видеть, что и брокеры, и пассажиры ценят наши услуги и продолжают бронировать у нас рейсы из года в год. Многие из них часто говорят, что очень жаль, что у нас так мало самолетов, и, глядя на эти цифры, я не могу не согласиться с ними».

Пиковый спрос – не единственная серьезная проблема летом. Перегруженность воздушного движения по всей Европе, проблемы с парковочными местами в крупных аэропортах и на популярных летних направлениях, теснота на парковках и высокие сроки заправки в некоторых аэропортах – это лишь некоторые из них. В этом году из-за новых правил заправки проблема нехватки топлива станет еще более серьезной.

«Борьба с этими вызовами и потенциальными осложнениями начинается с прекрасных отношений, которые у нас сложились с нашими клиентами, и с глубокого понимания того, как работает рынок в конкретные и сложные времена. Конечно, свести к минимуму неудобства для наших пассажиров – задача номер один, но здесь я хотел бы еще раз подчеркнуть профессионализм наших пилотов, который очень часто оценивается нашими брокерами, и великолепную работу центра оперативного управления Jung Sky. Их поддержка имеет решающее значение. Они предоставляют быструю, точную и подробную информацию, чтобы мы могли в кратчайшие сроки предоставить брокерам индивидуальные предложения и решения. Отзывы, которые мы получаем каждое лето, говорят нам о том, что мы на правильном пути», - заключает Яковац.

Сегодня в компании работают 25 человек, включая семь пилотов, а в парке три самолета Cessna 525A CJ2. Штаб-квартира оператора и авиабаза находятся в столице Хорватии Загребе, и за последние пару лет Jung Sky также сертифицировала базовую станцию технического обслуживания в аэропорту Вараждин, расположенном всего в 80 км от Загреба.



NetJets сохраняет свои позиции после Covid

Компания NetJets сохраняет свои позиции после Covid, извлекая выгоду из нескольких текущих тенденций. В интервью Fortune TV президент NetJets Aviation Патрик Галлахер отметил, что «роскошь, связанная с опытом, стремление к уединению и безупречное обслуживание по-прежнему обеспечивают «попутный ветер» подразделению Berkshire Hathaway».

По словам Галлахера, после рекордного для отрасли спроса в 2021 и 2022 годах NetJets сохранила тенденцию к росту. Включая подразделение по управлению самолетами Executive Jet Management, компания эксплуатирует около 1100 частных самолетов. Галлахер отметил, что это позволит ей войти в число крупнейших авиакомпаний мира. По данным FlightRadar, только у American Airlines, United Airlines и Delta Air Lines более крупные авиапарки.

Однако, по словам Галлахера, переориентация

авиакомпаний на пассажиров премиум-класса не повлияла на спрос на частную авиацию. «За последние несколько лет опыт полетов регулярными авиакомпаниями не улучшился, и это побудило все больше людей захотеть летать на NetJets», - сказал он.

Он добавил, что компания наращивает свой рост в постковидный период. До Covid только около 10% состоятельных потребителей, которые соответствовали финансовому профилю частной авиации, летали частными рейсами. Клиентская база NetJets сегодня на 40-45% больше, чем была в 2019 году, до пандемии. В то время как некоторые провайдеры говорят, что новички ушли, Галлахер сообщил, что NetJets «сохранил рекордное количество клиентов».

91,7% подписчиков портала Private Jet Card Comparisons, которые в прошлогоднем опро-

се сравнивали карточные продукты операторов, оценили NetJets на «Отлично»/«Очень хорошо». Средний показатель по отрасли с оценками «Отлично»/«Очень хорошо» у всех провайдеров данного сегмента составил 73,3%. Тот же опрос показывает, что более 95% пассажиров, которые начали летать во время или после Covid, продолжают летать частными рейсами.

По словам Галлахера, в эпоху после пандемии новые тенденции стимулируют развитие компании.

«В сегменте роскошных путешествий в целом люди вкладывают больше средств во впечатления, чем в вещи. Это, безусловно, стало для нас хорошим подспорьем», - говорит он. «Одно из преимуществ NetJets по сравнению с собственным самолетом заключается в том, что вас практически невозможно отследить», - сказал Галлахер.

Компания также сохраняет свои позиции в мире крупного бизнеса. Галлахер говорит, что около 40% компаний из списка Fortune 500 являются его клиентами. Однако ее основная аудитория – руководители частных компаний.

Галлахер также затронул проблему устойчивого развития частных авиаперевозок, которая часто используется в качестве дубинки сторонниками борьбы с богатством. «Экологичность находится на переднем крае нашей отрасли», - сообщил он. «NetJets также является крупнейшим покупателем экологически чистого авиационного топлива в секторе частной авиации. Кроме того, компания предлагает программу, которая позволяет клиентам приобретать скидки на свои рейсы.



ExecuJet Haite и Starjet подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве

ExecuJet Haite и Starjet официально подписали всеобъемлющее соглашение о стратегическом сотрудничестве, направленное на совместную работу в интересах своих клиентов, их компаний и отрасли деловой авиации Китая. Соглашение устанавливает важные отношения между двумя ведущими китайскими компаниями бизнес-авиации для сотрудничества таким образом, чтобы повысить эффективность эксплуатации, безопасность полетов, а также удовлетворенность клиентов, и создать ценность как для компаний, так и для их клиентов.

Это сотрудничество основано на глубоком разделении взглядов на огромный потенциал и пути качественного развития сектора деловой авиации Китая. Starjet, лидер-первопроходец в области внутренней бизнес-авиации премиум-класса, обладает исключительной репутацией в области управления воздушными судами, международных чартерных услуг и предоставления высококачественных клиентских решений.

Эксплуатируя в основном самолеты бизнес-класса Airbus ACJ и Gulfstream, компания хорошо известна своими безопасными, эффективными и эксклюзивными услугами. Компания ExecuJet Haite, признанная мировым лидером в области комплексного обслуживания деловых самолетов и наземного обслуживания пассажиров, стратегически расположена в Пекине и близлежащем Тяньцзине.

Обладающий многочисленными международными сертификатами производителей, в том числе являющийся авторизованным гарантийным центром Gulfstream, авторизованным сервисным центром Dassault Falcon и авторизованным сервисным

центром Embraer Executive Jets, ExecuJet Haite также одобрена 12 органами гражданской авиации по всему миру, включая Управление гражданской авиации Китая и FAA США. Tianjin Haite Aircraft Engineering, дочерняя компания ExecuJet Haite, также будет оказывать поддержку в техническом обслуживании корпоративных самолетов Airbus Starjet.

Ян Хуа, председатель правления Starjet, отметил, что партнерство с ExecuJet Haite является важным шагом для Starjet в расширении сервисных воз-

можностей. «Признанные во всем мире сертификаты Executjet Haite, надежная техническая поддержка и инженерное мастерство обеспечивают нам надежную поддержку, необходимую для обеспечения безопасных и в высшей степени удобных полетов для наших клиентов премиум-класса на самолетах ACJ и Gulfstream. Это стратегическое сотрудничество расширит спектр предлагаемых нами услуг в области управления жизненным циклом воздушных судов и совместно будет способствовать стандартизации и интернационализации услуг деловой авиации Китая».



CAE прогнозирует к 2034 году потребность бизнес-авиации в 102000 специалистах

По оценкам CAE, к 2034 году во всем мире в сегменте бизнес-авиации потребуется около 102000 специалистов, говорится в двухгодичном отчете Aviation Talent Forecast, опубликованном на Парижском международном авиасалоне. Гражданской авиации в целом за тот же период потребуется примерно 1,5 млн авиационных специалистов.

В ближайшие 10 лет бизнес-авиации потребуется 33000 пилотов и 69000 технических специалистов. Гражданской авиации потребуется 267000 пилотов, 347000 инженерно-технического персонала и 678000 бортпроводников. Наибольший процент потребуется для удовлетворения быстро растущего спроса в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

По словам Мари-Кристин Клутье, вице-президента CAE по стратегии, эффективности и маркетингу, потребность в новых специалистах в авиации обусловлена рекордным спросом на авиаперевозки и значительным числом выходящих на пенсию сотрудников всех категорий. «В связи с ожидаемым двукратным увеличением парка самолетов коммерческой и деловой авиации в течение следующих 10 лет отрасль должна принять меры по привлечению, обучению и удержанию персонала», - сказала она. «Высококвалифицированные авиационные специалисты необходимы не только для обеспечения безопасности авиатранспортной системы, они являются основой успешного расширения и устойчивости мирового авиационного сектора».

По мнению CAE, чтобы удовлетворить спрос, отрасли необходимо проявлять инициативу и творческий подход к оптимизации обучения. По прогнозам CAE, в ближайшие 10 лет около 50% пилотов

по всему миру будут новичками в этой профессии. «По мере увеличения числа выходов на пенсию и сокращения персонала у отрасли появляется возможность найти новаторские умы, которые могли бы присоединиться к ее рядам и разработать новые технологии, которые улучшат текущие рабочие процессы», - говорит поставщик услуг по обучению. «Новое поколение начнет свою карьеру в авиации, открывая новые перспективы и находя способы улучшить и оптимизировать работу отрасли».

В отчете отмечается, что плавный переход может быть обеспечен за счет сочетания новых идей и гибких подходов. Это поможет создать условия для обучения, которые будут привлекательными и доступными для различных стилей обучения.

Двумя основными задачами будут привлечение талантов и обеспечение того, чтобы квалифицированные кандидаты закончили учебу и присоединились к гражданской авиации. Согласно отчету, показатели отсева и неудач в работе тревожно высоки во всех профессиях. Например, по данным Национальной группы по анализу безопасности систем воздушного пространства, 30% студентов, обучающихся на платной основе в авиадиспетчерских службах США, не завершают обучение.

«Нам нужна комплексная учебная среда, которая будет способствовать обучению и процветанию новых поколений. В CAE одним из наших решений являются значительные инвестиции в инновации и технологии. Среди наших последних достижений – иммерсивное приложение CAE для обучения пилотов с использованием Apple Vision Pro и гене-

ратор изображений CAE Prodigy, наша ультрареалистичная 3D-визуальная система, использующая игровые технологии», - резюмируют в компании.

Между тем, в предыдущем отчете CAE, опубликованном в 2023 году, прогнозировалось, что к 2032 году потребуется дополнительно нанять 32000 пилотов деловых самолетов и 74000 техников. Ожидалось, что коммерческой авиации потребуется нанять 252000 пилотов, 328000 технических специалистов и 599000 бортпроводников, что увеличит общую численность персонала до 1,18 млн человек.



“Старушка” Европа теряет позиции

Бум, бум, бум — это звук, с которым мяч ударяется о землю и останавливается. То же самое произошло и с трафиком бизнес-джетов в Европе. По данным WINGX, в этом году количество рейсов в Европу увеличилось всего на 3% по сравнению с 2019 годом. Это на 0,7% меньше, чем в 2024 году. Если так будет продолжаться и дальше, Европа потеряет свой статус второго по величине рынка бизнес-джетов.

Европа растет гораздо медленнее, чем Ближний Восток, Азия и доминирующий рынок Северной Америки. Когда вы смотрите на новые инициативы, такие как французский сбор за авиаперелеты на бизнес-джетах (420 евро с пассажира на внутренних рейсах) или протесты, то легко списать континент со счетов.

Но впасть в депрессию было бы ошибкой. Впервые, европейским покупателям по-прежнему продается много новых самолетов на фоне весьма активного вторичного рынка. Долевые операторы видят сильный спрос.

Перефразируя Долли Партон, в потоке негативных настроений есть острова, где правительства хотят увеличить парк бизнес-джетов. Мальта — один из них. Она хочет, чтобы операторы бизнес-джетов переехали туда и подали заявки на получение сертификатов эксплуатанта (АОС). У страны много преимуществ, включая привлекательные налоговые льготы для операторов, соглашения об избежании двойного налогообложения, законодательство о гражданской авиации, английские правила и регулирующий орган, который хочет развивать свою отрасль деловой авиации.

«Если вы посмотрите на то, как работают некоторые органы гражданской авиации, то они на самом деле не заинтересованы в небольших АОС. Мы видим страны, в которых, если вы придете к ним и скажете: «Я хочу небольшой АОС для четырех или пяти бизнес-джетов», - им просто будет все равно», - сказал Чарльз Пейс, генеральный директор по гражданской авиации Transport Malta, выступая на конференции CJI на Мальте. «Мальта — это то, чем мы являемся, мы маленькие. Нам нужен малый бизнес. Мы заинтересованы в АОС с тремя самолетами. Это обеспечивает рабочие места. Это единственное, о чем нас просило правительство, - обеспечить рабочие места».

Это сработало. В настоящее время на Мальте насчитывается более 50 АОС — это операторы бизнес-джетов, поставщики услуг ACMI (самолеты, экипаж, техническое обслуживание и страхование) и авиакомпании, включая Ryanair.

Компания Comlux была первым оператором бизнес-джетов, когда переехала туда в 2007 году. «Сначала мы управляли самолетами вместе, параллельно с нашим историческим АОС. В конце концов, в 2011 году мы перевели весь флот на Мальту», - говорит Андреа Занетто, генеральный директор Comlux. «Мы ни разу не пожалели об этом. Это было простое решение — найти место, где мы могли бы быстрее вести бизнес».

Другие операторы, включая Flightwatch, Hans Jet, JetHouse, Gestair, Gama Aviation и Skyfirst, высоко оценили Мальту как базу.

«Я думаю, что одна из ценностей, которую мы все

ощущаем при работе на Мальте, — это близость к нашему регулирующему органу. Возможность общаться и объяснять, чтобы они могли всё увидеть своими глазами», - сказал один из операторов. «Преимущество Transport Malta в том, что они придерживаются правил, в отличие, я бы сказал, от других регулирующих органов, которые на самом деле изобретают новые правила, которые противоречат правилам, о которых идет речь».

Однако этот рост вызвал проблемы. В настоящее время флот Мальты насчитывает более 900 воздушных судов, и найти хороших специалистов не просто. Между операторами часто происходит переманивание персонала.

Если вы расстроены из-за европейской бизнес-авиации, вам следует посетить Мальту. Если вы мечтаете о летнем туре, есть и другие островки оптимизма. На острове Мэн сформировалось фантастическое сообщество частных регистраторов и посредников. Сан-Марино (окруженный скорее Италией, чем морем) создал процветающую отрасль деловой авиации с 37-ю АОС. На острове Гернси, расположенном между Великобританией и Францией, успешно создана индустрия 2-Reg. Если присмотреться, то можно найти несколько ярких моментов.



Спрос падает на Ближнем Востоке, но продолжает расти в США

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на прошлой неделе (с 9 по 15 июня) глобальная активность бизнес-джетов выросла на 2% по сравнению с 24-й неделей прошлого года, что стало восьмой подряд недель роста в годовом исчислении. Глобальный трафик Part 135 и 91K вырос на 3% по сравнению с 24-й неделей прошлого года, а тенденция за последние четыре недели теперь на 7% опережает аналогичный показатель прошлого года.

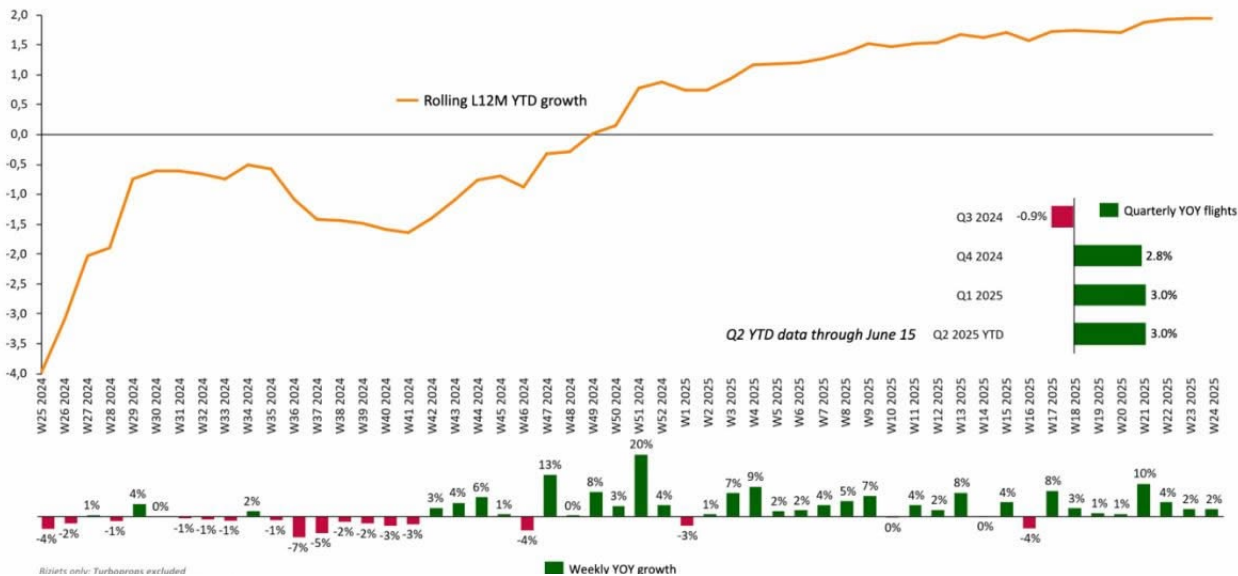
На последней неделе произошел конфликт между Израилем и Ираном, что отразилось практически в полном отсутствии рейсов бизнес-джетов из Израиля, а также на значительном сокращении рейсов из Турции, что коррелирует со значительным ростом активности бизнес-джетов в странах Персидского залива.

С начала года (с 1 января по 15 июня) во всем мире было выполнено более 1,7 млн рейсов бизнес-джетов, что на 3% больше, чем в аналогичном периоде 2024 года, налет также вырос на 3% по

сравнению с прошлым годом. С начала июня (с 1 по 15 число) активность бизнес-джетов на 4% опережает аналогичный показатель июня прошлого года.

С 15 по 17 июня в Кананаскисе, Альберта, проходил 50-й саммит G7. Ближайшим крупным аэропортом к мероприятию был Калгари (CYYC), в котором за несколько дней до мероприятия зафиксирована относительно нормальная работа без заметных всплесков активности бизнес-джетов. В этом месяце количество прибытий бизнес-джетов в CYYC снизилось на 5% по сравнению с июнем прошлого года, а с начала года количество рейсов снизилось на 1% по сравнению с прошлым годом.

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



Глобальный трафик бизнес-джетов по неделям за последние 12 месяцев

Северная Америка

На 24-й неделе активность бизнес-джетов в США выросла на 4% по сравнению с 24-й неделей прошлого года, а тенденция за последние четыре недели показала рост на 6% по сравнению с прошлым годом. Трафик Part 135 и Part 91K вырос на 6% по сравнению с прошлым годом, четырехнедельная тенденция составила +9%. Значительный рост наблюдался в основных штатах США для бизнес-джетов: во Флориде и Калифорнии количество вылетов выросло на 7% и 4% соответственно. Напротив, активность в Техасе упала на 4% по сравнению с прошлым годом.

На прошлой неделе (с 12 по 15 июня) в городе Окмонт, штат Пенсильвания, прошел турнир по гольфу US Open. В связи с этим событием в двух близлежащих аэропортах KPIТ и KAGC наблюдался значительный рост числа прибытий бизнес-джетов. В течение недели мероприятия (9-15 июня) было зафиксировано 452 рейса бизнес-джетов в двух аэропортах, что выше 259 прибытий на предыдущей неделе. Большинство рейсов выполнено долевыми операторами,

за которыми следовали чартерные рейсы. В совокупности эти два типа операторов на прошлой неделе выполнили 234 рейса.

В этом месяце во всех крупных штатах США, за исключением Северной Каролины, активность бизнес-джетов превышает прошлогодние уровни, однако трафик корпоративных летных отделов в этом месяце упал на 10%, флот под управлением совершил на 4% меньше рейсов по сравнению с прошлым годом. С начала месяца количество рейсов бизнес-джетов в Калифорнии выросло на 4% по сравнению с прошлым годом, а самый загруженный город Лос-Анджелес на 6% опережает показатели прошлого года, особенно сильный рост наблюдается в Санта-Барбаре, где количество вылетов увеличилось на 11% по сравнению с прошлым годом. Напротив, в Напе количество вылетов сократилось на 20%.

City Flow	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
Los Angeles (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	489	12.5%	8.2%
Los Angeles (US-CA) - San Francisco (US-CA)	459	11.8%	15.3%
Los Angeles (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	459	11.8%	7.5%
Los Angeles (US-CA) - New York	165	4.2%	38.7%
Los Angeles (US-CA) - Phoenix (US-AZ)	162	4.2%	-4.1%
Los Angeles (US-CA) - San Diego	153	3.9%	9.3%
Los Angeles (US-CA) - Reno	64	1.6%	30.6%
Los Angeles (US-CA) - Santa Barbara (US-CA)	64	1.6%	30.6%
Los Angeles (US-CA) - Dallas (US-TX)	63	1.6%	-6.0%
Los Angeles (US-CA) - Salt Lake City	57	1.5%	-8.1%
Grand Total	3,901	100.0%	6.1%

Маршруты бизнес-джетов из Лос-Анджелеса, 1-15 июня 2025 г.

City Flow	Departures	% of Total Flights
New York - Pittsburgh	59	13.1%
Cleveland (US-OH) - Pittsburgh	19	4.2%
Chicago - Pittsburgh	19	4.2%
Washington (US-DC) - Pittsburgh	19	4.2%
Pittsburgh - Pittsburgh	18	4.0%
Philadelphia (US-PA) - Pittsburgh	13	2.9%
Detroit - Pittsburgh	11	2.4%
Boston - Pittsburgh	10	2.2%
West Palm Beach - Pittsburgh	7	1.5%
Houston (US-TX) - Pittsburgh	7	1.5%
Grand Total	452	100.0%

Маршруты бизнес-джетов в аэропорты KPIT и KAGC во время недели US Open (9-15 июня)

Европа

На 24-й неделе активность бизнес-джетов в Европе снизилась на 1% по сравнению с той же неделей прошлого года, а самолеты, летающие под АОС, выполнили на 2% меньше рейсов по сравнению с прошлым годом.

Германия зафиксировала на прошлой неделе спад на 27%, но тенденция за последние четыре недели была на уровне прошлого года. Спад в Германии обусловлен всплеском активности на футбольном турнире EURO, который начался в июне прошлого года.

С начала месяца активность бизнес-джетов в Европе на 5% выше по сравнению с июнем прошлого года, а налет выше на 4%. Самый слабый спрос наблюдается в сегментах джетов начального уровня и VLJ, трафик суперсредних самолетов значительно выше в годовом исчислении. Франция является самым загруженным рынком в этом месяце, количество вылетов на 5% больше, чем в прошлом году, Италия и Испания демонстрируют сильный рост, активность на 16% и 20% выше в годовом исчислении соответственно. Рост в Италии обусловлен

Aircraft Segment	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
Light Jet	7,086	23.8%	5.4%	9,218	18.9%	4.5%
Super Midsize Jet	5,111	17.2%	17.8%	7,288	14.9%	16.1%
Ultra Long Range Jet	4,669	15.7%	9.0%	12,839	26.3%	5.5%
Super Light Jet	4,629	15.6%	3.9%	5,866	12.0%	3.3%
Heavy Jet	4,170	14.0%	0.1%	7,516	15.4%	1.9%
Very Light Jet	1,805	6.1%	-10.2%	2,233	4.6%	-5.5%
Midsize Jet	1,098	3.7%	4.3%	1,722	3.5%	4.2%
Entry Level Jet	760	2.6%	-17.6%	885	1.8%	-19.4%
Airliner/Bizliner(Jet)	427	1.4%	2.9%	1,328	2.7%	-9.7%
Grand Total	29,755	100.0%	4.9%	48,894	100.0%	4.2%

Трафик бизнес-джетов в Европе по сегментам самолетов, июнь 2025 г.

увеличением количества рейсов в Ольбию и Неаполь и обратно, количество рейсов на 24% и 47% соответственно выше, чем в июне прошлого года.

Остальной мир

В остальных регионах мира за пределами Европы и США активность бизнес-джетов была на 2% ниже по сравнению с 24-й неделей прошлого года. В Азии снижение на 3%, в Африке – на 5%, а на Ближнем Востоке – на 9%. В течение всей недели (с 9 по 15 июня) было зафиксировано 69 вылетов бизнес-джетов из аэропортов Израиля, что на 89 рейсов меньше, чем на предыдущей неделе, а за последние несколько дней количество рейсов практически равно нулю, поскольку воздушное пространство было закрыто из-за эскалации конфликта с Ираном.

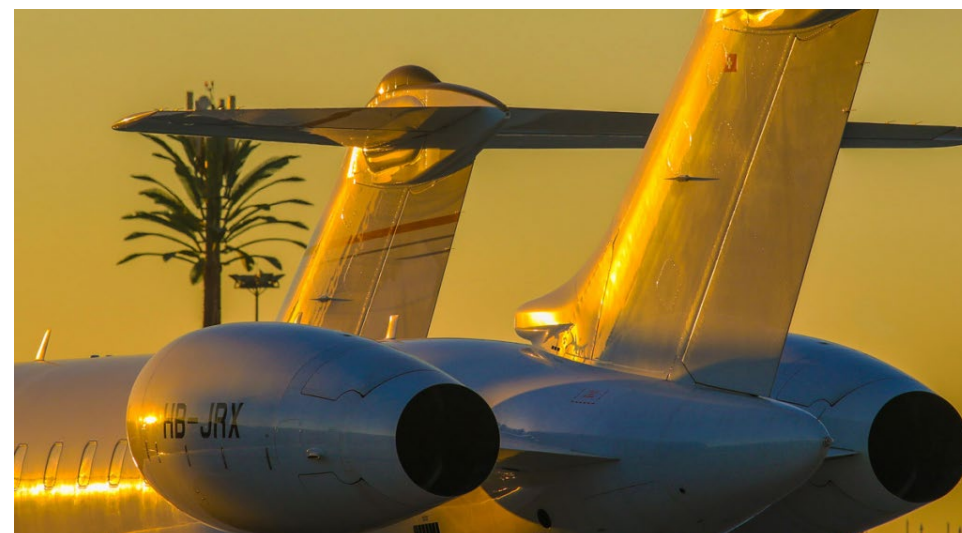
Самыми популярными направлениями из Израиля на прошлой неделе были Кипр, Греция и Италия. В июне активность бизнес-джетов в Израиле снизилась на 16% по сравнению с прошлым годом, а трафик частных летных отделов упал на 52% по сравнению с июнем прошлого года, корпоративные полеты снизились на 61%.

Южная Америка оказалась единственным регионом, где наблюдался рост активности в годовом исчислении на 24-й неделе: число рейсов увеличилось на 7% по сравнению с прошлым годом.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Неудивительно, что активность бизнес-джетов на Ближнем Востоке снизилась из-за конфликта между Израилем и Ираном, при этом отмечается всплеск полетов бизнес-джетов из стран Персидского залива. В Европе немецкий рынок упал более чем на четверть по сравнению с максимумами во время Евро-2024. Спрос на бизнес-джеты в США продолжает расти. Открытый чемпионат США по футболу стал наглядной демонстрацией всплесков трафика бизнес-джетов в аэропортах, наиболее близких к местам проведения престижных спортивных мероприятий».

Country Flow	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures
Israel - Cyprus	36	22.1%	-5.3%
Israel - Greece	30	18.4%	-21.1%
Israel - Italy	11	6.7%	10.0%
Israel - Israel	11	6.7%	-75.6%
Israel - France	10	6.1%	25.0%
Israel - United States	8	4.9%	60.0%
Israel - Turkey	8	4.9%	0.0%
Israel - Spain	5	3.1%	25.0%
Israel - United Kingdom	4	2.5%	-55.6%
Israel - Norway	4	2.5%	
Grand Total	163	100.0%	-16.4%

Вылеты бизнес-джетов из Израиля с 1 по 15 июня 2025 г.



Глава «Русавиапрома» рассказал о планах выпуска 10–15 самолетов ТВС-2МС в год

«Русавиапром», выпускающий модернизированную версию Ан-2 («кукурузник») — ТВС-2МС, готов перевести производство за рубеж, если не получит господдержку в России. Об этом заявил в интервью газете «Коммерсантъ» гендиректор новосибирского авиастроительного предприятия Алексей Крюков. ТВС-2МС выпускается с двигателем и винтом производства США, в 2022 году компания просила у Минпромторга 9 млрд рублей на их замену, но финансирование отложили.

По словам Крюкова, государство пока не приняло решения по внесению ТВС-2МС в Комплексную программу развития авиаотрасли, но компания хотела бы включиться в нее. «Если бы у завода был серийный заказ с глубиной от трех до пяти лет на 10–15 самолетов в год, откладывая свои 10% на

НИОКРы, я выделял бы средства на разработку и улучшения, в том числе и на разработку двигателя и воздушного винта», — сказал глава «Русавиапрома». Прочность предприятия — один самолет в год, он позволит сработать «в ноль», отметил он.

«Без участия в госпрограмме масштабировать производство будет невозможно», — добавил Крюков. «Мы планируем замену двигателя, но без масштабного заказа не сможем начать такое большое дело, нужен большой заказ и льготный лизинг», — сказал глава «Русавиапрома».

По словам Крюкова, на создание отечественного двигателя путем реинжиниринга необходимо 4 млрд рублей, а не 9 млрд, как оценивалось ранее.

Гендиректор сказал, что самолет Ан-2 после капремонта стоит 20–25 млн рублей, а самолет ТВС-2МС — 200 млн рублей. «Но на самолет есть спрос, наших заказчиков цена устраивает», — отметил он. По оценке Крюкова, Cessna 208 Grand Caravan стоит \$4–4,5 млн за новый самолет, модернизированный «кукурузник» — чуть более \$2 млн, но по техническим характеристикам Ан-2 или ТВС-2МС «подходят эксплуатантам лучше».

Крюков сообщил, что с 2012 года авиазавод выпустил 28 машин; на стапеле стоит 28-я по счету машина, и еще одна в заказе. За 2023–2024 годы заказчики получили шесть самолетов. Среди покупателей ТВС-2МС Крюков назвал в качестве самых последних по времени примеров томскую авиакомпанию «СибАэроКрафт» (четыре самолета) и «Авиасферу» из Уфы (два самолета). «Мы уже делаем самолеты и понимаем, каким образом выйти в серийное производство полностью новых самолетов, включая фюзеляжи», — подчеркнул он.

Компания также рассчитывает модернизировать 10–12 самолетов Ан-2 в год. По подсчетам Крюкова, всего по стране около 800 таких самолетов, а в эксплуатации около 350. Ан-2 летал в 26 странах мира, напомнил он. «В этой ситуации мы задумываемся: а не организовать ли нам производство самолетов ТВС-2МС за рубежом, где уже допущены к эксплуатации самолеты Ан-2, проведя там процедуру сертификации модификации?» — добавил он. «Потребность там есть, и очень большая», — сказал Крюков.

Источник: Forbes.ru



Суд конфисковал аэропорт Домодедово в доход государства

Арбитражный суд Московской области по иску Генпрокуратуры конфисковал аэропорт Домодедово в доход государства, сообщает «Интерфакс». Суд проходил в закрытом режиме.

В пресс-службе Домодедово сообщили РБК, что аэропорт работает в штатном режиме: «Все сервисы функционируют бесперебойно, рейсы осуществляются в соответствии с действующим расписанием, операционные процессы обеспечены в полном объеме».

Арбитражный суд зарегистрировал иск Генпрокуратуры «о защите национальных интересов, обеспечении безопасности государства и об устранении незаконного иностранного контроля над группой стратегических предприятий аэропорта Домодедово», а также заявление о его обеспечении 28 января.

Генпрокуратура сообщала, что ООО «ДМЕ Холдинг» (по состоянию на 24 мая 2024 года полностью принадлежал Дмитрию Каменщику), которое владеет активами аэропорта Домодедово, оказалось под иностранным контролем. В ведомстве от-

мечали, что контроль над активами осуществляли резиденты иностранных государств — Каменщик (Турция, ОАЭ) и Валерий Коган (Израиль). Те, по версии прокуратуры, «следуют агрессивной политике западных государств по нанесению стратегического поражения Российской Федерации путем причинения ущерба ее экономике».

Кроме того, они должны были получить контроль над российским стратегическим активом только при наличии решения правительственной комиссии, за которым ответчики не обращались, говорилось в иске.

Источник РБК, знакомый с представленными в суд документами, говорил, что, в частности, это данные финансовой разведки о «схемах вывода иностранными резидентами капитала за границу и предпринимаемых ответчиками мерах по нанесению ущерба экономическому суверенитету страны».

Один из представителей ответчиков заявлял на судебном заседании, что информация об иностранном гражданстве или резидентстве председателя наблюдательного совета «ДМЕ Холдинг» Когана

и собственника холдинга Каменщика не соответствует действительности.

В апреле суд отклонил жалобу Каменщика на решение временно запретить ему покидать Россию. Аналогичное решение было принято в отношении Когана.

Аэропорт Домодедово был приватизирован на рубеже 1990-х и 2000-х годов. В 90-е им владело государственное «Домодедовское производственное объединение гражданской авиации» (ДПО ГА), «Ист Лайн» Дмитрия Каменщика и Антона Бакова тогда арендовала у предприятия грузовые самолеты, чтобы доставлять в Россию товары народного потребления из Китая.

В 1996-м «Ист Лайн» профинансировала строительство нового пассажирского терминала, получив взамен долю в нем. В 1997-м решением правительства ДПО ГА разделили на три части, совладельцем терминала стало ОАО «Аэросервис Домодедово», которое позже обанкротилось по иску поставщика коммунальных услуг, а «Ист Лайн» выкупила долю государства в аэровокзальном комплексе.

В начале 2000-х имущество было перерегистрировано на кипрский офшор Hacienda Investments Ltd. Параллельно связанные с «Ист Лайн» структуры заключили с государственной компанией ГУП «Администрация аэропорта Домодедово» (правопреемник ДПО ГА) договор аренды аэродромного комплекса на 75 лет за 3,2 млн руб.

Источник: РБК



JetNet iQ: пессимизм владельцев и операторов растет, а портфели заказов остаются значительными

По данным JetNet iQ, проводившей опрос владельцев и операторов деловой авиации во втором квартале 2025 года, в отрасли растет пессимизм относительно рыночных условий, в то время как некоторые признаки указывают на то, что неопределенность относительно тарифов может повлиять на планы по покупкам самолетов.



Оптимизм начал восстанавливаться в четвертом квартале 2024 года и в первом квартале 2025 года, но сейчас он пошел на спад. В последнем опросе 53,3% респондентов не считают, что текущие рыночные условия достигли своей низшей точки, в то время как 33,2% говорят, что отрасль уже прошла дно, а 13,5% — что отрасль находится в своей низшей точке, сказал Роллан Винсент, создатель и директор JetNet iQ и президент консалтинговой фирмы Rolland Vincent Associates.

«За последние несколько недель мы потеряли 28 пунктов оптимизма во всем мире», — сказал Винсент во время презентации на выставке EBACE. «Снижение оптимизма было более заметным в США и Канаде, которые раньше лидировали в отрасли. Мы почти три года не видели, чтобы оптимизм США и Канады лидировал. Если этот оптимизм вернется, отрасли придется строить много самолетов. Мы не достигли этой точки».

На вопрос, приведет ли неопределенность относительно влияния пошлин к задержке планов по покупке новых самолетов в течение следующих 12 месяцев, 60% респондентов считают, что это приведет к задержкам.

«Они не обязательно отменяют, но могут отложить», — предположил Винсент. «Поэтому мы думаем, что в ближайшее время увидим замедление темпов заказов у производителей. У них большие портфели. Это очень хорошее положение, но мы начнем видеть смягчение, и это уже происходит. Это произойдет с более мягкими ценами; это произойдет с более мягкими позициями поставок, открытиями и т. д.».

Объемы невыполненных заказов у производителей бизнес-джетов стабилизировались на уровне \$53 млрд, причем Textron Aviation и Embraer стали «крупными победителями с 2020 года», говорит Винсент. «У всех дела идут неплохо».

По словам Винсента, портфели заказов сократились на 1% по сравнению с концом четвертого квартала 2024 года и выросли по сравнению с допандемийным уровнем в почти \$33,3 млрд и с уровнем 2020 года в \$27,3 млрд.

В то же время, соотношение заказов к поставкам резко выросло вскоре после падения в 2020 году, превысив сбалансированное соотношение 1 к 1. По его словам, к концу 2024 года соотношение вернулось к 1 к 1, за исключением Embraer.

В то же время после пандемии рынок поддержанных самолетов резко вырос. «Мы наблюдали очень высокий спрос в 21-м году; он немного снизился, и все же в первом квартале 2025 года по сравнению с 2024 годом мы выросли на 35%», — сказал Винсент. «В первом квартале был большой интерес к самолетам».

Почему? Отчасти это связано с тем, что есть запасы для продажи. По мере роста запасов цены снижаются. «Мы это видим», — продолжил он. «Мы видим более привлекательные цены, если вы покупатель. Мы также видим интерес к так называемой ускоренной амортизации в США, которая, как правило, ускоряет рынок. Мы видим большой интерес к этому вопросу, поскольку ожидается принятие нового потенциального закона».

Вертолет недели

Оператор/владелец: **Баркол**

Тип: **Mil Mi-8T**

Год выпуска: **1986 г.**

Место съемки: **июнь 2025 года, Tyumen Plekhanovo – USTL, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович