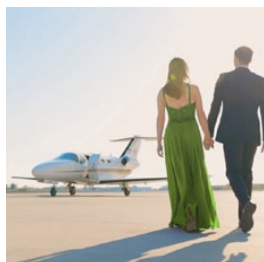




Минувшая неделя стала самой эмоциональной в текущем году. Долгожданная выставка RUBAE после трёхлетнего перерыва вновь вернулась в гостеприимный «Внуково-3», предоставив прекрасную возможность встретиться друзьям и партнёрам, обсудить последние новости и поделиться успехами. Количество рукопожатий, комплементов и искренних улыбок установили всевозможные рекорды, а атмосфера, которую создал оргкомитет RUBAE, превратили два дня выставки в настоящий праздник. Белоснежные джеты, бурлящая активность на стендах, респектабельные господа и очаровательные дамы словно вернули нас в те времена, когда RUBAE была сильнейшей точкой протяжения отечественного рынка деловой авиации.

Небольшой перерыв в публичных мероприятиях явно пошёл на пользу – компании окончательно адаптировались к новым условиям игры на рынке и окрепли, взяв многое полезного из зарубежного опыта и теперь продемонстрировали всё это в виде реализованных проектов. Общаясь с коллегами, мы поймали себя на мысли, что стратегии развития уже давно вышли за рамки ближнесрочных перспектив. Компании мыслят мудро, на будущее, впитывая и реализуя наилучшие практики своих западных и восточных коллег. Внедрение современных IT-решений и ИИ, делает бизнес российских компаний по настоящему эффективным, а некоторые кейсы уже давно стали предметом неподдельного интереса зарубежных провайдеров.

Приятно было наблюдать, как за небольшой промежуток времени наши ребята сделали «скачок в стратосферу», превратившись в сильных, самодостаточных, независимых и амбициозных парней, в крови которых исключительно стремление учиться и реализовываться. Похоже, что тяжёлый люкс уже уходит из обихода современного пользователя бизнес-авиации в России, на смену ему приходят практичность, уникальность, мобильность и простота решений, хотя высокий стандарт VVIP обслуживания и конфиденциальность никто не отменял. На рынке побеждает тот, кто сумел найти и, самое главное, реализовать, этот весьма сложный набор ингредиентов.



Северная Америка усиливает позиции, Европа слабеет

WINGX: Северная Америка продолжает поддерживать глобальную тенденцию, демонстрируя стабильный рост, в то время как более слабые показатели Европы отражают сохраняющиеся трудности. Между тем, Африка и Южная Америка становятся выдающимися драйверами роста в остальном мире

стр. 21

GAMA: поставки выросли только у бизнес-джетов и поршневых самолётов

GAMA опубликовала отчёт о поставках и доходах за первые два квартала 2025 года. Результаты за первые шесть месяцев го сравнению с аналогичным периодом 2024 года демонстрируют рост поставок в сегментах бизнес-джетов и поршневых самолётов, а также рост общей стоимости поставок воздушных судов

стр. 23

JetNet прогнозирует поставку 9700 бизнес-джетов до 2034 года

Учитывая, что объем заказов производителей стабилизировался на уровне \$55 млрд, а рыночный оптимизм в третьем квартале резко возрос, последний прогноз JetNet IQ значительно повышает ожидания на ближайшие 10 лет, согласно которому до 2034 года будет поставлено 9700 самолётов стоимостью \$335 млрд

стр. 24

Во Внуково-3 прошла Международная выставка деловой авиации RUBAE 2025

RUBAE 2025 – это отраслевое мероприятие в России и странах СНГ, которое объединяет многочисленных представителей бизнес-авиации на единой площадке. Под крышей ангара Внуково-3 были предоставлены идеальные условия для встречи всех представителей индустрии бизнес-авиации

стр. 26

Минтранс РФ работает над открытием других аэропортов после Геленджика

Минтранс РФ после возобновления работы аэропорта Геленджика работает над возобновлением работы других аэропортов, сообщил журналистам глава министерства Андрей Никитин, сообщает ТАСС. «Пока не скажу, но мы работаем над этим - да, после Геленджика. Геленджик не последний аэропорт», - сказал он в кулуарах Восточного экономического форума.

Отвечая на вопрос корреспондента ТАСС об открытии аэропорта Краснодара, Никитин сообщил, что

«возможны разные варианты». После снятия ограничений на работу аэропорт Геленджика принял первый с 2022 года регулярный авиарейс из Москвы 18 июля 2025 года.

После начала специальной военной операции на Украине были запрещены полеты в 12 аэропортов РФ. Сейчас по-прежнему ограничена работа воздушных гаваней Анапы, Белгорода, Брянска, Воронежа, Краснодара, Курска, Липецка, Ростова-на-Дону, Симферополя.



ЦБА «Пулково-3»

тел/факс: +7 (812) 240-02-88

моб: +7 (921) 961-18-20

e-mail: ops@jetport.ru

SATA: LEDJPXH

AFTN: ULLLPXH



Джет Порт

EASA одобрило Falcon 6X с улучшенной системой технического зрения

EASA одобрило эксплуатацию самолёта Dassault Falcon 6X с системой улучшенного технического зрения (EVFS) на основе технологии FalconEye (индикатор на лобовом стекле – HUD). Комбинированная система технического зрения FalconEye разработана для улучшения ситуационной осведомлённости пилотов, заходящих на посадку на малых высотах в любых погодных условиях, днём и ночью, и позволяет видеть препятствия на взлётно-посадочной полосе даже в тумане и дымке.

3 сентября европейский регулятор внёс поправку в сертификат типа для крупноразмерного бизнес-джета, разрешающую полёты на высоте до 100 футов при заходе на посадку по категории 1 с ис-

пользованием курсового маяка с вертикальным наведением и барометрической вертикальной навигацией. Теперь также разрешены методы неточного непрерывного снижения на конечном этапе захода на посадку.

Первоначально одобрение EVFS распространяется на конфигурацию с одним HUD. В ближайшем будущем Dassault планирует получить разрешение на двойной HUD, в котором оба пилота будут использовать одни и те же данные синтетического зрения, основанные на сочетании информации о рельефе и инфраструктуре из базы данных, а также инфракрасных изображений и изображений, полученных в условиях низкой освещённости.



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

Piaggio получает первый заказ после смены собственника

Финансовая полиция Италии добавляет в свой парк третий Piaggio Aerospace P.180 Avanti Evo. Заказ стал первой сделкой производителя с момента его приобретения в июле турецкой аэрокосмической группой Baykar.

Согласно контракту, заказчик сохраняет опцион на дополнительные самолёты, а также получит техническую поддержку. Финансовая гвардия (Guardia di Finanza) — военное подразделение, борющееся с финансовыми и экономическими преступлениями, включая уклонение от уплаты налогов, контрабанду, отмывание денег, фальшивомонетничество и финансирование террористических группировок.

Компания Baykar завершила поглощение Piaggio после длительного процесса, длившегося более шести лет, поскольку компания искала варианты реструктуризации в условиях банкротства. Сделка должна была быть одобрена итальянским правительством из-за деликатности военных программ.

Покупка Piaggio расширяет горизонты Baykar за пределы её основной деятельности — беспилотников. Группа может попытаться возродить планы Piaggio по использованию планера Avanti в качестве основы для предлагаемой средневысотной беспилотной воздушной системы с большой продолжительностью полёта P.1HH HammerHead.





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

Supernal приостанавливает программу eVTOL

Supernal, дочерняя компания южнокорейского конгломерата Hyundai, занимающаяся передовой воздушной мобильностью, приостанавливает разработку своего электрического воздушного судна с вертикальным взлётом и посадкой (eVTOL).

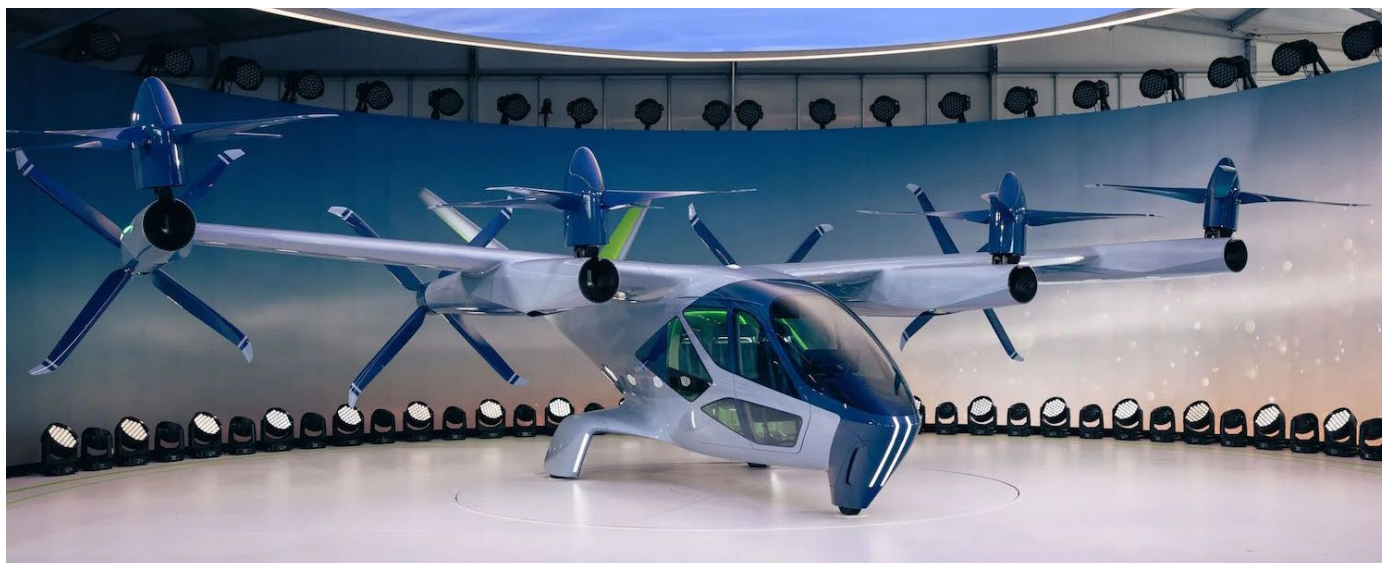
Об этом впервые сообщила Orange County Register, местная газета из Калифорнии, имеющая доступ к источникам внутри компании, а вскоре это подтвердили TechCrunch и другие средства массовой информации.

Решение Supernal приостановить работу над программой eVTOL последовало за уходом генерального директора (CEO) и технического директора (CTO) компании. 31 августа 2025 года доктор Джайвон Шин и Дэвид Макбрайд покинули посты генерального директора и технического директора соответственно. Новый генеральный директор

пока не назначен, и, как сообщается, компания ищет замену на международном рынке руководителей высшего звена. В настоящее время старший директор по развитию бизнеса Дэвид Роттблатт временно курирует деятельность Supernal в качестве главного операционного директора (COO).

Приняв это решение, Supernal следует по стопам Airbus, которая ранее в 2025 году также приостановила собственную программу разработки eVTOL CityAirbus NextGen сославшись на необходимость развития аккумуляторных технологий для соответствия требованиям разработчиков eVTOL.

Хотя компания Supernal принадлежит южнокорейской группе компаний, её штаб-квартира находится в Ирвайне, штат Калифорния. В апреле 2025 года разработчик eVTOL объявил о проведении первого испытательного полёта в Мохаве.


A close-up, high-contrast black and white photograph of a car wheel. The rim is illuminated with a bright, circular light, creating a starburst effect. The background is dark and out of focus.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Bombardier объявляет о выпуске дополнительных облигаций на \$250 млн

Компания Bombardier успешно разместила облигации на общую сумму \$250 млн со сроком погашения в 2033 году. Эти дополнительные облигации станут продолжением выпуска существующих облигаций на общую сумму \$500 млн со ставкой купона 6,750% годовых со сроком погашения в 2033 году, первоначально выпущенных 29 мая 2025 года, и составят с ними единую серию.

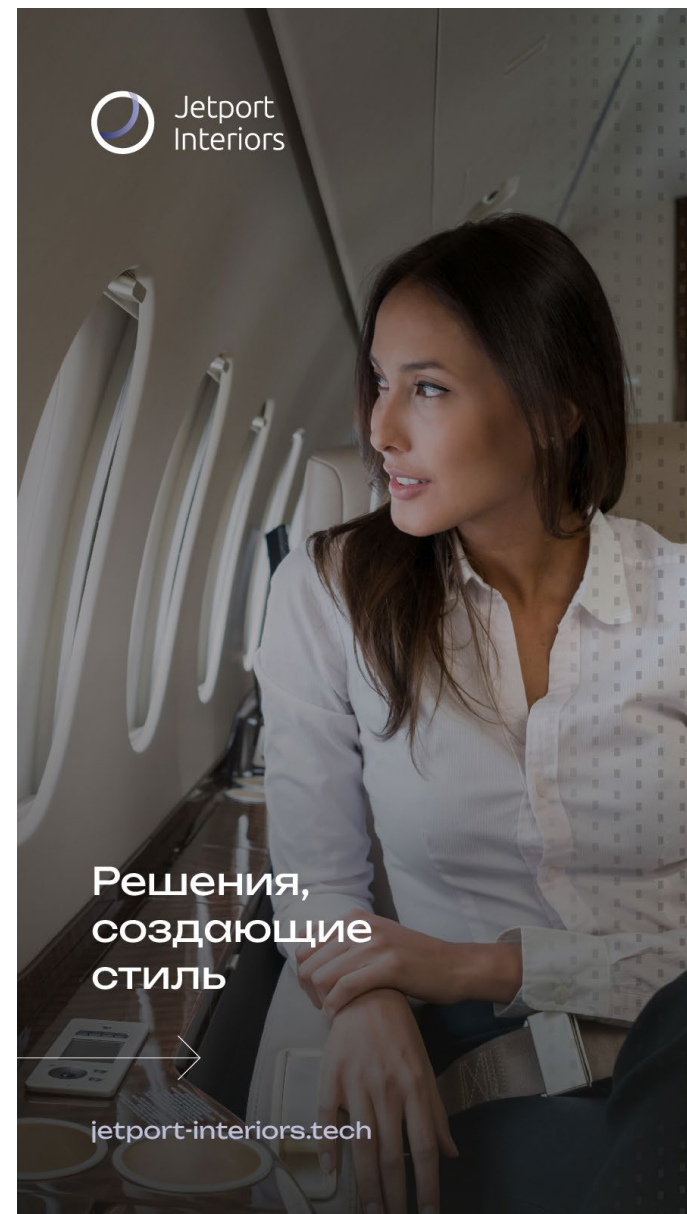
Дополнительные облигации будут иметь купон в размере 6,750% годовых и продаваться по цене 103,500% плюс начисленные проценты с 29 мая 2025 года включительно до даты выпуска дополнительных облигаций, но без учёта даты их выпуска.

Ожидается, что выпуск дополнительных облигаций завершится примерно 18 сентября 2025 года в

соответствии с обычными условиями закрытия.

Bombardier намерена использовать доходы от размещения дополнительных облигаций, а также наличные средства для погашения и/или досрочного погашения задолженности, включая погашение всех оставшихся непогашенными облигаций с погашением в размере 7,125% годовых в 2026 году, и погашение общей суммы основного долга приблизительно в размере \$84 млн по своим облигациям с погашением в 2026 году.

На дату публикации настоящего соглашения общая сумма непогашенной задолженности по облигациям 2026 года составляет \$166.289.000, а общая сумма непогашенной задолженности по облигациям 2027 года - \$183.142.000.



Первый Falcon 6X приземлился в аэропорту Канны-Мандельё

Компания Albinati Aeronautics сообщила, что её бизнес-джет Dassault Falcon 6X, находящийся под управлением мальтийского АОС, стал первым самолётом такого типа, приземлившимся в аэропорту Канны-Мандельё. Посадка состоялась 5 сентября в 18:00 по местному времени, что стало важной вехой как для Albinati Aeronautics, так и для всей деятельности деловой авиации в аэропорту LFMD.

Это разрешение было получено благодаря тесному сотрудничеству операционных групп Albinati Aeronautics, аэропорта Канны-Мандельё и компании Dassault, что обеспечило полное соблюдение строгих нормативных требований, требований по безопасности и охране окружающей среды. Эта сертификация подтверждает профессионализм специалистов Albinati Aeronautics, успешно получивших необходимые разрешения на этот самолёт.

Аэропорт Канны-Мандельё, расположенный в самом сердце Французской Ривьеры, является одним из самых регулируемых и эксклюзивных аэропортов Европы для частной авиации. Из-за короткой взлётно-посадочной полосы, строгих эксплуатационных ограничений и мер по шуму доступ к нему имеют ограниченное число деловых самолётов и специально обученных экипажей.

Это важное достижение было достигнуто всего через неделю после того, как Falcon 6X продемонстрировал свои возможности на короткой взлётно-посадочной полосе аэропорта Гштаад в Занен во время Hublot Polo Gold Cup Gstaad. Занен, а теперь и Канны, подтверждают доказанную способность самолёта и экипажа Albinati Aeronautics безопасно и эффективно работать в самых сложных условиях.



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

Технология отслеживания движения глаз улучшает платформу обучения диспетчеров УВД

Adacel Technologies заключила партнерство со Smart Eye для интеграции функций отслеживания движения глаз в свою платформу моделирования управления воздушным движением MaxSim. Интеграция позволит инструкторам отслеживать движения глаз и концентрацию внимания стажёров авиадиспетчерской службы во время упражнений, предоставляя количественные данные о процессах принятия решений авиадиспетчерами и уровнях их ситуационной осведомленности.

Технология Smart Eye фиксирует точное направление взгляда и данные о зрительном внимании, которые инструкторы могут анализировать, чтобы определить конкретные области, требующие дополнительного внимания или улучшения. Система направлена на ускорение результатов обучения за счёт предоставления объективных показателей эффективности, а не исключительно субъективной оценки инструктора.

«Компания Adacel неизменно лидирует в развитии технологий обучения диспетчеров воздушного движения», — заявил вице-президент Adacel Майкл Сондерс. «Сотрудничество со Smart Eye теперь позволяет использовать передовые технологии отслеживания движения глаз в MaxSim, предоставляя инструкторам беспрецедентные данные о внимании, принятии решений и ситуационной осведомлённости, что ещё больше повышает безопасность и эффективность обучения».

MaxSim используется Федеральным авиационным управлением США (FAA), ВВС США и Армией США для обучения авиадиспетчеров в различных ситуациях. Интеграция с отслеживанием движения глаз первоначально будет ориентирована на приложения для обучения диспетчеров УВД, но в перспективе может быть расширена и на другие области авиационной подготовки.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

EHang впервые полетел в Африке

Китайская EHang, разрабатывающая eVTOL, провела свой первый демонстрационный полёт с пассажирами в Африке. По словам компании, двухместный EH216-S является первым воздушным такси eVTOL, совершившим полёты на континенте.

EHang летала на мультикоптере EH216-S во время саммита и выставки Aviation Africa, которые проходили в Кигали, Руанда, 4 и 5 сен-

тября. Базирующаяся в Гуанчжоу компания провела демонстрационные полёты в сотрудничестве с Управлением гражданской авиации Руанды (RCAA) и Китайской корпорацией автомобильных дорог и мостов.

EHang, которая стала первым и единственным производителем eVTOL в мире, получившим сертификат типа, продемонстрировала EH216-S в 21 стра-

не на пяти континентах. «С учетом того, что уже выполнено более 73000 безопасных полётов, этот первый полёт с участием человека в Африке демонстрирует выдающиеся технические возможности EHang и надёжную систему безопасности, что является важным шагом в ускорении нашей глобальной экспансии», - прокомментировал главный инженер EHang Рученг Лу. «Начиная с саммита Aviation Africa, EHang продолжит взаимодействовать с африканскими авиакомпаниями, аэропортами, органами гражданской авиации, отраслевыми организациями и авиационными специалистами, изучая инновационные модели и предлагая решения, которые способствуют развитию транспорта, логистики, туризма и других секторов Африки, а также способствуют лучшему развитию новой глобальной гражданской авиации».

5 сентября EHang объявила о новом партнёрстве с Китайской корпорацией автомобильных дорог и мостов (CRBC), которое, по словам компании, будет способствовать её глобальной экспансии, в том числе на африканский рынок.

«Используя опыт CRBC и обширные ресурсы в области глобальной инфраструктуры, включая дороги, порты и аэропорты, мы будем способствовать развитию и применению интегрированных транспортных сетей и разнообразных сценариев низковысотных полётов», — сказал главный операционный директор EHang Чжао Ван. «В то же время, сильная международная деловая сеть CRBC и богатый опыт реализации проектов позволят нам совместно продвигать международную сертификацию eVTOL и соответствующие стандарты коммерческой эксплуатации».



Воздушные такси начинают оказывать влияние на крупные аэропорты

Перспектива доставки пассажиров премиум-класса прямо в терминалы аэропортов на чистых и тихих электрических воздушных такси стала на шаг ближе, но для того, чтобы это стало реальностью, ещё предстоит добиться значительного прогресса, пишет Aviation Week.

В начале августа Joby Aviation договорилась о приобретении пассажирского бизнеса Blade Air Mobility, провайдера городских вертолётных перевозок. Это даёт компании преимущество на старте деятельности по организации шаттловых рейсов в аэропорт Нью-Йорка, одного из рынков, на которых электрические аэротакси с вертикальным взлётом и посадкой (eVTOL) будут использоваться в рамках соглашения Joby с Delta Air Lines, заключённого в 2022 году.

В 2024 году Blade перевезла более 50000 пассажиров в сети из 12 городских терминалов, включая специализированные залы ожидания и терминалы в Международном аэропорту имени Джона Ф. Кеннеди (JFK) и Нью-Йоркском аэропорту Ньюарк Либерти (EWR), а также три вертолётных площадки Манхэттена, которые город электрифицирует для приема eVTOL.

Joby — один из немногих стартапов eVTOL, которые стремятся запустить сервис аэротакси и соперничают за первое место с Archer Aviation, поддерживаемой United Airlines, но, возможно, не в США. В июне обе компании запустили испытательные полеты в ОАЭ и продолжают утверждать, что начнут перевозить коммерческих пассажиров в 2026 году — Joby в Дубае, а Archer в Абу-Даби — возможно, до того, как получат сертификат FAA.

Сертификация остаётся самым серьёзным препятствием, которое предстоит преодолеть, и пока прогресс идёт медленно. Первый самолёт Joby для сертификационных испытаний находится на стадии окончательной сборки, и, что, казалось бы, небольшое достижение, 15 августа один из пилотируемых предсерийных самолётов совершил первый полёт eVTOL между двумя общественными аэропортами США, Марина и Монтерей в Калифорнии.

Несмотря на то, что полёт имел дальность всего 10 миль (16 км) и длился 12 минут, он потребовал интеграции в национальное воздушное пространство, включая пятиминутное нахождение eVTOL в зоне ожидания, чтобы позволить авиалайнеру приземлиться в Монтерее, с полётом на крыле, а не на несущих винтах, чтобы минимизировать потребление энергии. Это продемонстрировало, что работающий на аккумуляторах самолёт способен взаимодействовать с коммерческим трафиком, с которым он будет сталкиваться при доставке пассажиров в загруженные аэропорты.

Хотя приобретение Blade подчеркивает лидирующие позиции Joby в молодой отрасли eVTOL, оно также выявляет предстоящие трудности в развитии зарождающегося рынка аэротакси. Blade продает свой пассажирский бизнес, поскольку другая сфера деятельности компании, медицинский транспорт, растёт гораздо быстрее. Выручка в медицинском сегменте, включая доставку органов, выросла на 18% в годовом исчислении, превысив во втором квартале \$45,1 млн, однако доходы от пассажирских перевозок на короткие расстояния упали на 18%, до чуть менее \$17,2 млн. Blade объяснила падение доходов от пассажирских перевозок на

6% в годовом исчислении погодными условиями в Нью-Йорке и падением туристического вертолётного рейса в реку Гудзон в апреле.

Оба примера иллюстрируют предстоящие трудности развития рынка воздушного такси. Joby и другие стартапы утверждают, что eVTOL будут гораздо безопаснее и надёжнее вертолётных благодаря резервированию, заложенному в их электрических силовых установках, но изначально эти аппараты будут сертифицированы только для визуальных полётов и, следовательно, подвержены сбоям в расписании, вызванным погодными условиями.

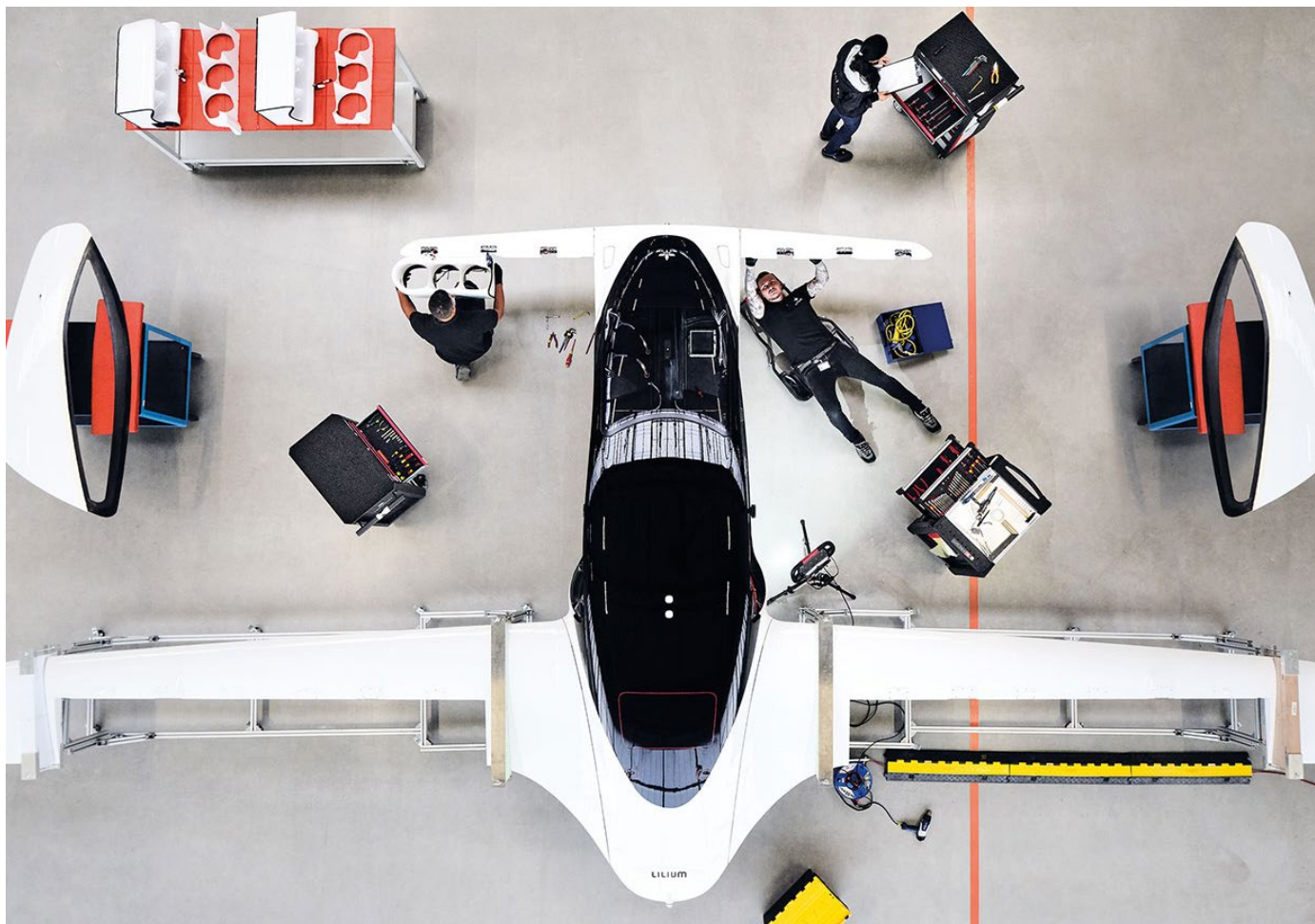
Помимо обещания чистого и бесшумного транспорта, преодолевающего пробки в крупных городах, авиакомпаний, сделавшие ставку на воздушные такси eVTOL, также рассчитывают на возможность предложить своим премиум-клиентам надёжный и стабильный сервис. Joby придётся убеждать не только пассажиров. Для того, чтобы рынок воздушного такси смог реализовать свой потенциал, эти eVTOL должны быть безопасными и надёжными.



Участник торгов за активы Lilium видит возможности, несмотря на сложности с соглашением

Попытки возродить неплатёжеспособного разработчика eVTOL Lilium, похоже, зашли в тупик, поскольку потенциальный инвестор Ambitious Air Mobility Group (AAMG) пытается найти выход из юридических сложностей и планирует приобрести активы, интеллектуальную собственность и производственные мощности компании. Нидер-

ландская компания заявила, что может инвестировать до 750 млн евро в возобновление работ над воздушным судном, а также изыскивать новые источники дохода, включая предоставление третьим сторонам возможности использовать испытательные стенды Lilium в Оберпфaffenхофене на юге Германии.



По словам Роберта Кампа, генерального директора AAMG, договориться с немецким управляющим, занимающимся Lilium, оказывается непросто, отчасти из-за потенциальных споров с кредиторами по поводу примерно трети всех активов. AAMG сообщила, что у неё есть капитал в размере 250 млн евро для первоначальных инвестиций и доступ к дополнительным 500 млн евро для реализации долгосрочных планов.

Камп сообщил AIN, что пока не удалось завершить подготовку необходимого соглашения о покупке активов, поскольку это потребовало бы от AAMG внесения задатка в размере 20 млн евро без полной гарантии того, что активы могут быть приобретены без каких-либо условий. При поддержке опытных немецких юристов по вопросам неплатёжеспособности группа в настоящее время изучает варианты использования банковского гарантийного инструмента и предложила покрыть арендные платежи на 760000 евро, причитающиеся к оплате на площадке Оберпфaffenхофен.

Впервые AAMG сделала предложение о приобретении Lilium осенью 2024 года. Теперь она настоятельно призывает администрацию опубликовать полную информацию о том, что осталось от Lilium, которая была закрыта в феврале после того, как провалилась предыдущая попытка выкупа, а высокие затраты на поддержание заработной платы для 1250 сотрудников больше не являются проблемой.

«Во время банкротства мы сделали предложение, но решили не продолжать», - пояснил Камп. «Мы рассматривали активы как водопад неясностей, потому что никто, казалось, не знал, где они нахо-

дятся, а текущие расходы тогда были невероятно высоки — около 30 млн евро в месяц, а денежного потока на следующий год не предвиделось, поэтому нам пришлось отступить».

Среди опасений для потенциальных покупателей того, что осталось от Lilium, — возможные претензии кредиторов к некоторым активам и то, что ключевое программное обеспечение может быть заблокировано. По словам Кампа, на последних этапах своего существования Lilium настоль-

ко «нуждалась в капитале», что была вынуждена брать кредиты, и в некоторых случаях поставщикам не платили. Потенциально, по его мнению, право собственности примерно на треть активов Lilium может быть предметом споров.

Сотрудничество AAMG с Lilium началось в качестве заказчика, и в декабре 2024 года, когда выживание производителя уже было под вопросом, компания подписала твёрдые заказы на восемь самолётов Lilium Jet с опционом ещё на шесть. По

словам Кампа, у компании были планы приобрести до 32 самолётов, которые она планировала использовать для сетей аэротакси в Испании, Франции, Италии и странах Бенилюкса.

По словам Дэниела Хейса, который сотрудничает с AAMG в качестве консультанта, обширная инженерная инфраструктура на площадке Lilium в Оберпфaffenхофене могла бы стать источником дохода, если бы была доступна для использования другими компаниями, занимающимися передовой воздушной мобильностью. К ним относятся акустические и аккумуляторные лаборатории, а также производственное оборудование, включая автоклавы и станки с ЧПУ.

Всё больше склоняясь к мнению, что сертификация типа eVTOL для коммерческих служб воздушного такси может занять больше времени, чем ожидают некоторые представители отрасли, команда AAMG считает, что она может ускорить завершение первых четырёх образцов Lilium Jet, которые находятся на разных уровнях готовности. Компания ведёт переговоры с EASA о том, как она могла бы сохранить одобрение проектной организации Lilium.

В первую очередь, усилия по достижению соглашения с администратором Lilium остаются приоритетными, и AAMG заявляет, что теперь она заручилась поддержкой крупного банка в Нидерландах. Компания сообщает, что некоторые бывшие сотрудники Lilium связались с ней, чтобы выразить заинтересованность в будущей работе, и остаётся вероятность того, что другие претенденты могут проявить свою инициативу.



Ученые «Газпром нефти» разработали технологию производства экологичного авиационного топлива

«Газпром нефть» выпустила первую партию российского авиационного топлива с низким углеродным следом – SAF-топлива. Новый продукт призван снизить воздействие воздушного транспорта на атмосферу. Разработкой отечественного SAF-топлива занимались специалисты технологического центра промышленных инноваций «Газпром нефти» в Санкт-Петербурге. В ходе исследований и лабораторных испытаний была создана эффективная рецептура на основе авиакеросина с добавлением биокomпонента. Состав нового продукта соответствует среднесрочным экологическим стандартам для международных авиаперевозок.

В основе собственной технологии «Газпром нефти» – синтез сложных эфиров из возобновляемого органического сырья под воздействием водорода. В результате из отработанного фритюрного масла и животных жиров специалисты компании получают биокomпоненты, по эксплуатационным свойствам сопоставимые с традиционным авиатопливом и обладающие повышенными экологическими характеристиками.

Выпуск российского SAF-топлива является частью комплексной программы «Газпром нефти» по развитию низкоуглеродных решений для транспорта. Начиная с 2023 года на базе научно-исследовательского центра были созданы и запатентованы инженерные решения по переработке масложирового сырья в компоненты моторных топлив нового поколения. Благодаря этому «Газпром нефть» первой в российском судоходстве начала заправку морского транспорта биотопливом с низким углеродным следом.

Леван Кадагидзе, начальник коммерческого департамента «Газпром нефти»: «Первая партия российского авиационного SAF-топлива – результат эффективной работы команды специалистов «Газпром нефти». Профессиональные компетенции наших ученых, инженеров и лаборантов, их многолетний опыт и стремление к изучению инноваций позволили создать уникальные для отрасли решения по выпуску сначала экологичного судового топлива, а теперь биотоплива для самолетов. Следующим шагом по внедрению российского SAF-топлива станут лабораторные и стендовые испытания в ведущих авиационных институтах страны».

Михаил Никулин, руководитель технологического центра промышленных инноваций «Газпром неф-

ти»: «Работа по созданию полностью отечественного SAF-топлива велась в научном центре «Газпром нефти», объединившем исследовательские и аналитические лаборатории, мощности для моделирования новых техпроцессов, пилотные установки для тестирования технологий. В проекте были задействованы высококвалифицированные сотрудники, которые занимаются разработками уникальных решений и продуктов на стыке нефтепереработки и других отраслей промышленности и экономики».

Партнером проекта «Газпром нефти» по производству моторных топлив с низким углеродным следом и поставщиком биокomпонентов выступает Ассоциация специалистов и предприятий в сфере переработки масложировых отходов (АПМО).



Лидеры бизнес-авиации призывают продолжать давление по вопросу тарифов

Несмотря на определённый прогресс в отмене американских пошлин на авиационную продукцию для многих стран, ещё многое предстоит сделать, например, для Бразилии и Швейцарии, которые оказались в центре внимания администрации Трампа. На саммите JetNet IQ в Вашингтоне, округ Колумбия, во вторник, топ-менеджеры деловой авиации призвали отрасль продолжать добиваться нулевых пошлин на импорт.

«Мы должны держать этот вопрос в центре внимания и не ослаблять его», — сказал президент и генеральный директор NBAA Эд Болен. «Мы решили пару вопросов и займёмся остальными. Эта проблема должна оставаться в центре внимания, и нам нужно поддерживать это давление».

Эд Болен принял участие в панельной дискуссии, посвященной ряду важнейших вопросов отстаи-

вания интересов, с Джеймсом Виолой, президентом и генеральным директором Ассоциации производителей авиации общего назначения (GAMA), и Юргеном Визе, председателем Европейской ассоциации деловой авиации (ЕВАА). Модератором дискуссии выступил Курт Эдвардс, генеральный директор Международного совета деловой авиации (IBAC).

Что касается тарифов, Болен отметил, что отрасль едина в этом вопросе, но подчеркнул сложность обсуждения этой проблемы с Белым домом. Сложно определить рычаги воздействия, чтобы отстаивать свою позицию. «Мы знаем, что это в исполнительной власти», — сказал он. «Это тот или иной департамент. Кто на самом деле является торговым советником? Это внутренняя структура Белого дома?» Болен отметил, что министр транспорта США Шон Даффи высказался по этому вопросу и подчеркнул, что тарифы могут повлиять на безопасность. «Но предстоит ещё многое сделать», — признал он.

Джеймс Виола добавил, что эта проблема существует гораздо дольше, чем кто-либо предполагал. «Кто-то говорил, что всё закончится к апрелю. Потом, что к июлю, к августу, а теперь уже сентябрь».

Члены GAMA поделились своими опасениями в ходе 110 отдельных встреч на Капитолийском холме. «Мы говорили с конгрессменами, и все понимают, что авиация — это нечто особенное», — пояснил Виола. Он заявил, что существует широкий консенсус относительно желательности сохранения Соглашения о торговле и гражданской



Генеральный директор IBAC Курт Эдвардс, модератор дискуссии по вопросам регулирования на саммите JetNet IQ 2025

авиации 1979 года, предусматривающего нулевые пошлины на авиационную продукцию.

Виола особо выделил соглашения, которые сейчас реализуются, например, соглашение о нулевых тарифах с Великобританией. «Мы считаем, что это движение в правильном направлении». Болен согласился и выразил надежду, что такие соглашения создают прецедент, приближая отрасль к уровню, достигнутому в рамках соглашения 1979 года.

«Это ровное, честное и взаимовыгодное игровое поле, и на нём доминируют США», — добавил Болен, отметив, что экспорт аэрокосмической продукции США в шесть раз превышает импорт. «Мы побеждаем... Речь идёт о том, чтобы донести до людей суть и иметь возможность повторять одно и то же снова и снова, разными способами, а в нашем случае — с точки зрения разных аспектов авиации. И мы знаем, что правота на нашей стороне».

Эдвардс отметил, что тарифы имели «широкомасштабные последствия по всему миру». Однако он добавил, что в Европе деловая авиация сталкивается с рядом фундаментальных проблем, таких как временные запреты на полёты в некоторых аэропортах или даже странах.

Юрген Визе предупредил о недавних случаях запрета деловой авиации в Европе. Он указал на один из таких случаев в начале июля, когда французское правительство запретило деятельность деловой авиации в Париже и Ницце во время забастовки авиадиспетчеров. «Они выдвинули аргу-

мент, что им нужны имеющиеся мощности для работы авиакомпаний, которые, по их словам, более полезны для общества, и против чего мы, конечно же, выступаем».

После этого сокращение числа прибытий в аэропорт Ниццы было продлено до октября, поскольку власти сослались на нехватку персонала, сообщил лидер ЕВАА, но добавил, что на самом деле «неизвестно, как долго это продлится».

ЕВАА находится на втором этапе подачи иска в Конституционный суд Франции, стремясь предотвратить подобную блокировку деятельности. «Это противоречит французской конституции», — заявил Визе. «Мы хотим избежать прецедентов. И поскольку мы видим это прямо сейчас, возможно, это предвестник того, что другие страны последуют этому примеру, исходя из сегодняшних возможностей, завтрашней ситуации и любых других причин, которые будут использованы для создания неблагоприятных условий для деловой авиации».

Ассоциация работает со своими французскими представителями и местным сообществом, чтобы бороться с действующими ограничениями. «К нам также присоединяются FBO, операторы и даже аэропорт Ниццы, который, по сути, сам не хочет, чтобы это было реализовано службой УВД и Главным управлением гражданской авиации Франции (DGAC). Так что сейчас это отличная коалиция», — сказал он. «Всё стоит денег, поэтому мы объединили силы».

На глобальном уровне Эдвардс заявил, что Международная организация гражданской авиации готовится к трёхгодичной ассамблее, которая состоится в конце этого месяца в ИКАО и на которой соберутся представители всех 93 государств. Отметим множество вопросов, стоящих перед ассамблеей в этом году, Эдвардс добавил, что ключевой темой станет проблема радиочастотных помех в работе GNSS.

«Это техническая проблема, в основном потому, что люди хотят понять, как нам это остановить, как нам это реализовать или как нам оставаться устойчивыми к подобным попыткам глушения и спуфинга», — сказал Эдвардс. «На данный момент решения нет».

Эдвардс ожидает, что ассамблея, вероятно, поручит ИКАО привлечь экспертов со всего мира, чтобы «разобраться в этом вопросе». Он добавил, что, хотя это и технический, но также и политический вопрос. «Мы только что увидели документ Совета, осуждающий Россию за её усилия по сканированию и глушению», — сказал он. «Швеция, Финляндия, Эстония, Латвия, Литва и Польша обнаружили доказательства того, что Россия пытается глушить и обманывать самолёты в их воздушном пространстве. Так что это будет серьёзным политическим и техническим вопросом перед этим важным заседанием, которое начнётся 22 сентября».

ИВАС имеет своих представителей в комиссии по авиационной безопасности и новой комиссии по кибербезопасности, которая займётся этими вопросами.

Рост числа брокеров создаёт проблемы для чартерной отрасли

Рост числа брокеров, предлагающих чартерные авиаперевозки, оказывает давление на цены рейсов, вызывая опасения у некоторых операторов. На конференции Air Charter Expo (ACE), прошедшей на этой неделе в лондонском аэропорту Биггин-Хилл, несколько операторов предупредили о тенденции «гонки на понижение», когда снижение маржи ставит под угрозу жизнеспособность услуг.

«Мы обнаруживаем, что на каждом рейсе нам приходится иметь дело с восемью, девятью или даже десятью брокерами, и возникает вопрос, как поддерживать высокий уровень обслуживания», — предупредил Саймон Купер, директор британской брокерской группы Hunt & Palmer. «Мы должны быть готовы отказаться от некоторых рейсов».

Менеджер по работе с клиентами компании TAG Aviation, занимающейся управлением воздушными судами и чартерными перевозками, Николь Герни отметила значительные географические различия в балансе спроса и предложения. «Чар-

терный рынок Европы не вырос, но рынки Ближнего Востока и США увеличились, поэтому мы стремимся к росту там, а не просто сосредотачиваемся на том, что остаётся неизменным», — прокомментировала она.

Брокеры и операторы на ACE отметили высокий спрос со стороны клиентов чартерных перевозок из музыкальной и спортивной индустрии. В то же время, по их словам, сейчас наблюдается снижение количества бронирований рейсов для запуска продуктов и своевременных поставок промышленного оборудования и материалов.

Между тем TAG отмечает, что новые клиенты частной авиации, приобретающие самолёты, всё чаще склоняются к сдаче их в аренду для сторонних компаний, чтобы покрыть часть своих расходов. Николь Герни рассказала аудитории ACE, что это помогло TAG расширить спектр чартерных перевозок, добавив в свой флот более широкий спектр лёгких самолётов, таких как Pilatus PC-24 и Embraer Phenom, наряду с более крупными бизнес-джетами.

Однако, в связи с ростом с ростом издержек бизнеса в целом, давление на маржу чартерных рейсов усилилось, с чем некоторым владельцам, по-видимому, трудно смириться. Это увеличивает нагрузку как на брокеров, так и на чартерные компании, побуждая Ассоциацию воздушных чартеров (ACA), организатора конференции ACE, удвоить усилия по продвижению набора и обучения персонала посредством таких инициатив, как программа стажировок.

По словам председателя АСА Кевина Дакбери, ставки оплаты труда квалифицированных специалистов по обслуживанию воздушных судов резко растут. «На данный момент они будут продолжать расти, но уже наблюдается определенный прогресс в решении проблем с цепочкой поставок материалов и ресурсов, что сдерживает высокие затраты», — прокомментировал он.

В ходе обсуждений на конференции неизменной темой стала напряженность между устоявшимися игроками и наплывом новичков, которые, по-видимому, ставят во главу угла краткосрочную прибыль. «В некоторых секторах идет гонка на выживание, и некоторым небольшим брокерам следует стараться не ставить котировки и делать ставки на каждый рейс, а стремиться к повышению доходов и маржи», — отметил Дэниел Кэрриетт, директор Charter Sync. «Брокерам приходится корректировать свою стратегию и диверсифицировать бизнес. Укрепление отношений с операторами и заказчиками чартерных рейсов важнее, чем погоня за несколькими сотнями долларов».

В некоторых случаях, когда заявки на бронирование чартерных рейсов подозрительно низкие, члены АСА подают в национальные регулирующие органы отчёты о возможных незаконных чартерных перевозках. Линдси Оливер, управляющий директор Британской ассоциации бизнес-авиации и АОН, сообщила AIN, что призывает добросовестных операторов продолжать подавать отчёты, хотя регулирующие органы редко могут предоставить подробную информацию по конкретным случаям из-за юридических ограничений.



Rolland Vincent Associates: покупатели ультрадальних бизнес-джетов менее чувствительны к цене

По данным отраслевой консалтинговой компании Rolland Vincent Associates (RVA), рынки суперсредних и крупноразмерных ультрадальних бизнес-джетов имеют структурные различия в профилях, потребностях и предпочтениях клиентов: первые, как правило, более чувствительны к цене, а вторые больше ориентированы на производительность и комфорт, пишет AIN.

На прошлой неделе RVA опубликовала отчёт «Tailored to Fit: Decoding the Structural Breakout Between Super-Middle-Size and Large Business Jet», в котором рассматриваются различия между сегментами самолётов и факторы, которые производителям следует учитывать при проектировании своих будущих бизнес-джетов. RVA обнаружила, что эти различия влияют не только на дизайн самолёта, но и на продуктовую стратегию и инвестиционные решения.

Анализ RVA указывает на то, что следующая платформа бизнес-джетов, созданная с нуля, скорее всего, появится либо в верхней части сегмента суперсредних джетов, либо в классе крупноразмерных самолётов. Однако президент RVA Ролли Винсент добавляет: «Наш анализ показывает, что суперсредние и крупноразмерные самолёты не являются точками на одном уровне — это отдельные рынки со своими правилами взаимодействия. Неправильное понимание этого структурного различия может привести к дорогостоящим ошибкам в планировании продукта».

Винсент добавил, что отчет RVA призван предоставить производителям и инвесторам рекомендации относительно того, где и как конкурировать

на рынке бизнес-джетов следующего поколения. По его словам, суперсредние и крупноразмерные самолёты часто стратегически объединяют в одну группу, но это разные рынки с разными клиентами, миссиями и ценностными предложениями.

Покупатели суперсредних бизнес-джетов более экономны и ориентированы на цену, в то время как покупатели крупноразмерных самолётов ориентируются на возможности, престиж бренда и глобальный охват. Исследования показывают, что дальность 4200 морских миль, по-видимому, является «переломным моментом» в дифференциации категорий самолётов. «Эта дальность означает собой качественное изменение размеров салона, цены и профиля задач, отражая принципиально иной дизайн и ожидания клиентов», — отмечает RVA.

По данным RVA, покупатели суперсредних воздушных судов, которые обычно летают на расстояние от 3000 до 4200 морских миль, как правило, более чувствительны к цене, стремясь к выгоде за счёт эффективной дальности полёта, конкурентоспособных эксплуатационных расходов и эксплуатационной гибкости. Это особенно актуально для долевого операций. RVA отмечает, что проверенные конструкции могут обеспечить надёжность диспетчеризации и широкую применимость парка в этой категории.

Что касается крупноразмерных самолётов с дальностью полета от 4200 до 7000 морских миль, покупателями, как правило, являются состоятельные частные лица, корпорации и государственные организации, для которых приоритетными явля-

ются функциональность, бренд и высокая дальность полёта. По мере увеличения продолжительности перелётов (до восьми часов и более) растут ожидания в отношении более просторных и комфортабельных салонов, позволяющих пассажирам работать, отдыхать и с удобством передвигаться. «В этом сегменте цена часто играет второстепенную роль по сравнению с производительностью, комфортом и воспринимаемой ценностью», — говорится в отчете.

В отчёте также ставится под сомнение потенциальная роль скорости как фактора дифференциации. В последние годы этого не наблюдалось, учитывая относительно схожие характеристики самолётов в этом сегменте, но исследования показывают, что скорость может приобрести новое значение, если на рынке появятся существенные изменения, добавили в RVA. «Такое достижение может изменить восприятие покупателей и стимулировать рост спроса в этом сегменте».

RVA планирует продолжить исследования в области более высоких крейсерских скоростей, включая потенциал сверхзвуковых деловых самолётов.

«Понимание истинного спроса крайне важно для разумного распределения капитала», — заявил Дин Робертс, вице-президент RVA по стратегии, устойчивому развитию и развитию. «Этот отчёт подтверждает, что покупатели в этих сегментах мыслят, ведут себя и инвестируют по-разному. Стратегии, эффективные в одном сегменте, не обязательно будут эффективны в другом, и рынок вознаграждает тех, кто учитывает эти различия при проектировании».

В августе во всем мире наблюдается рост активности деловой авиации

Согласно последнему отчёту TraqPak от Argus International, в августе активность деловой авиации в Северной Америке достигла самого высокого с начала 2025 года прироста в годовом исчислении (на 4,4%), в то время как глобальный трафик в целом увеличился на 3,7%. В то же время, в Европе четвёртый месяц подряд положительный рост, на 1,9%.

«Август, безусловно, стал для нас приятным сюрпризом», — заявил Трэвис Кун, старший вице-президент Argus по программному обеспечению. «Мы ожидали роста активности, но спрос снова превзошёл наш прогноз, и мы с радостью принимаем эту новость. Положительная активность Part 91 продолжает способствовать росту трафика в 2025 году, в сочетании со стабильным рынком Part 135 и активным рынком долевого участия. В глобальном масштабе Европа завершила лето с положительным результатом после нескольких лет последовательного спада». Ожидалось, что в августе активность в Северной Америке увеличится на 2,0%, отмечает Argus.

Argus прогнозирует, что в сентябре рост продолжится, но более сдержанными темпами — на 2,1% в Северной Америке и немного более быстрыми темпами в Европе — на 2,9% в годовом исчислении.

Результаты в августе были обусловлены продолжающимся ростом долевого трафика, который увеличился на 12,5% в годовом исчислении. Операторы Part 135 в августе выполнили на 3,7% больше рейсов в годовом исчислении, а Part 91 — на 1,7%.

Наибольший прирост активности в этом месяце наблюдался у средних бизнес-джетов (5,4%), однако лёгкие и крупноразмерные джеты не отставали — рост составил 5,3% и 5,2% соответственно. Активность турбовинтовых самолётов в США в августе выросла на 2,2%. Наибольшее увеличение показали долевые рейсы на крупноразмерных самолётах — на 24,7%.

В Европе активность крупноразмерных бизнес-джетов в августе значительно выросла по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года

— на 6,9%, в то время как полёты лёгких самолётов увеличилась на 1,1%, а средних — на 0,6%. Это компенсировало снижение трафика турбовинтовых самолётов на 2,6%.

Что касается остального мира, общая активность выросла на 2,5%, при этом объём полётов лёгких джетов увеличился на 18,8%, за ними следуют крупноразмерные самолёты (8,5%) и средние (8%). Аналогично европейской динамике, в остальном мире наблюдался спад активности турбовинтовых самолётов, на 5,6%.



CAE открывает в Вене флагманский учебный центр деловой авиации Центральной Европы

CAE официально открыла свой первый учебный центр деловой авиации в Центральной Европе, CAE Vienna. Новый центр работает с апреля и в настоящее время предлагает клиентам обучение пилотов на четырёх типах воздушных судов: Gulfstream G550, Bombardier Global 7500, Bombardier Global 6000 и Embraer Phenom 100/300. Полнопилотажный тренажёр Embraer Phenom 100/300 вхо-

дит в состав совместного предприятия Embraer CAE Training Services (ECTS). Пятый тренажёр, Bombardier Challenger 3500 FFS, будет готов в октябре, а шестой, Pilatus PC-24 FFS, будет развёрнут во второй половине 2026 года.

«Открытие CAE Vienna открывает новую эру для бизнес-авиации в Европе, расширяя возможности

обучения в регионе и делая широкий спектр учебных программ более доступным для наших клиентов, чем когда-либо», - сказал Александр Прево, президент подразделения бизнес-авиации CAE Vienna. «Согласно прогнозу CAE, в ближайшие 10 лет деловой авиации в Европе потребуется 7000 новых пилотов и 9000 новых специалистов по техническому обслуживанию. Располагая возможностью ежегодно обучать тысячи авиационных специалистов, CAE Vienna идеально оборудована и расположена, чтобы удовлетворить этот спрос».

Центр площадью 8000 кв.м. призван сделать обучение более персонализированным, бесперебойным и эффективным. Интеллектуальные технологии упрощают бронирование, регистрацию и доступ к записям об обучении. Современные удобства включают киоски самообслуживания, кафе-бариста и зал ожидания для пилотов, что повышает комфорт и удобство пилотов.

Как и все учебные центры CAE по всему миру, включая CAE Burgess Hill в Великобритании и CAE Dubai, CAE Vienna предлагает все этапы обучения в аудиториях и на тренажёрах для опытных пилотов, чтобы они могли получить квалификационный рейтинг и периодически проходить обучение для различных компетентных органов. Предлагаемая подготовка специалистов по техническому обслуживанию включает в себя обучение по типам, курсы по эксплуатации двигателя, техническую подготовку (в том числе по авионике), а также курсы личностного роста, направленные на привлечение, продвижение по службе и удержание специалистов по техническому обслуживанию.



Уникальный рейс по наблюдению за лунным затмением выполнен из Внуково

В ночь с 7 на 8 сентября 2025 года аэропорт Внуково обеспечил реализацию уникального научно-просветительского проекта Astro Night, приуроченного к полному лунному затмению. Сразу четыре самолета совершили полет с вылетом и посадкой во Внуково. Когда наступила полная фаза затмения, чистое небо Северного Урала высоко над облаками и отсутствие засветки с земли обеспечили беспрецедентную видимость.

Рейс организован научно-технологической гильдией «Рубежи науки» при поддержке Роскосмоса. Так, одно из воздушных судов, принявших участие в проекте - Ту-204 Центра подготовки космонавтов им. Ю. А. Гагарина. Особую значимость событию придало участие в полете космонавтов Роскосмоса Андрея Бабкина, Константина Борисова, Дмитрия Петелина и командира отряда космонавтов, рекордсмена по суммарному времени пребывания на орбите Олега Кононенко.

Космонавты Роскосмоса комментировали происходящее в реальном времени, став не просто экспертами на борту, а настоящими проводниками между космической наукой и общественностью. Их комментарии и личные истории стали ценным вкладом в популяризацию космоса и науки, превратив полет в настоящую «лекцию в небе».



На борту каждого из самолетов также присутствовали профессиональные астрофизики и опытные астрономы-наблюдатели. Они комментировали каждую фазу происходившего астрономического явления и помогали пассажирам проводить наблюдения и съемку лунного затмения.

Маршрут полета был рассчитан астрономом и популяризатором наукоемких наблюдений Станиславом Коротким. «Для меня главный вызов и восторг - просчитать траекторию этого четырехчасового полета с ювелирной точностью. Чтобы каждый пассажир, глядя в иллюминатор, увидел багровую Луну в пик затмения - не скрытую облаками, а в чистой арктической вышине», - отметил ученый.

Свой расчет приходился на каждые 150 километров полета. Это обеспечило нахождение Луны близко к центру иллюминатора на протяжении всего путешествия. В итоге на высоте около 10 тысяч метров удалось создать идеальные условия для наблюдения за астрономическим явлением.

«Для Внуково обеспечение такого рейса – это не просто работа наземных служб по его безупречному обслуживанию. Напомним, что именно здесь базируется авиакомпания «Космос». Внуковский аэропортовый комплекс выпускает и принимает воздушные суда с космонавтами на борту как перед космическими полетами, так и после них. Мы гордимся, что наша инфраструктура способствует реализации проектов, которые укрепляют статус России как космической державы», - отметили в аэропорту.



Северная Америка усиливает позиции, Европа слабеет

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 36-й неделе (с 1 по 7 сентября) глобальная активность бизнес-джетов достигла 73678 рейсов, что на 10% больше, чем на той же неделе 2024 года. За последние 52 недели самой активной остаётся 26-я неделя 2025 года с 78808 рейсами бизнес-джетов, тогда как самой слабой стала 2-я неделя 2025 года, когда было зафиксировано 60510 полётов.

С начала сентября (1-8 число) наблюдался устойчивый рост активности в бизнес-джетах: общий трафик в мире увеличился на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а налёт вырос на 10%. Лидерами рынка стали лёгкие и суперсредние самолёты, на долю которых пришлось почти половина всех рейсов и которые показали двузначный рост. Кроме того, значительный рост продемонстрировали сверхдальние и тяжёлые джеты. Единственное значительное снижение наблюдалось в сегменте бизнес-лайнеров.

Что касается эксплуатантов, то долевые операторы показали рост на 17% как по количеству рейсов, так и по налёту, в то время как сегмент управления воздушными судами немного снизился.

Aircraft Segment	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
Light Jet	22,026	26.1%	13.6%	28,771	21.3%	11.5%
Super Midsize Jet	18,060	21.4%	14.4%	28,649	21.2%	15.9%
Heavy Jet	11,549	13.7%	9.5%	20,292	15.0%	9.0%
Super Light Jet	9,075	10.8%	3.8%	12,063	8.9%	2.2%
Ultra Long Range Jet	8,995	10.7%	9.2%	23,886	17.7%	8.6%
Midsize Jet	7,208	8.6%	10.2%	10,606	7.8%	8.3%
Very Light Jet	4,707	5.6%	9.8%	6,224	4.6%	14.3%
Entry Level Jet	1,954	2.3%	2.2%	2,397	1.8%	0.8%
Airliner/Bizliner(Jet)	681	0.8%	-12.8%	2,257	1.7%	-18.5%
Airliner/Bizliner(Prop)	1	0.0%		7	0.0%	
Grand Total	84,256	100.0%	10.5%	135,152	100.0%	9.6%

Глобальный трафик бизнес-джетов по сегментам воздушных судов, 1-8 сентября 2025 г.

Анализ показателей по регионам

Северная Америка: стабильный рост на 13% во главе с Техасом

Североамериканский рынок на 36-й неделе зафиксировал рост на 13% в годовом исчислении, общее количество вылетов достигло 51063, что на 13% больше, чем на 36-й неделе прошлого года. США повторили эту тенденцию, показав рост на 13% с более чем 49000 рейсов.

Среди ключевых штатов Техас показал лучший результат, рост на 15% в годовом исчислении, при этом активность в Part 135 и 91K в штате выросла ещё больше (+17% в годовом исчислении). Между тем, по всем типам операторов Флорида показала рост на 12%, а Калифорния немного отстала, с ростом на 9%.

Европа: более слабая активность со разнонаправленными тенденциями по странам

На 36-й неделе европейский рынок отставал от мирового роста, активность сократилась на 7% по сравнению с предыдущей 35-й неделей и на 2% по сравнению с той же неделей 2024 года. В Великобритании и Германии наблюдалось незначительное снижение на 1% в годовом исчислении, в то время как Франция показала худшие результаты с падением на 11%.

Относительно оптимистичный результат в Швейцарии, где рост составил 9% в годовом исчислении. В Италии также зафиксировано увеличение на 5% по сравнению с 2024 годом, несмотря на падение на 5% по сравнению с предыдущей неделей. За последние четыре недели

общий трафик в Европе составил почти 50000 рейсов, что отражает лишь скромный годовой рост на 2%.

Остальной мир: сильная динамика в Африке и Южной Америке

В остальном мире тенденции 36-й недели были разнонаправленными. На Ближнем Востоке количество рейсов сократилось на 6% по сравнению с предыдущей неделей и на 5% в годовом исчислении. В Африке, напротив, активность выросла на 22% по сравнению с прошлым годом, достигнув почти 800 рейсов, в то время как в Азии число рейсов снизилось на 4%, но всё же выросло на 7% за последние четыре недели. Южная Америка продемонстрировала самую сильную динамику: количество вылетов выросло на 19% в годовом исчислении и превысило 10500 за последние четыре недели.

Анализ текущих событий

Гран-При Италии

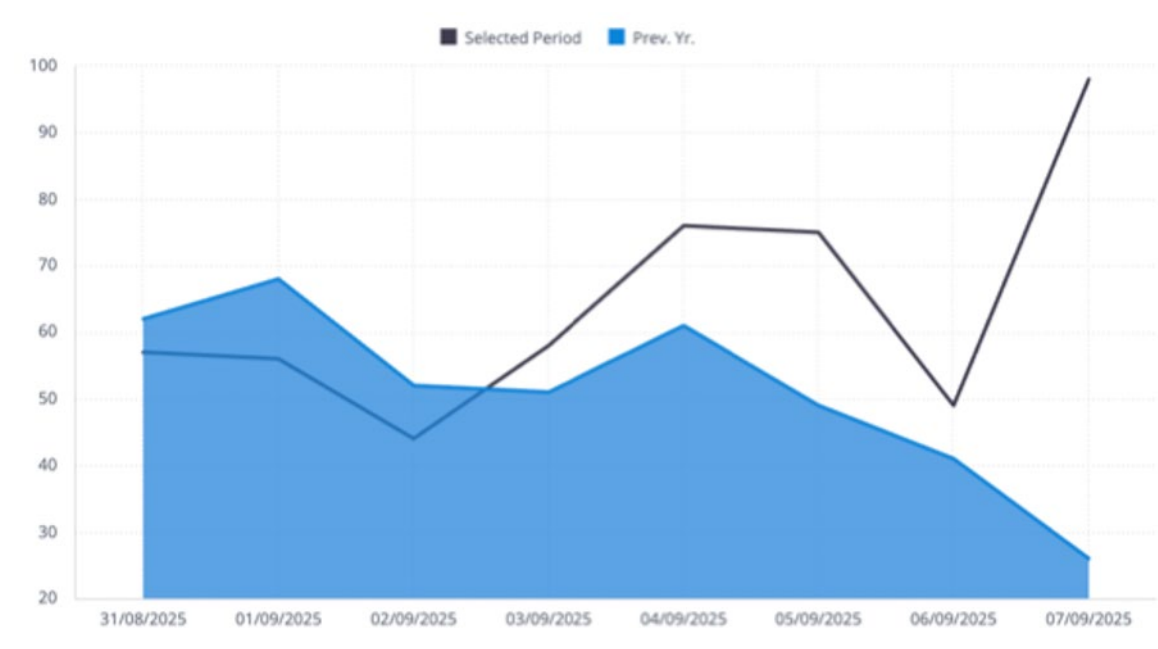
Аэропорты рядом с местом проведения Гран-При Италии Формулы-1 в Монце (LIML, LIME, LIMC) зафиксировали большой трафик бизнес-джетов. В день гонки (7 сентября) в близлежащие аэропорты прибыло 98 бизнес-джетов, что больше, чем 55 рейсов в предыдущее воскресенье.

За период проведения гонки было зарегистрировано более 200 прибытий, из которых лидировали чартерные рейсы — 75, далее следовали полёты воздушных судов под управлением — 56 и долевые рейсы — 38. Доминировали лёгкие и суперсредние бизнес-джеты, на которые в совокупности пришлось более 40% прибытий, также был значительным спрос на сверхдальние и тяжёлые самолёты — 42 и 34 рейса соответственно.

Самые загруженные направления были из Лондона (17 рейсов), Оль-

бии (16) и Ниццы (13), а также крупных итальянских транспортных узлов, таких как Рим, Неаполь и Венеция.

Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует: «Северная Америка продолжает поддерживать глобальную тенденцию, демонстрируя стабильный рост, в то время как более слабые показатели Европы отражают сохраняющиеся трудности, несмотря на положительные моменты в Швейцарии и Италии. Между тем, Африка и Южная Америка становятся выдающимися драйверами роста, придавая новый импульс за пределами традиционных основных рынков. Такие крупные события, как Гран-При Италии, подчеркивают уникальную роль отрасли в объединении глобальных центров бизнеса и образа жизни».



Прибытие бизнес-джетов в аэропорты LIML, LIME, LIMC в преддверии Гран-При Формулы-1 в Монце свидетельствует о росте спроса по мере приближения мероприятия

GAMA: поставки выросли только у бизнес-джетов и поршневых самолётов

Ассоциация производителей авиации общего назначения (GAMA) опубликовала отчёт о поставках и доходах за первые два квартала 2025 года. Результаты за первые шесть месяцев текущего года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года демонстрируют рост поставок в

сегментах бизнес-джетов и поршневых самолётов, а также рост общей стоимости поставок воздушных судов.

По сравнению с аналогичным периодом 2024 года поставки поршневых самолётов во вто-

ром квартале 2025 года увеличились на 5,1% (810 единиц), турбовинтовых – на 4,3% (268 единиц), а бизнес-джетов – на 9,9% (354 единицы). Стоимость поставок самолётов во втором квартале 2025 года составила \$12,3 млрд, увеличившись на 9,9%.

В вертолётном сегменте поставки поршневых вертолётов во втором квартале 2025 года сократились на одну единицу по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив 106 машин, а газотурбинных – на 2,3%, до 302 вертолёта. Стоимость поставок гражданских вертолётов составила \$2,0 млрд.

Отчет GAMA за первое полугодие 2025 года

Поставки самолётов и доходы в первом полугодии 2025 г.

Сегмент	2024	2025	Изменение
Поршневые	771	810	5,1%
Турбовинтовые	280	268	-4,3%
Бизнес-джеты	322	354	9,9%
ВСЕГО	1 373	1 432	4,3%
СТОИМОСТЬ	\$11,2 млрд	\$12,3 млрд	9,9%

Поставки вертолётов и доходы в первом полугодии 2025 г.

Сегмент	2024	2025	Изменение
Поршневые	107	106	-0,9%
Газотурбинные	309	302	-2,3%
ВСЕГО	416	408	-1,9%
СТОИМОСТЬ	\$1,7 млрд	\$2,0 млрд	20,3%



JetNet прогнозирует поставку 9700 бизнес-джетов до 2034 года

Учитывая, что объем заказов производителей деловых самолётов стабилизировался на уровне \$55 млрд, а рыночный оптимизм в третьем квартале резко возрос, последний рыночный прогноз JetNet IQ значительно повышает ожидания на ближайшие 10 лет, согласно которому до 2034 года будет поставлено 9700 самолётов стоимостью \$335 млрд. В прошлогоднем докладе компания прогнозировала поставку 8644 бизнес-джетов на сумму \$262 млрд до 2033 года.

На саммите JetNet IQ 2025 в Вашингтоне, округ Колумбия, создатель JetNet IQ Роллан Винсент опубликовал прогноз на 10 лет и результаты опроса за третий квартал. «Мы ожидаем, что объём за-

казов составит \$55 млрд, и это займет пару лет работы. Есть ли у нас проблема со спросом в нашей отрасли? Нет. У нас проблема с поставками. У нас проблема с рабочей силой. Но это то, что мы называем хорошими проблемами».

По прогнозам JetNet, на крупноразмерные сверхдальние самолёты будет приходиться почти половина, 49,4%, долларовой стоимости, но пока только 22,5% в количественном отношении. По объёму поставок лёгкие джеты займут 19,5% рынка, за ними последуют суперсредние самолёты (17,1%). Несмотря на это, по словам Винсента, в последние годы наибольший рост портфеля заказов пришелся на средние и лёгкие бизнес-джеты.



В целом, ожидается, что в течение следующих 10 лет парк бизнес-джетов будет увеличиваться со среднегодовым темпом 2,15% и к 2035 году достигнет 30400 самолётов. Что касается турбовинтовых самолётов, то прогноз более сдержанный: ожидаемый среднегодовой прирост составит 0,28%, а объём поставок до 2034 года составит 4100 воздушных судов, 88,5% из которых – это однодвигательные модели. Объём продаж за это время достигнет \$24 млрд.

В 2025 году JetNet ожидает поставку 825 новых бизнес-джетов, что на 8% больше, чем в прошлом году, и 365 новых турбовинтовых самолётов, что на 5% меньше. Это связано с тем, что производители уже около двух лет не могут нарастить производство из-за ограничений в цепочках поставок, медленной сертификации и нехватки рабочей силы. По этой причине JetNet считает, что поставки увеличатся ещё больше во второй половине прогнозируемого периода, сказал Винсент. «Это также следует за недавним введением 100%-ного возмещения расходов на деловые воздушные суда — так называемого амортизационного бонуса. Последний опрос IQ показал, что более половины респондентов заявили, что возвращение налоговых изменений повысит вероятность покупки нового самолёта в ближайшие 12 месяцев».

Что касается общих настроений, то по сравнению с предыдущим кварталом изменения были заметны. Во втором квартале 51,9% респондентов были настроены пессимистично в отношении текущих рыночных условий для бизнес-авиации, в то время как только 34,4% полагали, что рынок преодолел минимальную точку; чистый оптимизм составил

-17,5%. Однако в третьем квартале чистый оптимизм подскочил до +28,4%. 57,9% респондентов заявили, что рынок преодолел минимальную точку, а 29,5% по-прежнему считают, что он находится на спаде. Показатель чистого оптимизма был на самом высоком уровне с третьего квартала 2022 года.

«Во всех регионах мира наблюдается тенденция к росту оптимизма, «это действительно хороший показатель на конец года», - сказал Винсент. Европа, по его словам, лидирует по росту оптимизма, чему способствуют значительные денежные потоки и тот факт, что многим ещё предстоит открыть для себя бизнес-авиацию.

«Мы наблюдаем несколько ключевых показателей, указывающих на состояние рынка: настроения клиентов, продажи поддержанных бизнес-джетов с начала года, количество летающих самолётов, количество невыполненных заказов и улучшение намерений по покупке самолётов, хотя последнее всё ещё остается на несколько низком уровне», — сказал Винсент.

Что касается вторичного рынка, то по состоянию на 31 июля объём сделок с бизнес-джетами вырос на 10% в годовом исчислении, а запасы оставались на прежнем уровне.

Несмотря на оптимистичный прогноз рынка деловой авиации, JetNet предупреждает, что экономический рост на большинстве ключевых рынков замедлился, а геополитические риски остаются высокими. Кроме того, неопределённость в отношении тарифов остается проблемой.

В ходе последнего опроса 43,8% респондентов заявили, что они полностью или в некоторой степени согласны с тем, что неопределённость в отношении тарифов может привести к задержке планов покупок в течение следующего года. Однако этот показатель был немного выше, чем 52,4% в опросе, проведённом во втором квартале.

«Мы убедились в том, что трансатлантической войны у нас нет», — сказал Винсент. «Мы думали, что вот-вот начнется трансатлантическая война, как только появятся непосредственные последствия объявления тарифов, но этого не произошло. Это хорошо. Но у нас есть много геополитических рисков».

Несмотря на это, основные настроения остаются сильными: 64,1% участников опроса полностью согласны с тем, что без бизнес-авиации их компания была бы менее успешной и прибыльной.

В то же время, отвечая на вопрос о возможностях инвестирования в авиационную отрасль, 23,3% респондентов заявили, что вложили бы деньги в ТОиР. За ними последовали ГВО (14%). Только 3% заявили, что инвестировали бы в электрические воздушные суда. Кроме того, опрос по-прежнему показывает нежелание использовать экологически чистое авиационное топливо: почти половина, 47,6%, заявили, что они не согласны с тем, что они будут использовать SAF в следующем году. Еще 18,7% затруднились ответить.



Во Внуково-3 прошла Международная выставка деловой авиации RUBAE 2025

10 сентября 2025 года на территории Центра Бизнес-Авиации Внуково-3 состоялась торжественная церемония открытия традиционной выставки RUBAE 2025 (Russian Business Aviation Exhibition).

Открывая праздничное мероприятие, Председатель Межгосударственного авиационного коми-

тета Олег Сторчевой приветствовал участников RUBAE 2025 и отметил, что деятельность бизнес-авиации показывает высокий уровень безопасности полётов. Это в том числе подтверждает и анализ безопасности полётов Межгосударственного авиационного комитета. «Хочу пожелать, чтобы Межгосударственный авиационный комитет

и бизнес-авиация развивали свое сотрудничество только в сфере повышения уровня безопасности полётов. Участникам выставки – развития деловых контактов, успешной и продуктивной работы и, конечно, безопасных полётов», – пожелал Председатель МАК представителям этого сектора гражданской авиации.



Генеральный директор АО «Международный аэропорт «Внуково» Дмитрий Ерзакович подчеркнул значимость Внуково-3 как ключевого хаба деловой авиации и его вклад в развитие отрасли: «Сегодняшнее открытие RUBAE 2025 – это не просто дань традиции, это символ надежды и уверенности в будущем деловой авиации. Мы верим, что эта выставка станет отправной точкой для перезапуска бизнес-процессов в нашей отрасли, даст новый импульс для развития и международного сотрудничества. RUBAE 2025 – это уникальная возможность для каждого заявить о себе на российском рынке, представить свои инновационные разработки, найти новых партнёров и укрепить существующие связи. Здесь созданы все условия для комфортной работы и эффективного взаимодействия. Деловая программа выставки предоставит возможность обсудить актуальные вопросы отрасли, продемонстрировать инвестиционную привлекательность России и привлечь новые технологии для развития инфраструктуры деловой авиации. Уверен, что RUBAE 2025 станет успешной платформой для укрепления позиций деловой авиации в России и мире».

Управляющий директор АО «Центр Бизнес-Авиации» Георгий Шаров добавил: «RUBAE – это не

просто выставка, это уникальная площадка, где встречаются профессионалы, лидеры отрасли и новаторы. Сегодня начинается время возможностей! RUBAE 2025 – это шанс заявить о себе, представить свои достижения и технологии широкой аудитории. Но самое главное – это возможность установить новые деловые контакты и найти стратегических партнеров. Уверен, что здесь, на этой площадке, зародятся новые проекты и перспективные альянсы, которые внесут существенный вклад

в развитие деловой авиации. Желаю вам плодотворной работы, успешных переговоров и взаимовыгодного сотрудничества!».

После приветственных речей почетные гости торжественно перерезали красную ленту и объявили выставку открытой.

RUBAE 2025 – это отраслевое мероприятие в России и странах СНГ, которое объединяет многочис-

ленных представителей бизнес-авиации на единой площадке и выступает для них эффективной дискуссионной платформой. Под крышей ангара Внуково-3, который на 2 дня (с 10.09.2025 по 11.09.2025) стал выставочным павильоном, были предоставлены идеальные условия для встречи всех представителей индустрии бизнес-авиации. Эта выставка дала уникальную возможность на одной площадке заявить о своем присутствии на российском рынке производителям авиационной техники, оператор-



рам бизнес-авиации и авиаброкерам, производителям салонов и специального оборудования для бизнес-джетов, аэропортам и бизнес-терминалам, топливозаправочным комплексам, поставщикам бортового питания и другим компаниям, работающим в области бизнес-перевозок.

На RUBAE 2025 были представлены стенды лидеров бизнес-авиации. На статической экспозиции можно было ознакомиться непосредственно

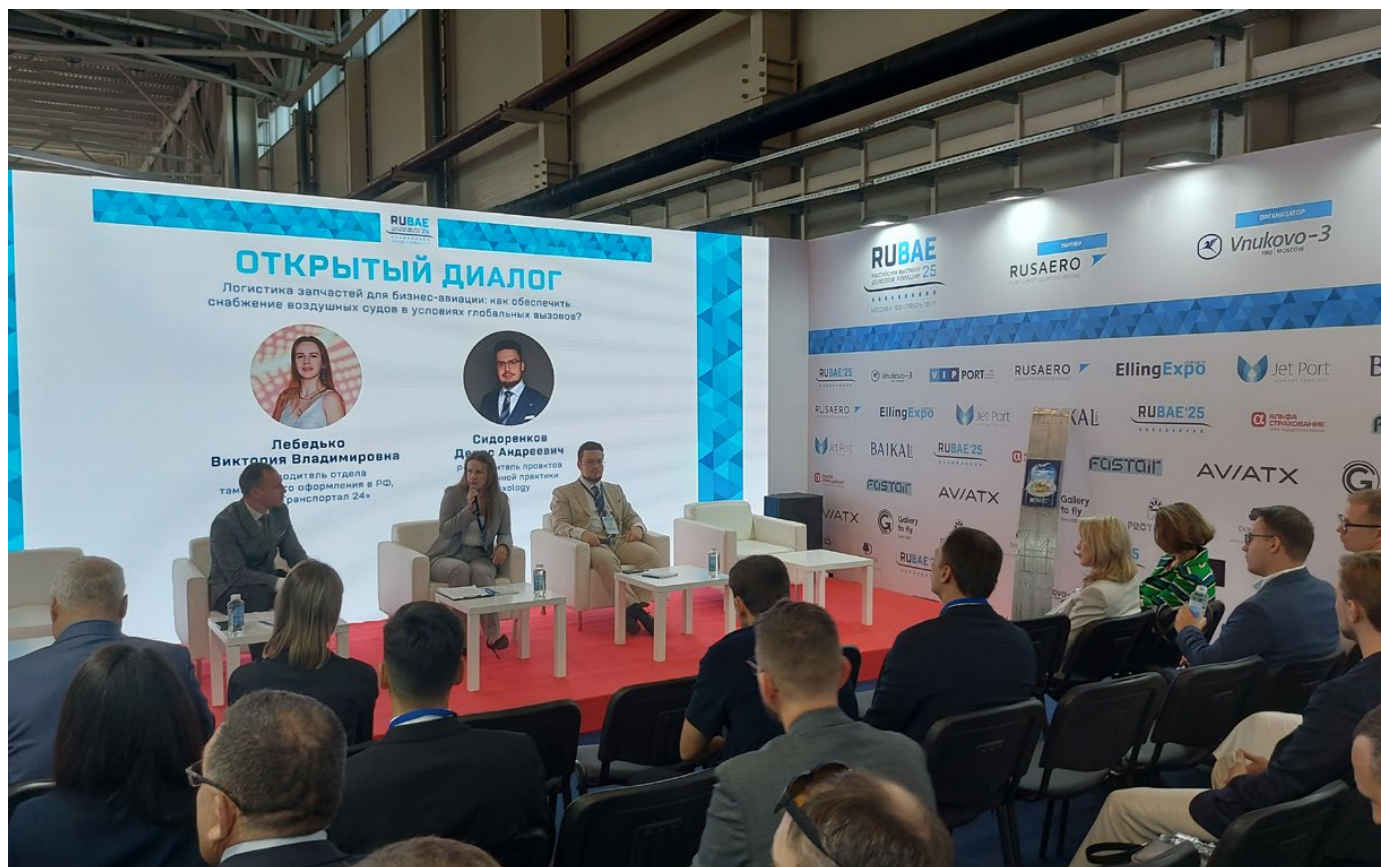
с представленными воздушными судами: Hawker 750, Hawker 800XP, Bombardier Challenger 850, Bombardier Global Express, Cessna 525CJ, Cessna 500, ЯК40, Cessna 182, а также Ту-204-300, МИ-38, Robinson R44, и другими.

В рамках деловой программы посетителям был предоставлен уникальный шанс принять участие в дискуссиях на актуальные отраслевые темы. Серия встреч с экспертами отрасли прошла в ангаре Вну-

ково-3 в специально оборудованном зале. Были обсуждены такие важные темы:

- Импортозамещение и технологическая независимость.
- Финансовые вызовы и устойчивость отрасли.
- Новые маршруты и международное сотрудничество.
- Таможенные и логистические барьеры. Как обеспечить авиаотрасль запчастями в нынешних условиях?
- Кризис-менеджмент в авиации. Как сохранить репутацию в условиях турбулентности?
- Маршруты под спрос: как запускать рейсы, которые выбирают?
- Безопасность полетов 2025+: Как новые регламенты изменят авиацию?

Внуково-3 является крупнейшим Центром Бизнес-Авиации в России и восточной Европе с собственной развитой инфраструктурой, двумя VIP терминалами, автопарковками и благоустроенной охраняемой территорией. Перронный и ангарный комплексы позволяют производить обслуживание и размещать одновременно более 250 воздушных судов различных типов и модификаций. Преимущества использования ангаров в нашей климатической зоне очевидны: они помогают сохранить дорогостоящую авиационную технику от климатических и биологических неблагоприятных факторов, а также производить техническое обслуживание. Ангарные помещения оснащены системами отопления, вентиляции, освещения, а также автоматической системой пожаротушения. Именно благодаря таким возможностям мероприятия международного уровня проводятся на площадке Внуково-3.



Самолёт недели

Оператор/владелец: **Weltall Avia**

Тип: **Bombardier Challenger 850**

Год выпуска: **2003 г.**

Место съёмки: **сентябрь 2025 года, Moscow Vnukovo - UUWW, Russia**



Фото: Дмитрий Петрович