



На минувшей неделе сразу два производителя анонсировали выход на рынок новых моделей. Так Gulfstream объявила о запуске совершенно нового суперсреднего Gulfstream G300, который станет новейшим бизнес-джетом, пополнившим её линейку самолётов нового поколения. G300 заменит Gulfstream G280 и будет оснащён фирменными панорамными овальными окнами Gulfstream Panoramic Oval, а также совершенно новой кабиной экипажа Harmony Flight Deck, которая включает в себя авионику нового поколения для повышения безопасности и эксплуатационной эффективности.

A SyberJet Aircraft представила новый лёгкий реактивный самолёт SJ36. Девятиместный бизнес-джет нового поколения в настоящее время находится в разработке, а его сертификация запланирована на 2032 год. SJ36, являясь развитием сертифицированного FAA самолёта SyberJet SJ30-2, призван стать лидером практически во всех категориях лёгких реактивных самолётов. Подробнее о новых джетах читаем в этом выпуске.

Согласно последнему прогнозу рынка Международной ассоциации авиадилеров (IADA), вторичный рынок деловых самолётов входит в четвертый квартал в более благоприятном состоянии, чем во время постпандемийного всплеска. IADA связывает формирование спроса на рынке США с двумя изменениями в политике. Во-первых, возобновление 100% амортизационной премии (теперь постоянной) для новых или подержанных воздушных судов, введенных в эксплуатацию 20 января 2025 года или позднее. По данным IADA, это «подтолкнуло спрос, обострило необходимость закрытия сделок до конца года и повысило чистую доступность для покупателей из США». Во-вторых, июльское предварительное соглашение между США и ЕС сохранило беспопышную торговлю воздушными судами, двигателями и запчастями, что снизило значительную неопределенность в трансграничных сделках.



## Активность на 39-й неделе осталась на прежнем уровне, четырёхнедельный тренд +7%

WINGX: Хотя 39-я неделя осталась на уровне прошлого года, четырёхнедельная тенденция показывает, что мы всё ещё растём на 7%, что отражает устойчивый базовый спрос. Мероприятия в Нью-Йорке, такие как Генеральная Ассамблея ООН и Кубок Райдера, вызвали, как и ожидалось, большой трафик **стр. 24**

## Вторичный рынок стабилизируется в четвёртом квартале

Согласно последнему прогнозу рынка Международной ассоциации авиадилеров (IADA), вторичный рынок деловых самолётов входит в четвертый квартал в более благоприятном состоянии, чем во время постпандемийного всплеска **стр. 26**

## Gulfstream представил замену G280 – суперсредний G300

Gulfstream Aerospace объявила о запуске совершенно нового суперсреднего Gulfstream G300, который станет новейшим бизнес-джетом, пополнившим её линейку самолётов нового поколения. G300 заменит Gulfstream G280 **стр. 28**

## Владельцы авиатакси захотели сами выдавать себе сертификаты на перевозку

Владельцы авиатакси захотели сами выдавать себе сертификаты на эксплуатацию самолетов и перевозки. С этим предложением, а также создавать авиакомпания с одним воздушным судном и пилотом в Минтранс обратилась профильная ассоциация **стр. 30**

## «Космическая связь» провела тесты в ходе подготовки внедрения Wi-Fi на самолётах

Государственное предприятие «Космическая связь» (ГП КС) провело ряд испытаний с российскими разработчиками, создающими оборудование для обработки сигнала геостационарных спутников связи. Тесты прошли в рамках усилий компании по внедрению интернета на борту российских самолётов, рассказал в интервью ТАСС глава предприятия Алексей Волин.

В декабрьском интервью ТАСС Волин подчеркнул, что его предприятие намерено раньше всех обеспечить широкополосный доступ в интернет на пассажирских самолетах.

«Мы провели тесты с рядом российских разработчиков, которые занимаются таким оборудованием», - ответил Волин на вопрос, каким образом

«Космическая связь» планирует добиться первенства. Он добавил, что в России уже летают борты, оборудованные устройством, которое позволяет обеспечивать интернет на борту, но для запуска их в серию необходимо массовое производство отечественных пассажирских самолётов.

Глава «Космической связи» пояснил, чем такое устройство отличается от привычного спутникового модема. «Спутниковый модем у вас стационарный, а самолёт у вас постоянно находится в движении. Нужно, чтобы он не терял спутник в процессе полёта, а также имел возможность переключаться со спутника на спутник при очень долгом перелёте, когда вы выходите из зоны одного космического аппарата и попадаете в зону действия другого», - подчеркнул Волин.



### 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

## НБАА приветствует соглашение с ЕС о нулевых пошлинах на аэрокосмическую продукцию

Национальная ассоциация деловой авиации (НБАА) заявила, что «приветствует» публикацию руководства по недавнему торговому соглашению между США и ЕС. На прошлой неделе Белый дом подтвердил, что официально вступает в силу соглашение, которое включает возврат к нулевым пошлинам на импорт и экспорт аэрокосмической продукции с ЕС.

Ранее в этом году администрация США ввела 10% тариф на большинство самолётов и комплектующих, импортируемых в США из ЕС. Эти положения больше не распространяются на воздушные суда и комплектующие, которыми торгуют между двумя странами, начиная с 1 сентября 2025 года.

Президент и генеральный директор НБАА Эд Болен заявил: «В прошлом году гражданская авиация США достигла положительного сальдо торгового баланса в размере \$104 млрд, опередив все другие сектора торговли и промышленностью, и является лидером по экспорту с 1979 года, когда

Соглашение о торговле гражданскими воздушными судами установило равные условия с десятками других стран, не внося при этом никаких пошлин».

Это руководство было опубликовано после заключения торгового соглашения, объявленного в конце июля. В целом оно соответствует аналогичной политике нулевых пошлин на воздушные суда и комплектующие, опубликованной в июне с Великобританией, и, отдельно, с Японией, опубликованной в начале сентября.

«НБАА приветствует возвращение администрации к взаимному соглашению о нулевых пошлинах с ЕС на воздушные суда и комплектующие», — сказал Болен. «Эта новая политика и сопутствующие рекомендации будут способствовать дальнейшим инновациям в аэрокосмической отрасли, росту торгового сальдо и помогут сектору продолжать вносить значительный вклад в экономику США и рост занятости».



**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**

## Metrojet получила сертификат эксплуатанта Каймановых островов

Управление гражданской авиации Каймановых островов выдало Metrojet сертификат эксплуатанта (АОС). Metrojet, одна из ведущих азиатских компаний деловой авиации, впервые перенесла свою деятельность за пределы Азии.

«Установление нашего присутствия на Каймановых островах и получение сертификата эксплуатанта — ключевой шаг в нашей долгосрочной стратегии роста», — заявил Дэйв Йип, генеральный директор Metrojet. «Это отражает нашу приверженность к операционному совершенству и фокус на предоставлении гибких и высококачественных решений в сфере деловой авиации клиентам по всему региону».

Компания Metrojet добавила свой первый самолёт в сертификат эксплуатанта Каймановых островов и планирует вскоре добавить второй. С получением сертификата эксплуатанта эти самолёты могут быть доступны для чартера.

Гонконгский оператор бизнес-джетов основал новую компанию Metrojet SEZC в Джорджтауне (Каймановы острова). Компания наняла первого сотрудника на Каймановых островах.

У Metrojet есть центры технического обслуживания в Гонконге и в городе Кларк (Филиппины).



**Weltall**  
avia

**НАШ ФЛОТ**

- CHALLENGER 850
- HAWKER 850XP
- HAWKER 800XP
- HAWKER 800
- HAWKER 700

weltall.aero  
8 800 500 2151  
+7 (495) 129 29 04  
charter@weltall.ru

**BUSINESS AVIATION OPERATOR**  
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

## Gogo Plane Simple одобрена для самолётов Falcon 7X/8X

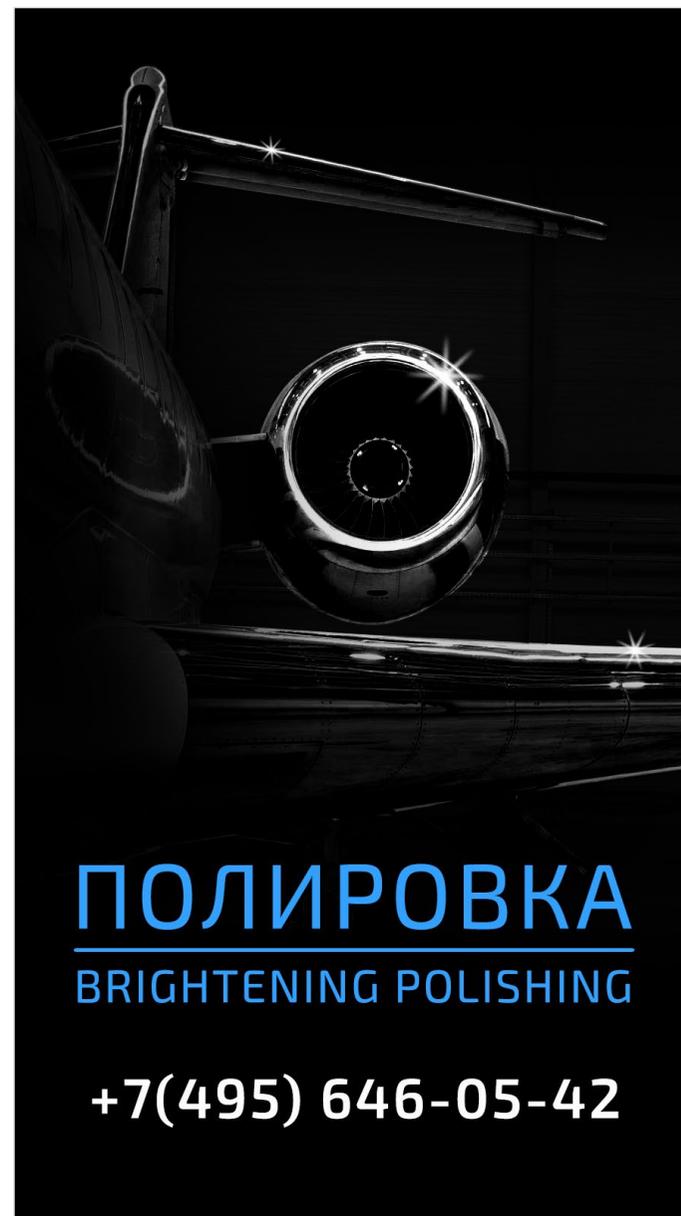
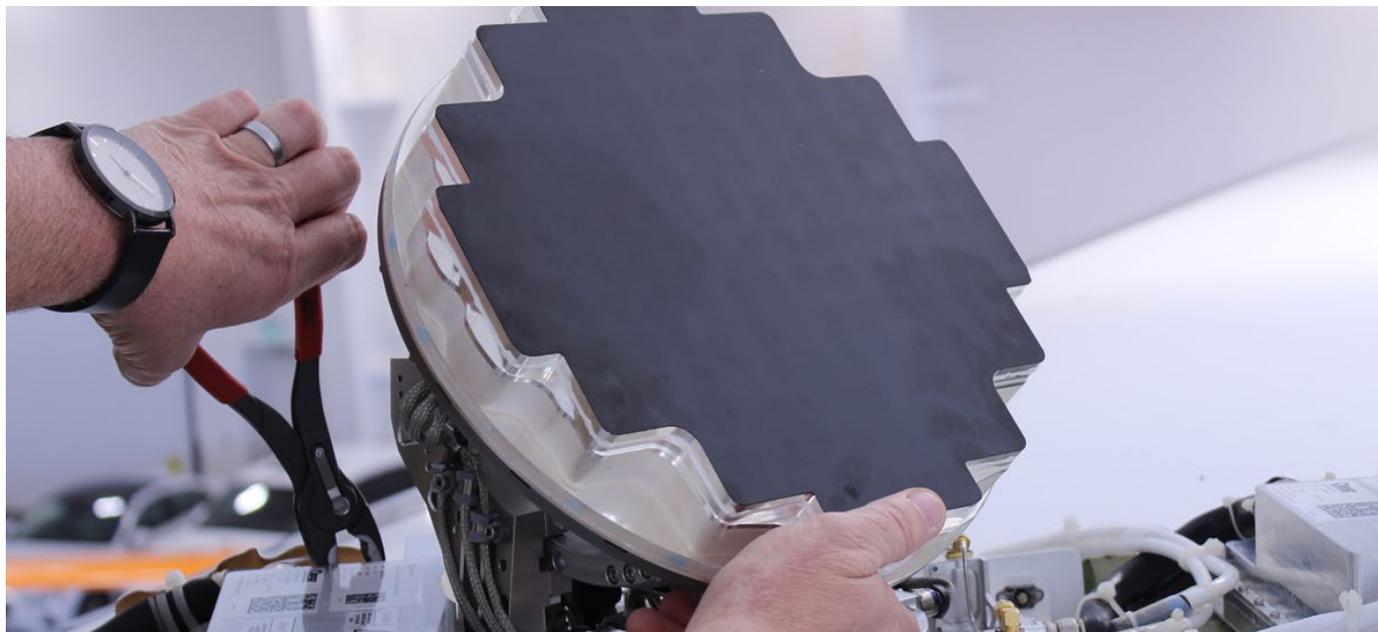
EASA выдала дополнительный сертификат типа (STC) для установки хвостовой антенны Gogo Plane Simple Ка-диапазона на самолёты Dassault Falcon 7X и 8X. Gogo и сервисный центр Dassault в Ле-Бурже совместно разработали STC, и первая установка была выполнена на Falcon 7X.

Установка Plane Simple обеспечивает доступ к спутниковой сети Viasat GX Ка-диапазона. Это обеспечивает высокоскоростное соединение и позволяет «нескольким пассажирам, используя несколько устройств, одновременно получать доступ к потоковому видео, конференц-связи, электронной почте, голосовым вызовам и нескольким цифровым приложениям», — сообщает Gogo.

Установка системы Plane Simple доступна в за-

водских и авторизованных сервисных центрах Dassault Falcon. Gogo планирует получить аналогичные разрешения от FAA, Министерства транспорта Канады и бразильского ANAC. Установка включает в себя два блока: антенну Plane Simple и маршрутизатор SDR Gateway.

«Терминалы Plane Simple, специально разработанные для деловой авиации, не только повышают скорость Wi-Fi на борту, но и обеспечивают доступ к экосистеме Gogo, включающей аппаратное и программное обеспечение, наземную инфраструктуру, кибербезопасность и круглосуточную поддержку клиентов, обеспечивая первоклассное качество связи», — заявил коммерческий директор Gogo Майкл Скотт Кристенсен.



## Студия дизайна Jet Aviation получила отраслевую награду

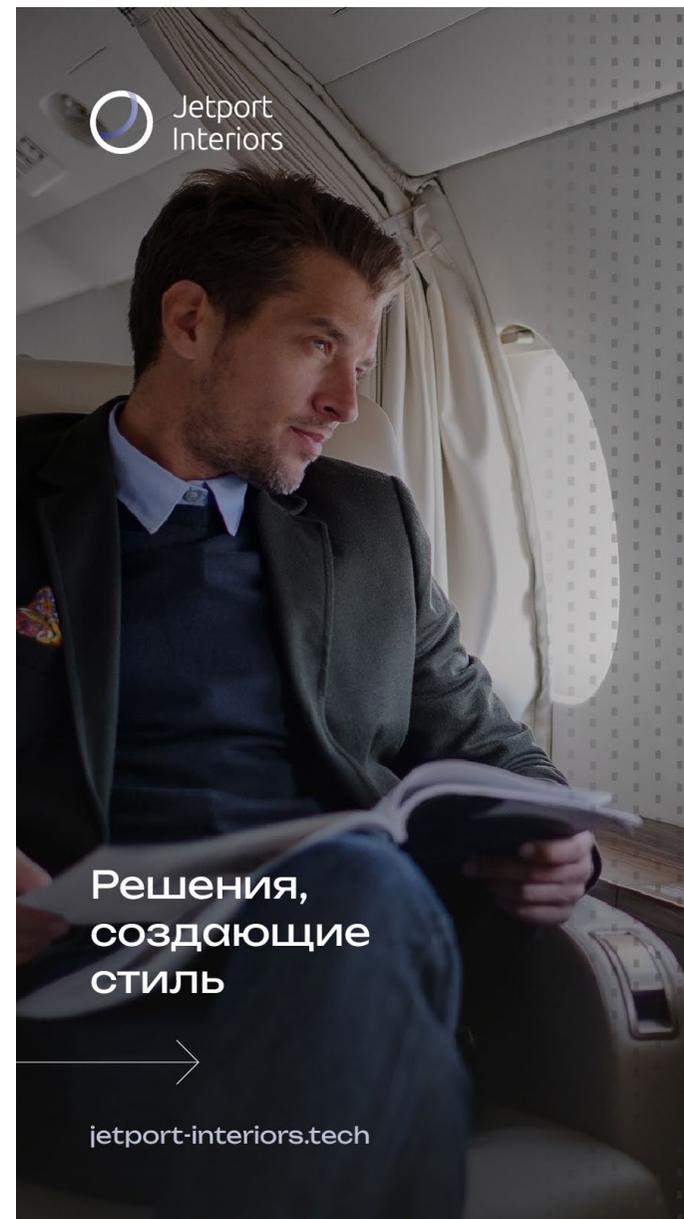
Компания Jet Aviation объявила о победе своей дизайн-студии в категории «Элитный авиационный концепт» на конкурсе Elite Awards 2025, организованном design et al. Компания победила с концептом салона Cirrus для бизнес-джета класса VVIP.

Концепция отражает приверженность компании Jet Aviation инновациям в области дизайна интерьеров самолётов, рассматривая интеграцию передовых дизайнерских технологий, таких как 3D-шпон и встроенное светодиодное освещение в шкафах, а также изогнутые панели обшивки, в обновленную концепцию салона будущего.

Эти элементы дополняются органичной минималистичной эстетикой, которая сочетает в себе

тёплые традиционные акценты, мягкие изгибы приятных на ощупь тканей, приглушенные тона и рассеянное освещение с гладкими деревянными поверхностями и элегантными металлическими акцентами. Всё пространство наполнено чувством эмоциональности, богатством материалов и продуманными деталями, благодаря чему интерьер ориентирован на впечатления пассажиров.

Премия Elite Awards отмечает достижения в области дизайна в сфере жилой недвижимости, гостиничного бизнеса, яхтинга и авиации. Номинанты выбираются организацией design et al, которая оценивает лучшие проекты года в рамках трёх ежегодных конкурсов.



## Boutsen Aviation закрыл 24-ю сделку с Falcon 7X

Во время выставки Monaco Yacht Show компания Boutsen Aviation объявила о продаже своего 24-го Falcon 7X (45-й проданный самолёт Dassault), что подтверждает глубокую экспертизу компании в области авиационной продукции Dassault и её позицию одного из ведущих игроков на европейском рынке бизнес-авиации.

Как рассказали BizavNews в компании, Falcon 7X, известный во всем мире своей элегантностью, производительностью и надёжностью, теперь пополнит парк французской авиакомпания Astonjet, которая в настоящее время переживает значительный рост. Руководствуясь своим девизом «Совершенство, основанное на страсти», компания руководствуется

неустанным стремлением к совершенству и непоколебимой страстью к авиации – ценностями, которые органично вписываются в собственную философию Boutsen Aviation.

Доминик Тринке, президент Boutsen Aviation, отметил, что 24-я сделка с Falcon 7X занимает особое место в истории компании. «Компания Dassault всегда была краеугольным камнем нашей деятельности, и каждая новая продажа Falcon отражает как нашу приверженность производителю, так и доверие наших клиентов. Мы особенно рады видеть, что этот самолёт поступает во флот Astonjet, чьи амбиции и профессионализм делают их идеальным партнёром на современном рынке деловой авиации».



### 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

## Air Culinaire приобретает британскую компанию On Air Dining

Компания Air Culinaire Worldwide расширяет свое глобальное присутствие в сфере кейтеринга для частной авиации, приобретя On Air Dining, поставщика бортового питания в лондонских аэропортах Станстед и Фарнборо, о чем компании объявили на этой неделе. Air Culinaire планирует сохранить бренд и команду On Air Dining.

Это приобретение расширяет возможности обеих компаний по обслуживанию частных самолётов по всей Великобритании и Европе при том, что On Air Dining обслуживает два самых загруженных британских хаба частной авиации.

«Учитывая продолжающийся рост европейского рынка частной авиации, это партнёрство знаменует собой важный шаг в нашем стратегическом расширении», — заявил генеральный директор Air

Culinaire Worldwide Джон Ли. «Благодаря прочным позициям On Air Dining в Великобритании и нашей глобальной инфраструктуре мы находимся в идеальном положении для масштабирования обслуживания по всему континенту, сохраняя при этом качество, которое ценят наши клиенты».

«Это приобретение — естественный шаг для On Air Dining и соответствует нашей долгосрочной стратегии роста», — добавил основатель On Air Dining Дэниел Халм. «Наши клиенты ценят постоянство, гибкость и персональное обслуживание. Благодаря поддержке Air Culinaire Worldwide мы находимся в более выгодном положении, чем когда-либо. С неизменной командой, дополнительными инвестициями в наши кухни в Станстеде и Фарнборо и расширением логистических возможностей этот шаг открывает нам путь к значительному росту».



## Sparfell получила АОС Люксембурга

Sparfell Group запустила подразделение Sparfell Luxembourg SA и получила свой четвёртый сертификат эксплуатанта (АОС), выданный Управлением гражданской авиации Люксембурга. Это новое одобрение дополняет существующие сертификаты эксплуатанта на Мальте, в Австрии и Сан-Марино и позволяет компании предлагать клиентам более широкий спектр решений.

Люксембургское одобрение представляет собой стратегическое преимущество. Оно обеспечивает доступ к ещё одной авторитетной европейской авиационной юрисдикции, укрепляет эксплуатационную надёжность и позволяет Sparfell интегрировать больше воздушных судов под управление в рамках ЕС.

Для владельцев воздушных судов и клиентов чартерных перевозок это означает более индивидуальные решения, более широкий выбор при регистрации и эксплуатации, беспрепятственное соблюдение требований ЕС и гарантию работы с оператором, зарегистрированным в нескольких ключевых юрисдикциях.

Вместе с этим одобрением Sparfell открыла свой офис в аэропорту Люксембурга, разместив его в недавно оборудованном помещении площадью 100 м<sup>2</sup> в аэропортовом центре. Местная команда уже работает и готова оказывать поддержку клиентам из этой новой базы.

## Luxaviation UK получает Challenger 650

Luxaviation UK расширяет свой парк, добавив Challenger 650, который будет доступен для чартера. Как комментируют в компании, самолёт базируется в аэропорту Фарнборо и имеет дальность полета до 7408 км, обеспечивая бесперебойное сообщение Лондона с такими мировыми хабами, как Нью-Йорк, Дубай и Лагос. Его летно-технические характеристики также обеспечивают гибкость обслуживания коротких европейских маршрутов, предоставляя путешественникам возможность выбора между удобством дальних перелётов и региональной доступностью.

Джордж Галанопулос, генеральный директор Luxaviation UK, отмечает: «Мы наблюдаем спрос на самолёты, сочетающие в себе комфорт и практичность. Challenger 650 идеально подходит на-

шим клиентам, предлагая роскошные путешествия с лётно-техническими характеристиками, подходящими для любых перелётов — от региональных до трансатлантических. Это интересное и своевременное пополнение нашего парка, особенно для тех, кто планирует летний отдых в последнюю минуту».

Имея вместимость до 12 пассажиров, Challenger 650 предлагает просторный и изысканный салон как для деловых людей, так и для туристов. Самолёт с самым широким салоном в своём классе сочетает домашний комфорт с эффективностью бизнес-класса, включая раскладывающиеся кресла, высокоскоростной Wi-Fi, полноценную кухню и передовую систему развлечений.



## FlySociety и Deus X Pay – за крипту

Чартерный брокер FlySociety начал принимать платежи в криптовалюте благодаря партнерству с поставщиком стабильных платёжных решений Deus X Pay. По словам компаний, партнёрство было создано в ответ на растущее внедрение криптовалютных платёжных решений на рынке предметов роскоши.

«Сотрудничая с Deus X Pay, мы рады предложить нашим клиентам удобство платежей в криптовалюте», - отметил Нико Кастанейра, руководитель отдела развития FlySociety. «Этот инновационный шаг не только улучшает качество бронирования, но и отражает наше стремление оставаться в авангарде решений для путешествий класса люкс. Мы считаем, что это позволит нашим клиентам бронировать свои поездки с беспрецедентной легкостью и уверенностью», - добавил он.

Ричард Крук, генеральный директор Deus X Pay, сказал: «Сотрудничество с FlySociety демонстрирует нашу общую цель – оптимизировать процессы оплаты в секторе роскошных путешествий. Наши криптовалютные решения не только упрощают процессы оплаты, но и гарантируют клиентам FlySociety безопасные и эффективные транзакции, полностью соответствующие требованиям современного цифрового мира».

Стейблкоин — это тип криптовалюты, целью которого является поддержание стабильной стоимости по отношению к определенному активу или активам, таким как фиатная валюта. Популярность криптовалюты растёт в основном благодаря США.

## Luminair получил первый из трёх самолётов Dassault Falcon 900LX

Немецкий оператор Luminair получил в аэропорту Париж Ле-Бурже (LFPB) первый из трёх самолётов Dassault Falcon 900LX, заказанных в июне. Компания заявила, что намерена начать коммерческие полёты на этом бизнес-джете уже на этой неделе после добавления его в сертификат эксплуатанта. Ещё два самолёта будут подготовлены на заводе в Литл-Роке, штат Арканзас, до конца года.

Летом текущего года Luminair объявил на международном авиасалоне в Париже, что до конца года планирует пополнить свой чартерный парк тремя самолётами Dassault Falcon 900LX. Бизнес-джеты присоединятся к трем Citation XLS, эксплуатируе-

мым компанией, которая в ноябре 2024 года получила сертификат эксплуатанта (АОС).

Бизнес-джет Falcon 900LX был выбран авиакомпанией Luminair в качестве флагмана парка дальних самолётов. 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.



## Otto получила заказ на 300 самолётов

Компания Otto Aerospace объявила о первом заказе бизнес-джета нового поколения Phantom 3500. Им стал долевым оператор Flexjet. Сделка включает в себя твёрдый заказ на 300 бизнес-джетов Phantom 3500 с дополнительным опционом. Первый полёт Phantom 3500 ожидается в 2027 году, а поставки начнутся в 2030 году. Это соглашение представляет собой один из крупнейших заказов на самолёты для производителя в истории деловой авиации.

Как ранее сообщал BizavNews, американская компания Otto Aerospace готовится выйти на высококонкурентный рынок бизнес-джетов со своим Phantom 3500, имеющим лаконичный дизайн, обещающий комфорт и производительность средне-размерного самолёта по цене лёгкого бизнес-джета. Это объявление последовало за исследованиями компании на экспериментальном самолёте Celera 500L, в ходе которых были изучены преимущества аэродинамики ламинарного потока – технологии, которая снижает лобовое сопротивление и значительно повышает топливную экономичность.

Otto Aerospace настаивает на том, что Phantom 3500 – это не обычный лёгкий джет, и намеревается бросить вызов устоявшимся игрокам, предлагая производительность и пространство салона среднего самолёта по цене, которая составляет лишь часть типичной стоимости приобретения и эксплуатации. Компания начала работу над Phantom 3500 три года назад и с тех пор завершила разработку концептуального проекта и анализ системных требований. К октябрю этого года компания планирует завершить разработку предварительного проекта.

## Jetcraft отслеживает расходы владельцев яхт и бизнес-джетов

Международная брокерская компания Jetcraft обнаружила, что состоятельные люди, как правило, тратят на яхты значительно больше, чем на деловые самолёты, но в этой тенденции наблюдается смена поколений.

В рамках яхт-шоу в Монако на прошлой неделе Jetcraft изучила взаимосвязь частной авиации и яхт, обнаружив, что около 35% владельцев последних также владеют деловыми самолётами. Этот процент варьируется в зависимости от континента: самый высокий показатель в Африке – 57%, а самый низкий в Европе – 30%. В Азии процент



владельцев яхт, владеющих также самолётами, составляет 41%, а в Северной Америке, на Ближнем Востоке и в Латинской Америке этот показатель колеблется от 38% до 39%.

Самая высокая средняя стоимость яхт на Ближнем Востоке – \$72 млн, далее следуют Азия – \$48 млн, Европа – \$41 млн, Северная Америка – \$39 млн и Латинская Америка – \$38 млн. Самая низкая средняя стоимость яхт зафиксирована в Африке – \$35 млн.

Сравнительный анализ расходов показывает, что они меняются в зависимости от возраста: старшее поколение (старше 60 лет) тратит на яхту в 4,5 раза больше, чем на самолёт. Для людей в возрасте от 45 до 60 лет этот показатель снижается до 3,9 раза, а для людей моложе 45 лет – до 2,4 раза.

Этот вывод крайне важен, отмечает Jetcraft, поскольку он подчёркивает важность своевременности. «Независимо от того, переходите ли вы от бизнеса к отдыху или одновременно балансируете между бизнесом и отдыхом, решение о покупке или продаже самолёта редко зависит исключительно от рынка. Речь идёт о жизненном этапе и личных приоритетах», – заявили в брокерской компании.

«Мы всегда знали, что самолёты и яхты играют совершенно разные роли в жизни наших клиентов», – добавил владелец и председатель совета директоров Jetcraft Джахид Фазал-Карим. «Наш последний анализ показывает, насколько чётко это различие растёт со временем. Самолёт – незаменимый инструмент бизнеса. Позже яхта становится активом для семьи и отдыха».

## Archer Aviation и Soracle запустят услуги воздушного такси в Осаке

Компания Archer Aviation объявила, что Soracle, совместное предприятие Japan Airlines и Sumitomo Corporation, назначена партнёром по развитию услуг воздушного такси в префектуре Осака. Это делает Archer единственным американским производителем eVTOL, который сыграет ключевую роль в развитии воздушного такси в Осаке.

В связи с намерением Soracle использовать eVTOL Archer Midnight в качестве основного самолёта в своём парке, соглашения с префектурой Осака и городом Осака представляют собой важный шаг на пути к созданию эксплуатационной, нормативной и общественной инфраструктуры, необходимой для обеспечения бесшумной, устойчивой и

безопасной связи между Осакой и всем регионом Кансай.

Компании Archer и Soracle в ноябре 2024 года объявили о стратегическом альянсе для совместного запуска услуг воздушного такси в Японии. Целью является предложение услуг в городах, где существующий наземный транспорт ограничен транспортными потоками или географическими барьерами. Недавно Archer и Soracle представили самолёт Archer Midnight на выставке Osaka Kansai World Expo, чтобы продемонстрировать планируемую будущую услугу воздушного такси в регионе Кансай.

Япония уже давно является мировым лидером в области внедрения передовых транспортных систем, от высокоскоростных железных дорог до современной авиационной инфраструктуры. Теперь, с надвигающейся коммерциализацией eVTOL, страна вновь готова стать одним из первых участников следующего поколения воздушных перевозок.

Хотя компания Archer планировала провести сертификацию типа FAA и ввести в эксплуатацию в США Midnight в конце 2025 года, это, вероятно, займет больше времени, чем ожидалось, учитывая недавние сокращения бюджета и персонала FAA. Однако, судя по всему, в первую очередь компания собирается начать свою деятельность в ОАЭ. В дополнение к нью-йоркской сети, Archer и United планируют запустить рейсы на Midnight в Чикаго и Сан-Франциско. Southwest Airlines также сотрудничает с Archer в создании сети воздушных такси eVTOL по всей Калифорнии.



## Beta готовится к IPO с планами по выпуску большего количества электрических самолётов

Компания Beta Technologies подала в Комиссию по ценным бумагам и биржам США форму S-1, уведомляя о своём намерении привлечь акционерный капитал путем первичного публичного размещения акций (IPO). В заявке от 29 сентября не указана дата выпуска определенного количества акций класса A и предполагаемая цена, но она раскрывает некоторые интересные аспекты амбиций американского стартапа, выходящие за рамки текущего семейства электрических самолётов Alia.

Интересно, что в заявке S-1 представлен проект 19-местного самолёта с фиксированным крылом, по-видимому, предназначенного для региональных авиалиний. Ожидается, что неназванный проект будет оснащён электродвигателем H500A мощностью 427 киловатт, разработанным Beta, у которого есть аналог мощностью 455 киловатт, предназначенный для других вариантов самолётов вертикального взлёта и посадки.

Помимо моделей Alia 250 eVTOL и CX300 с большей дальностью полёта, Beta утвердила планы по созданию автономного гибридно-электрического самолёта вертикального взлёта и посадки под названием MV250. Военные США упоминаются в качестве вероятного заказчика аппарата с предполагаемой полезной нагрузкой 900 кг, дальностью полёта 320 км и предполагаемой ценой от \$5 до \$10 млн.

В заявке Beta также содержится информация для потенциальных инвесторов о технологии аккумуляторных батарей и зарядном оборудовании. Компания заявила, что, по её оценкам, общий объём

рынка электрических и гибридно-электрических самолётов составит около 60000 единиц к 2035 году, а предполагаемая ёмкость рынка — \$250 млрд при цене за единицу в \$4 млн.

По данным Beta, компания ожидает, что самолёт CX300 получит сертификат типа в конце 2026 или начале 2027 года, а стартовый заказчик, компания Bristow, уже проводит лётные испытания в Норве-

гии. Ожидается, что самолёт Alia 250 eVTOL появится через 12 месяцев.

Незаметная инициатива Beta по выходу на IPO последовала за двумя объявлениями о партнёрстве с General Dynamics и GE Aerospace. GE Aerospace, последний из этих гигантов аэрокосмической и оборонной промышленности, объявил 4 сентября об инвестициях в компанию в размере \$300 млн.



## GlobeAir: сейчас нет жизнеспособного экономического обоснования эксплуатации eVTOL

Бернхард Фрагнер, основатель европейского оператора GlobeAir, подписавший соглашение о внедрении платформы eVTOL в свой парк воздушных судов, утверждает, что «нет экономического обоснования» для поддержки широкомасштабного внедрения этого нового класса воздушных судов, пишет Aviation Week.

«Запустить прототип и получить сертификат — это одно, но потом нужно подготовить все процессы, эксплуатационную среду и производственные мощности, и это сложно и затратно», — говорит Бернхард Фрагнер. «Где же бизнес-кейс? Я сказал [Lilium] ещё на второй встрече: „Держу пари, вы обанкротитесь. Это не работает, потому что у вас

никогда не будет бизнес-обоснования, которое позволит вернуть деньги“».

Компания GlobeAir, которая иногда называет себя службой «воздушного такси», эксплуатирует флот из примерно 20 лёгких самолётов Citation Mustang, выполняя чартерные рейсы по требованию и соединяя сеть из 984 аэропортов по всей Европе. Фрагнер надеялся использовать Lilium Jet для выполнения операций «последней мили». Компания сотрудничает с операторами вертолётов, предлагая своим клиентам такой трансфер в определённых частях континента, но столкнулась с серьёзными проблемами при использовании этой модели.

«Летать на частных самолётах приятно и эффективно, но последняя миля всегда утомительна», — рассказал он Aviation Week. «Вы эффективны в самолёте, но теряете все преимущества и эффективность на последней миле. Когда речь зашла о eVTOL и первых концепциях, мне очень хотелось узнать больше, потому что я знал, что эксплуатация вертолётов дорогая, и мы выяснили, что, в частности, женщины-клиенты не любят летать на них».

Получив отзывы клиентов, которые показали, что женщины отказываются от вертолётов из-за вибрации, шума и опасений по поводу безопасности, GlobeAir начала изучать развивающийся рынок eVTOL. В сентябре 2022 года компания подписала меморандум о взаимопонимании с Lilium, которая предоставила ей эксклюзивные права на полёты на самолётах Lilium Jet по ряду маршрутов в Средиземноморье.

«Этот новый подход — не просто мультикоптер, а многовентиляторная система — был очень интересной концепцией», — говорит Фрагнер. Он хвалит основателя Lilium Дэниела Виганда за концепцию, которая «действительно продумана с точки зрения аэродинамики» и должна «снизить уровень шума». «Поэтому я сказал: „Хорошо, это интересно“. И если в Европе есть хоть один проект, который может получить финансирование — финансовую поддержку, а также политическую и, возможно, регуляторную — [тогда] это может стать прорывом в этой отрасли».

Сделка между GlobeAir и Lilium не предполагала никаких денежных переводов. Оператор получил



эксклюзивные права на эксплуатацию самолёта на Сардинии, Балеарских островах, Лазурном Берегу и в Тоскане в течение трёх лет, а также скидку 30% от каталожной цены. В обмен на это GlobeAir гарантировала наличие финансирования на момент поставки самолёта.

«GlobeAir была необходима действительно огромная скидка на актив, чтобы заставить бизнес-модель работать», — говорит Фрагнер. «Вы не можете ожидать, что с самого начала будете полностью использовать активы. Мы не хотели вкладываться в... обучение рынка. Инвестирование в это должно было быть в интересах Lilium, и это стало возможным благодаря поддержке по стоимости покупки актива и получению нами некоторых операционных преимуществ».

Ключевым элементом этих эксплуатационных преимуществ стало то, что компания Lilium согласилась бесплатно заменить аккумуляторы самолётов для оператора. «Когда они назвали характеристики аккумулятора и почасовую стоимость его замены, это было просто безумие», — говорит Фрагнер. «Поэтому они сказали: „Хорошо, мы позаботимся об аккумуляторах, это не ваша проблема“».

«Одним из главных вопросов, который вызывал серьёзную озабоченность и не был обеспечен ресурсами на этапе разработки концепции, стала наземная инфраструктура», — говорит Фрагнер. «Это был большой вопрос, и я не ожидал, что здесь возникнут препятствия. Но мы не смогли найти FBO или инвесторов, действительно заинтересованных в инвестировании в посадочные площадки и

зарядную инфраструктуру. Мы нашли только одного человека, заинтересованного в создании полноценной инфраструктуры. Это проблема курицы и яйца: невозможно эксплуатировать eVTOL, если нет зарядной инфраструктуры. Но все очень боялись [инвестировать], потому что, очевидно, инвестиции, необходимые для создания этой инфраструктуры, весьма существенны».

После того как в октябре 2024 года Lilium объявила себя банкротом, надежды Фрагнера на решение проблемы последней мили изменились.

«Я думаю, что, скорее всего, весь опыт проектов [eVTOL] дойдёт до вертолётных компаний, и, как и в автомобильной промышленности, они разработают гибридные модели», — говорит он. «Я думаю, это будет переходная технология, которая немного снизит стоимость. Но эффективные решения «последней мили» по-прежнему будут эксклюзивными и доступными лишь ограниченному кругу людей».

И есть ли у основателя компании воздушного такси, выполнившей более 600000 полётов, какие-либо уроки, которые он мог бы передать потенциальным операторам и разработчикам eVTOL? «Можно масштабировать бизнес в Excel, но в реальности всё иначе», — говорит он. «Почему? В инвестициях. Это дорогостоящий, устаревший бизнес, и это мешает масштабированию. Масштабирование, демократизация и социализация продукта ограничены инвестициями, а маржа слишком низкая [чтобы заинтересовать достаточное количество инвесторов]. Это сложная, строго регулируемая и низкорентабельная отрасль — вот почему она не развивается».



## РАКТА, Joby и Skyports объединяются для запуска сервиса воздушного такси в Рас-эль-Хайме

Транспортное управление Рас-эль-Хаймы («РАКТА»), компания Joby Aviation, Inc., разрабатывающая электрические воздушные такси для коммерческих пассажирских перевозок, и Skyports Infrastructure объявили о долгосрочном сотрудничестве по запуску сети пассажирских воздушных такси в эмирате Рас-эль-Хайма к 2027 году.

Это заявление последовало за подписанием стратегического Меморандума о взаимопонимании (MoU) в присутствии Его Высочества шейха Сауда бин Сакра Аль-Касими, члена Верховного совета ОАЭ и правителя Рас-эль-Хаймы, что ознаменовало собой важную веху в продвижении инновационных и устойчивых решений в области мобильности в ОАЭ. Партнёрство объединит прямую поддержку РАКТА, Skyports в развитии инфраструктуры вертипортов, и eVTOL компании Joby для проектирования, разработки и эксплуатации первой службы воздушного такси в Рас-эль-Хайме.

Его Превосходительство Эсмаил Хасан Альблуди, генеральный директор РАКТА, заявил: «Это партнёрство отражает стратегическое видение Рас-эль-Хаймы по формированию будущего мобильности путем интеграции передовых транспортных решений в свою городскую и туристическую экосистему. Этот шаг является продолжением Комплексного плана мобильности Рас-эль-Хаймы до 2030 года, который ориентирован на инновации, устойчивое развитие и интеграцию видов транспорта. Запуск услуг воздушного такси представляет собой качественное дополнение, которое обеспечивает быстрые, эффективные и экологичные варианты мобильности, отвечающие потребностям как жителей, так и гостей. Это также способствует по-

вышению качества жизни и укреплению позиций Рас-эль-Хаймы как современного, интеллектуального города и привлекательного места назначения в мире».

Джобен Бевирт, генеральный директор и основатель Joby Aviation: «Наша работа по запуску службы воздушного такси в ОАЭ становится примером того, как передовая воздушная мобильность может преобразовать транспортные системы во всем мире. Объединяя воздушные суда, инфраструктуру и регулирующий орган с самого начала, мы прокладываем четкий путь к ускорению запуска коммерческих услуг воздушного такси. Мы с нетерпением ждём запуска этого нового маршрута вместе с нашими партнёрами РАКТА и Skyports и продолжим развивать его на основе, заложенной нами в ОАЭ».

Соответствующий Генеральному плану развития мобильности Рас-эль-Хаймы до 2030 года, новый маршрут удовлетворит растущий спрос на быстрый и удобный транспорт в Рас-эль-Хайме и по всей территории ОАЭ.

Помимо сети услуг воздушного такси в Рас-эль-Хайме, проект создаст межэмиратский коридор, соединяющий запланированный Joby маршрут в Дубае с знаковыми объектами гостиничного бизнеса в Рас-эль-Хайме. К ним относятся остров Аль-Марджан, где в 2027 году планируется открытие нового отеля Wynn Al Marjan, и Джебель-Джаис, самая высокая вершина ОАЭ. Остров Аль-Марджан удобно расположен для мультимодального наземного транспорта и станет местом расположения первого вертипорта, а в рамках поэтапного развития появятся и другие вертипорты.



Joby

РАКТА  
هيئة رأس الخيمة للمواصلات

Skyports

## Pilatus поставила первый PC-12 Pro с авионикой Garmin

Pilatus Aircraft поставила первый турбовинтовой PC-12 Pro 2025 года с комплектом авионики Garmin G3000 Prime. Эта авионика заменяет систему Honeywell Apex предыдущей модели PC-12NGX и увеличивает полезную нагрузку PC-12 Pro на 100 фунтов (45кг).

После запуска новой модели весной 2025 года первый клиент, Дион Вайслер, недавно получил свой новый самолёт и лично перелетел на нем из Швейцарии в Австралию.

Вайслер, бывший генеральный директор HP Inc., много лет доверяет швейцарскому производителю: PC-12 Pro — его четвертый PC-12. Ранее он владел PC-12 NG и двумя PC-12 NGX, поэтому переход на PC-12 Pro — явное подтверждение его давней веры в один из самых эффективных самолётов в своем классе.

«Для меня, как пилота, особенно важны две вещи: самолёт и пилот. А если с пилотом что-то случится, какие у вас варианты? В PC-12 Pro есть новая аварийная функция «Safety Autoland», которую я считаю просто бесценной. Она обеспечивает безопасность моей семьи, друзей и всех остальных на борту. Если со мной что-то случится, эта система автоматически берёт управление на себя, чтобы вернуть самолёт на землю в ближайшем аэропорту. Это дополнительное спокойствие бесценно», — говорит Вайслер.

В комплект бортового оборудования PC-12 Pro входят система аварийного приземления Garmin и автопилот GFC 700 с автоматом тяги. Даже при

отключенном автопилоте остается включенной защита от выхода за границы допустимых режимов полёта.

G3000 Prime в составе PC-12 Pro оснащена тремя основными дисплеями с сенсорным экраном диагональю 14 дюймов и дополнительными дисплеями с сенсорным экраном, а также аналоговым авиагоризонтом GI 275 в режиме ожидания. Новая панель управления, которая, похоже, была адапти-

рована для PC-24, добавляет функцию предварительного включения контрольного списка. Другие функции Pro включают в себя специальные схемы окраски, высококачественные элементы отделки салона, новые конструкции шкафов и материалы, а также увеличенный объем внутреннего пространства для хранения вещей.

PC-12 Pro стоимостью \$6,8 млн уже сертифицирован FAA и EASA.



## Новичок в лёгком классе

В стане производителей лёгких бизнес-джетов небольшая паника – компания SyberJet Aircraft представила совершенно новый лёгкий реактивный самолёт SJ36. Девятиместный бизнес-джет нового поколения в настоящее время находится в разработке, а его сертификация запланирована на 2032 год. SJ36, являясь развитием сертифицированного FAA самолёта SyberJet SJ30-2, призван стать лидером практически во всех категориях лёгких реактивных самолётов.

Что известно о новом самолёте от производителя:

- Расчётная максимальная эксплуатационная скорость 0,88 Маха
- Конфигурация на девять пассажиров с управлением одним пилотом
- Удлинение салона на 1,2 м по сравнению с SJ30-2
- Вспомогательная силовая установка (ВСУ) мощностью 14 киловатт (кВт) с нулевым уровнем выбросов
- Дистанционное предварительное кондиционирование салона через смартфон, планшет или компьютер
- Беспроводное обновление авионики, баз данных и систем салона
- Дистанционный план полёта и диагностика
- Эксплуатационный потолок 14 000 м
- Максимальная взлётная масса (MTOW) около 8 800 кг
- Дальность полёта 5 500 км

SJ36 призван сократить разрыв между лёгкими и средними бизнес-джетами, потенциально снижая стоимость чартерных рейсов до 50% на отдельных беспосадочных маршрутах. Беспрецедентная даль-

ность полёта позволяет осуществлять перелёты по таким маршрутам, как Лос-Анджелес – Гавайи и Вашингтон, округ Колумбия – Лос-Анджелес, что ранее было невозможно для лёгких самолётов.

В основе инноваций SyberJet лежит совершенно новый запатентованный комплекс авионики и электросистема SyberVision – усовершенствованная платформа со стеклянной кабиной, которая в настоящее время находится в стадии разработки прототипа. Она оснащена шестью сенсорными экранами высокой чёткости, системой управления полётом с автопилотом, автоматом тяги, совместимостью с FADEC, электродистанционной системой управления, усовершенствованными метеорологическими системами, зональной архитектурой и защищёнными беспроводными обновлениями.

Ожидается, что лётные испытания новой системы авионики начнутся в 2027 году.

«Как пилот самолёта и вертолёт, я принимал активное участие в разработке SJ36 и его авионики», – заявил Тревор Милтон, генеральный директор SyberJet. «Наши инженеры и пилоты сыграли ключевую роль в обеспечении большей функциональности и простоты использования нашего пакета авионики по сравнению с любой другой платформой авионики на рынке. Прошло много времени с тех пор, как компания представила совершенно новую платформу авионики, разработанную и созданную с нуля».

Первые поставки SJ36 ожидаются в 2032 году, предполагаемая стоимость – \$14млн.



## ФВО в Индии: проблемы и перспективы

Сектор деловой авиации Индии продолжает расти, однако его экосистема поддержки остаётся недостаточно развитой и сдерживается системной инерцией, обусловленной разрозненным регулированием в рамках Генерального директора гражданской авиации (DGCA) и отсутствием единой политики в отношении ФВО.

Индия занимает третье место в Азиатско-Тихоокеанском регионе по объёму авиации общего назначения, имея парк из более чем 550 частных воздушных судов, более 75% из которых находятся в эксплуатации. Эти самолёты используются состоятельными людьми, знаменитостями, чартерными компаниями и корпорациями для обслуживания деловых перелётов.



«Небо Индии переживает бум. За последние четыре года количество регистраций частных самолётов в Индии выросло почти на 25%, а ежемесячное количество частных рейсов утроилось, превысив 2400 операций, что является самым высоким показателем в Азии», — заявил Рохит Капур, управляющий партнер компании The Jet Company по сделкам с воздушными судами и услугам авиационного консалтинга. Капур добавил, что рынок растет на 3-5%, что не так уж и много, но указывает на определенную тенденцию.

Развертывание Генеральной дирекции гражданской авиации (DGCA) в июне 2025 года реформы аудита, согласованных с Международной организацией гражданской авиации, сигнализирует о переходе от фрагментированного надзора к интегрированному управлению, основанному на оценке рисков. Стандартизированное лицензирование и более четкие нормы обслуживания направлены на повышение согласованности регулирования и привлечение инвестиций. Ожидается, что согласование ФВО в масштабах всего сектора — стандартизация операций, инфраструктуры и предоставления услуг — займет от 12 до 24 месяцев, в зависимости от зрелости организации и темпов реализации требований.

Однако наличие ФВО в Индии невелико: по всей стране насчитывается менее 10 объектов с полным спектром услуг. Строительство терминалов частной авиации (ФВО) в новых аэропортах Дели и Мумбаи ещё не началось. Финансовый аналитик сообщил агентству AIN, что высокий коммерческий спрос и высокие затраты — депозиты и арендная

плата, превышающие \$567000, — сделали рентабельность FBO в этих аэропортах «невозможной».

В Международном аэропорту имени Индиры Ганди (VIDP) в Дели находятся два FBO — Indamer MJets и Bird Delhi General Aviation Services (BDGASPL). Совместное предприятие Bird с ExecuJet Aviation, созданное в 2005 году, было переименовано после тихого выхода ExecuJet из бизнеса после 2019 года, что, как сообщается, было вызвано юридическими проблемами, изменениями в партнёрских отношениях и глобальной стратегией Luxaviation. «Выход иностранных компаний подрывает доверие инвесторов и нарушает предоставление услуг мирового уровня, обнажая сохраняющиеся пробелы в нормативно-правовой базе и инфраструктуре», — заявил Раджив Гупта, генеральный директор Indamer Aviation.

В январе компания GMR Airports приобрела 49% акций BDGASPL за \$1,8 млн, что позволило Bird воспользоваться преимуществами согласованности действий операторов аэропортов, получить эксплуатационный доступ и возможность будущего расширения.

В VIDP, девятом по загруженности аэропорту мира, Indamer MJets является частью более широкой сети, включающей Indamer Technics, 50% которой принадлежит Adani Defence & Aerospace, и которая связана с хабом ТОиР площадью 12 га в Нагпуре. Компания управляет FBO стоимостью \$20 млн, включающим два ангара площадью 2800 кв.м. с роскошными залами ожидания, шестью отдельными комнатами для клиентов, спроектирован-

ными с приоритетом конфиденциальности по сравнению с открытыми залами ожидания, зонами для экипажа и таможенного контроля, а также интегрированными иммиграционными службами. Компания также предлагает услуги ТОиР для самолётов Bombardier, Embraer и вертолётов Leonardo.

BDGASPL располагает двумя закрытыми ангарами для ТОиР, каждый площадью 2000 кв.м., а также перроном площадью 4600 кв.м. для мелкого технического обслуживания. В ангарах, вмещающих от шести до восьми среднеразмерных бизнес-джетов, обслуживаются Gulfstream IV, Hawker, Cessna Citation, Beechcraft King Air и Piaggio Avanti.

По словам Капура, при объёме перевозок чуть более 800 рейсов в месяц в Дели нет необходимости в двух FBO. Индийские пользователи частных самолётов чувствительны к цене и не готовы нести сверхбольшие расходы, если их оформляют в ускоренном порядке. Ежемесячная стоимость обслуживания бизнес-джетов в Дели обычно составляет от \$14000 до \$22000 для среднеразмерных самолётов. Надбавки за часы пик, сборы за безопасность и инфраструктурные сборы, регулируемые VIDP и AERA (Управлением экономического регулирования аэропортов Индии), ещё больше увеличивают расходы.

Однако Р.К. Бали, управляющий директор Ассоциации операторов деловой авиации (BAOA), считает, что в аэропорту должно быть три FBO, поскольку это предписано Комиссией по конкуренции. Бали пояснил, что генеральный план создания регио-

нальных FBO еще не утвержден. «Viksit Bharat» — дорожная карта, направленная на превращение Индии в развитую страну к 2047 году, — привлечет огромные изменения в сферу деловой авиации. «К тому времени в Дели будет выполняться более 100 рейсов в день». Он добавил, что региональные аэропорты, такие как Лакхнау, Канпур и Аллахабад, уже планируют открыть FBO. Один из чиновников сообщил агентству AIN, что развитие таких проектов во многом зависит от инициативы правительств штатов.

«Нам не нужны шикарные, сверкающие терминалы для частной авиации с высокой стоимостью парковки. Отрасли нужны небольшие независимые терминалы, такие как Ле-Бурже, где клиентам не приходится нести расходы за крупную аэропортовую инфраструктуру, предназначенную для коммерческой авиации. Именно это необходимо для деловой авиации», — сказал Капур.

Международный аэропорт Нави Мумбаи (VANM) добавил 23 специализированные стоянки для частных самолётов и АОН. Владельцам воздушных судов в Международном аэропорту Мумбаи имени Чатрапати Шиваджи Махараджа (также принадлежащем Adani), были разосланы уведомления с требованием переехать в новые помещения VANM, сообщил агентству AIN генеральный директор Adani Airport Holdings Арун Бансал.

Бали предупреждает: «Поскольку оба аэропорта Мумбаи принадлежат Adani Aviation, BAOA необходимо следить за возможными небольшими монополистическими тенденциями. Иначе эта тенденция может повториться и в будущих FBO».

## Не просто кресло

Концепция кресла Harmoniq стала ответом компании N+P Experience Design Vienna на задачу компании Business Jet Interiors International разработать кресло, персонализированное для вымышленного клиента.

Разработанное для абстрактного Лукаса, основателя дальновидного стартапа и пионера на стыке искусственного интеллекта, иммерсивного дизайна и культурного сторителлинга, кресло Harmoniq призвано создать пространство для «осознанного перехода и творческого потока», объясняет

Ян Хербст, стратегический дизайнер и руководитель группы венского офиса N+P Experience Design.

«Для Лукаса путешествие — это не просто отдых», — продолжает Хербст. «Это жизненно важное окно для размышлений, генерации идей и содержательного обмена. Он ищет нечто большее, чем комфорт: ему нужна ясность мысли, сенсорная согласованность и свобода легко менять состояния. Harmoniq поддерживает ряд настроек, предлагая настроенную, адаптивную и намеренно тихую среду».



Кресло переключается между режимами «убежища» (retreat) и «хозяина» (host). Режим «retreat» создан для создания умиротворяющего пространства для уединенного отдыха или сосредоточения, благодаря откидывающимся креслам и приятным на ощупь поверхностям. «Даже в частной обстановке бизнес-джета возможность уединиться в личном убежище снижает сложность восприятия, повышая комфорт и гармонию», — говорит Хербст.

Режим «host» меняет конфигурацию пространства, способствуя диалогу, чему способствует кресло для сопровождающего. «Такая планировка создает ощущение изысканной гостиницы, где гости могут присоединиться к беседе, не нарушая тишины», — объясняет Хербст. «Уединение достигается за счет пространственной модуляции, а не изоляции, благодаря использованию рассеянного освещения, акустических текстур и решетчатых перегородок, которые обеспечивают мягкое разделение, сохраняя при этом связь».

Выбранные материалы включают матовую плетеную обивку, дерево теплых тонов и кожу (последняя обладает преимуществом адаптации к температуре). «Каждый материал выбран с учетом тактильных ощущений и функциональной элегантности», — отмечает Хербст. «Взаимодействие — будь то откидывание спинки кресла, обед или доступ к местам хранения — происходит плавно, бесшумно и интуитивно понятно. В N+P мы хотим бросить вызов сектору частных самолётов, создав новое поколение архетипов кресел, которые действительно отвечают уникальным потребностям современных путешественников».

## Более 95% «новичков» бизнес-авиации остались на рынке

Согласно новому исследованию Private Jet Card Comparisons, более 95% пассажиров, начавших летать на бизнес-джетах во время пандемии COVID-19 или после неё, продолжают пользоваться деловой авиацией. Результаты опроса основаны на исследовании покупательского поведения, проведённом среди подписчиков портала с середины июля по середину сентября 2025 г. В исследовании было получено более 540 ответов. Погрешность составляет +/-3%.

Около 96,7% респондентов, не пользовавшихся частной авиацией до пандемии, сообщили, что продолжают летать бизнес-джетами. 43,1% опрошенных заявили, что регулярно летают частными самолётами, что больше, чем 39,2% в прошлогоднем опросе. 69,8% из них используют карточные продукты, а 44,2% — чартерные рейсы. Полёты на частных самолётах друзей заняли третье место с 22,3%, за ними следует долевое владение с 21,9%.

Чуть более одного из десяти респондентов (10,1%) владеет собственным частным самолётом. Примерно столько же (9,5%) респондентов пользуются услугами аренды частных самолётов и совместных поездок. Только 2,7% сообщили, что имеют доступ к частному самолёту от компании, в которой работают.

В целом, у типичного пассажира бизнес-авиации есть как минимум два варианта, включая карты на несколько самолётов. Более половины владельцев частных самолётов также имеют карту на самолёт (55,1%), а 46,9% используют специальные чартерные рейсы в дополнение к своим собственным.

С учетом новых и «старых» пассажиров, 62,7% от общего числа респондентов сообщили, что летают чаще, чем до пандемии COVID-19. 32,1% пользуются частной авиацией на том же уровне. Только 5,2% заявили, что стали реже летать частными самолётами, чем до пандемии.

Подписчики портала Private Jet Card Comparisons, запросившие анализ лучших вариантов в период с сентября 2024 года по август 2025 года, заявили, что в течение следующих 12 месяцев рассчитывают провести в полёте частными рейсами 42,8 часа. Это оказалось в пределах погрешности отно-

сительно прошлогоднего исследования, где участники опроса ожидали провести в полёте 42,7 часа.

Респонденты, пополнившие предоплаченные карты, сообщили, что потратили в среднем \$300523. Это на 7,9% больше, чем \$278608 в прошлом году. Оптимизм укрепляется тем, что 76,6% респондентов охарактеризовали свои личные финансовые перспективы на ближайшие 12-24 месяца как крайне или очень уверенные, что на четыре пункта выше, чем в 2024 году. С учётом респондентов, которые назвали себя «довольно уверенными», общий уровень уверенности вырос с 95,3% до 96,3%.



## Исследование Airbus: корпоративная авиация играет всё более важную роль в азиатском бизнесе

В отчёте ACJ Asia Market Report 2025 было показано, что большинство компаний в Азии, которые уже пользуются деловой авиацией, всё чаще используют её для повышения своей операционной эффективности. Это включает в себя обеспечение доступа для более широкого круга сотрудников, а многие компании также используют свои деловые самолёты для поддержки гуманитарных проектов.

«Это исследование подтверждает то, что мы наблюдаем на практике: для многих азиатских организаций деловая авиация не только быстрее, но и эффективнее», — заявил президент ACJ Шэди Сааде. «Она позволяет специалистам экономить ценные часы, работать в безопасности и эффективнее использовать время в пути».

Исследование проводилось на основе данных, полученных от 34 руководителей высшего звена крупнейших корпораций Китая, Гонконга и Сингапура, а также 33 азиатских семейных офисов, хедж-фондов и частных инвестиционных компаний. Исследование показало, что 63% от общего числа деловых авиаперелетов опрошенных руководителей высшего звена азиатских корпораций теперь совершаются с помощью деловой авиации.

Почти все (94%) опрошенные организации оценивают экономию времени на бизнес-джетах от двух до трех часов по сравнению с коммерческими рейсами; еще 5% утверждают, что экономят три часа и более. Более 72% также сказали, что четверть или более деловых маршрутов, выполняемых корпоративными самолётами, не обслуживаются коммерческими рейсами.

Заглядывая вперед, более половины (54%) компаний ожидают увеличения использования бизнес-джетов на 50-75% в течение следующих двух лет, а еще 9% ожидают роста на 75-100%.

Помимо сокращения времени в пути, все респонденты отмечают значительное повышение производительности труда: почти 87% оценивают свою производительность на бизнес-джетах на 25-50% выше, чем на коммерческих рейсах, а еще 8% отмечают рост производительности на 50-75%.

Сааде отметил: «Деловая авиация больше не пред-

назначена исключительно для руководителей высшего звена или экстренных поездок. Дальновидные организации всё чаще признают её ценность для всего своего бизнеса, особенно для сотрудников, чьи обязанности требуют личного присутствия на месте для управления международными бизнесами».

Использование деловой авиации расширяется и за пределами организации: 99% респондентов заявили, что их компании используют свои деловые самолёты для поддержки гуманитарных или благотворительных проектов.

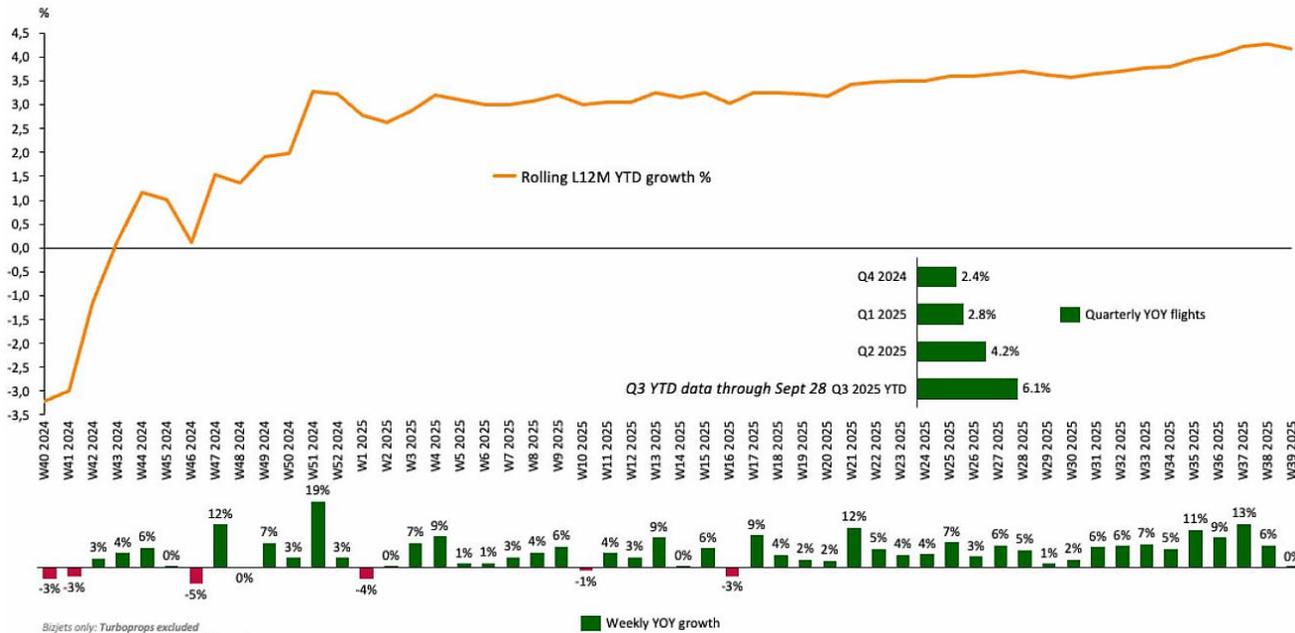


## Глобальная активность на 39-й неделе осталась на прежнем уровне, четырёхнедельный тренд +7%

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, в течение 39-й недели (22-28 сентября) активность бизнес-джетов во всём мире достигла 74368 вылетов, что на 6% меньше по сравнению с предыдущей неделей (38-я неделя) и не изменилось по сравнению с 39-й неделей 2024 года. Лидером по трафику за последние 52 недели остаётся 26-я неделя с 79930 рейсами бизнес-джетов, в то время как самая слабая по-прежнему вторая неделя 2025 года (60319 рейсов). За последние четыре недели (36-39) активность бизнес-джетов во всём мире достигла 307288 рейсов, что на 7% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Объединенный трафик Part 91K и 135 на прошлой неделе немного отстал от общей мировой тенденции, показав на 39-й неделе на 1% меньше рейсов в годовом исчислении. Тенденция трафика

Chart 1: Global business jet departures by week in last 12 months



Количество вылетов бизнес-джетов во всём мире по неделям за последние 12 месяцев

Part 91K и 135 за последние четыре недели (36-39) по-прежнему на 6% выше по сравнению с теми же неделями 2024 года.

### Анализ показателей по регионам

#### Северная Америка: Небольшое недельное снижение маскирует сильный четырёхнедельный тренд

В Северной Америке на 39-й неделе активность снизилась на 1% по сравнению с 2024 годом, общий трафик составил 51746 рейсов. Рынок США демонстрировал такую же динамику, сократившись на 1% с 49791 рейсом. Среди ключевых штатов тенденции значительно различались: во Флориде рост составил 9% в годовом исчислении, в то время как Калифорния и Техас отставали, снизившись на 11% и 6% соответственно. Скользящий четырёхнедельный тренд в Северной Америке сейчас на 8% опережает аналогичный показатель 2024 года.

#### Европа: В Италии скачок на 18% на фоне ослабления Франции

Европейский рынок на 39-й неделе превзошел общемировую тенденцию, количество рейсов выросло на 3% по сравнению с 39-й неделей 2024 года. Лидером европейского рынка вновь стала Италия, с ростом на 18% в годовом исчислении. Великобритания также превзошла общеевропейскую тенденцию, зафиксировав рост трафика на 4% по сравнению с той же неделей прошлого года, в то время как активность в Швейцарии осталась на прежнем уровне, а Германия и Франция снизились на 4% и 8% соответственно. За последние четыре недели общий трафик в Европе составил 50643 рейса, что отражает небольшой рост на 2%.

### **Остальной мир: Южная Америка продолжает серию роста**

На 39-й неделе активность бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы продемонстрировала разнонаправленную динамику. Южная Америка вновь стала лидером роста, превзойдя развитые рынки, с ростом на 17% в годовом исчислении. Африка показала второй по величине рост среди остальных регионов мира (+3%), в то время как активность на Ближнем Востоке осталась на прежнем уровне. Азия стала единственным регионом, где наблюдалось снижение активности в годовом исчислении (-6%) по сравнению с 39-й неделей 2024 года.

### **Анализ текущих событий**

#### **Нью-Йорк — Кубок Райдера и Генеральная Ассамблея ООН**

В конце сентября в Нью-Йорке прошли два крупных мероприятия, которые вызвали значительную активность деловой авиации. Кульминационная неделя 80-й Генеральной Ассамблеи ООН прошла с 22 по 29 сентября, совпадая с Кубком Райдера, который проходил в Бетпейдж-Блэк на Лонг-Айленде с 26 по 28 сентября. В период с 19 по 21 сентября, предшествовавший Генеральной Ассамблее ООН, в аэропортах Нью-Йорка было зарегистрировано прибытие 1383-х бизнес-джетов, что на 8% больше, чем в те же даты в 2024 году. Уикэнд Кубка Райдера ещё больше увеличил трафик в местных аэропортах, таких как Фармингдейл:

с 25 по 28 сентября прибыло 2223 бизнес-джета, что на 25% больше, чем в прошлом году.

#### **Flexjet заказывает 300 самолётов Phantom 3500 производства Otto Aerospace**

Flexjet разместила твердый заказ на 300 самолётов Phantom 3500 производства Otto Aerospace стоимостью \$5,85 млрд (\$19,5 млн за самолёт), что является одним из крупнейших заказов на самолёты в истории деловой авиации. Самолёт, спроектированный с нуля, отличается безоконной кабиной (вместо неё используются дисплеи высокой чёткости, отображающие внешний вид в режиме реального времени), вмещает 8-9 пассажиров в сегменте суперсреднего размера и обещает снижение расхода топлива более чем на 60% благодаря передовой аэродинамике и использованию композитных материалов на основе углеродного волокна. Ожидается, что самолёт поднимется в воздух в 2027 году и поступит в эксплуатацию в 2030 году.

Это активное расширение парка Flexjet последовало за заказом бизнес-джетов Embraer на сумму \$7 млрд ранее в 2025 году. Компания планирует практически удвоить свой парк до более чем 600 самолётов к 2030 году. С начала года, по состоянию на 28 сентября, Flexjet занимает второе место по загруженности среди операторов бизнес-джетов в мире после NetJets, выполнив более 126000 рейсов, что на 18% больше, чем за аналогичный период 2024 года, при этом имея в своем распоряжении более 300 действующих самолётов. Общий объем трафика долевых бизнес-джетов в этом году пре-

высил 547000 рейсов, что на 11% больше, чем за аналогичный период 2024 года, что отражает сохраняющийся спрос на модель долевого владения.

#### **Gulfstream представляет новый суперсредний G300**

Компания Gulfstream Aerospace представила G300 — новый суперсредний бизнес-джет, который придет на смену G280. Первые поставки запланированы на начало 2027 года по ожидаемой цене около \$28 млн. Модель G280, которую заменит G300, демонстрирует высокие рыночные показатели с января 2019 года, совершив более 268000 полётов. С начала года, по состоянию на 28 сентября 2025 года, парк G280 выполнил более 37500 полётов, что на 9% больше, чем в аналогичном периоде 2024 года. По всему миру эксплуатируется почти 360 самолётов G280, что соответствует увеличению размера активного парка на 8% в годовом исчислении.

**Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует:** «Хотя 39-я неделя осталась на уровне прошлого года, четырёхнедельная тенденция показывает, что мы всё ещё выросли на 7%, что отражает устойчивый базовый спрос. Мероприятия в Нью-Йорке, такие как Генеральная Ассамблея ООН и Кубок Райдера, вызвали, как и ожидалось, большой трафик. Если говорить об отрасли в целом, то крупный заказ Flexjet на 300 самолётов и запуск Gulfstream G300 демонстрируют уверенность операторов и производителей в долгосрочном росте рынка деловой авиации, особенно в суперсреднем сегменте».

## Вторичный рынок стабилизируется в четвёртом квартале

Согласно последнему прогнозу рынка Международной ассоциации авиадилеров (IADA), вторичный рынок деловых самолётов входит в четвертый квартал в более благоприятном состоянии, чем во время постпандемийного всплеска.

IADA связывает формирование спроса на рынке США с двумя изменениями в политике. Во-первых, возобновление 100% амортизационной премии (теперь постоянной) для новых или подержанных

воздушных судов, введенных в эксплуатацию 20 января 2025 года или позднее. По данным IADA, это «подтолкнуло спрос, обострило необходимость закрытия сделок до конца года и повысило чистую доступность для покупателей из США». Во-вторых, июльское предварительное соглашение между США и ЕС сохранило беспошлинную торговлю воздушными судами, двигателями и запчастями, что снизило значительную неопределенность в трансграничных сделках.



«Динамика набирает силу после циклического спада, наблюдавшегося с пика 2021-23 годов», — говорится в отчете, где отмечается, что покупатели вновь отдадут приоритет беспосадочным межконтинентальным перелётам. Уровень запасов нормализовался, ценообразование стало более рациональным, а спрос поддерживается устойчивым корпоративным туризмом в Северной Америке, ростом благосостояния на Ближнем Востоке и заметным восстановлением активности в сегменте крупногабаритных самолётов.

Параллельно, в прогнозе Jetcraft за 2025 год предполагается продажа за пять лет более 11200 подержанных деловых самолётов на сумму около \$73,9 млрд. По данным IADA, спрос на дальнемагистральные самолёты растёт поскольку корпоративные лётные отделы стремятся максимально увеличить производительность и расширить международный охват.

Региональные условия остаются неоднозначными, но в целом благоприятными. В отношении Северной Америки заместитель председателя IADA Джон Одегард из компании 5x5 Trading заявил: «Учитывая 100%-ное возмещение расходов, конец года обещает быть насыщенным, особенно в сегменте суперсредних и крупногабаритных самолётов. Продавцы, предлагающие готовые к продаже самолёты, получают наибольшую выгоду».

В Европе стабильность тарифов помогает восстановить доверие покупателей. Однако член IADA Ханс Долль из Atlas Air Service предупредил: «Действительно быстрые продажи зависят от наличия гото-

вых после обслуживания самолётов, прошедших техосмотр и оснащенных современным комплектом авионики».

Прозрачность тарифов также способствовала развитию британского рынка. «Мы наблюдаем устойчивый баланс спроса и предложения, что делает условия сделок гораздо более благоприятными, чем в период пандемии COVID», — заявил Стив Барсано из лондонской компании The Jet Business.

В Южной Америке стабильность способствовала приобретению бизнес-джетов с большим салоном, хотя новые пошлины США на бразильские самолёты создают препятствия для экспорта моделей Embraer. На Ближнем Востоке, по словам Аллана Стэнтона из Stanton & Partners Aviation, хабы «укрепляют свою роль как естественные мировые центры торговли и связи». В отдельном анализе IADA отмечается, что Дубай и Доха остаются сильными рынками.

Влияние на экологичность добавляет еще одно измерение рыночной активности. В прогнозе IADA упоминаются глобальные требования по применению устойчивого авиационного топлива (SAF) и требования к корпоративной отчетности в качестве факторов, влияющих на графики модернизации и решения об обновлении. «Покупатели начинают задаваться вопросом, может ли приобретаемый ими самолёт практически улучшить показатели SAF в тех местах, где они летают, и как это взаимодействует с их корпоративной отчетностью об устойчивом развитии», — отмечается в отчете.

Ограничения в цепочке поставок и ТОиР сохраняются, но постепенно устраняются. Поддержанные самолёты, «готовые к эксплуатации сейчас», с современными системами связи, свежими проверками и завершёнными крупными проверками, продолжают привлекать внимание. Финансирование также играет важную роль: многие покупатели выбирают лизинг или структурное финансирование по мере стабилизации процентных ставок.

В перспективе следующих 12 месяцев IADA прогнозирует сохранение стабильного объёма сделок, при этом ожидается, что спрос будет лидировать на самолёты с большим салоном и суперсреднего размера. Лёгкие джеты и турбовинтовые самолёты могут столкнуться с более низкими ценами. Глобальный политический риск сохраняется, но благодаря нормализации цен, стабильным тарифам и решительным налоговым льготам США, IADA ожидает насыщенного завершения этого года и уверенного начала 2026 года.



## Gulfstream представил замену G280 – суперсредний G300

Gulfstream Aerospace объявила о запуске совершенно нового суперсреднего Gulfstream G300, который станет новейшим бизнес-джетом, пополнившим её линейку самолётов нового поколения. G300 заменит Gulfstream G280 и будет оснащён фирменными панорамными овальными окнами Gulfstream Panoramic Oval, а также совершенно новой кабиной

экипажа Harmony Flight Deck, которая включает в себя авионику нового поколения для повышения безопасности и эксплуатационной эффективности.

Gulfstream представила G300 на своем эксклюзивном мероприятии для клиентов Discover the Difference в Саванне. В ходе мероприятия прези-

дент Gulfstream Марк Бернс представил полномасштабный макет G300 и показал фотографии первого самолёта.

«Благодаря десятилетнему опыту инвестиций и нашему устремленному в будущее подходу, линейка Gulfstream нового поколения предлагает нашим клиентам самое инновационное семейство самолётов», — заявил Марк Бернс, президент Gulfstream. «Мы знаем, насколько важен для наших клиентов сегмент суперсредних самолётов, поэтому, развивая чрезвычайно успешную программу G280, G300 вдохнёт новую жизнь в эту категорию благодаря передовым технологиям и усовершенствованным системам безопасности, а также легендарному комфорту и стилю Gulfstream».

G300 сочетает в себе трансатлантическую дальность полёта с возможностью использования коротких ВПП, преодолевая расстояние в 6667 км на скорости 0,80 Маха или 5556 км на скорости 0,84 Маха. Самолёт достигает максимальной крейсерской высоты 13716 метров. Благодаря самому длинному салону в своем классе и двум зонам, G300 вмещает до 10 пассажиров.

Кабина экипажа Harmony оснащена шестью сенсорными экранами в сочетании с интеллектуальными системами Phase-of-Flight, предоставляя пилотам интуитивно понятные технологии. Основной полётный дисплей с синтетическим зрением отображает взлетно-посадочные полосы и рельеф местности в трехмерном виде для повышения ситуационной осведомленности пилотов, а удостоенная наград система прогнозирования



характеристик посадки Gulfstream динамически отображает точку остановки на взлетно-посадочной полосе в режиме реального времени.

С идеальным сочетанием размеров, передовой авионики и аэродинамики G300 создан для быстрого и эффективного полёта благодаря двигателям Honeywell с высокой тягой и чистому стре-

ловидному крылу Gulfstream, обеспечивающему высокую топливную экономичность.

«Программа G300 развивается быстрыми темпами, и видение этого самолёта уверенно движется к воплощению в реальность для клиентов, которые ищут бизнес-джет, который превзойдет их ожидания в суперсреднем классе», — добавил Бернс.

Gulfstream уже провела почти 22000 часов испытаний в своих современных лабораториях, включая комплекс интеграционных испытаний (ITF) с возможностями стенда «Iron Bird». В прошлом месяце комплекс прошел свой первый тест. Также было проведено почти 2000 часов наземных испытаний первого самолёта, и начато производство двух прототипов.



## Владельцы авиатакси захотели сами выдавать себе сертификаты на перевозку

Владельцы авиатакси захотели сами выдавать себе сертификаты на эксплуатацию самолетов и перевозки. С предложением позволить бизнесу самостоятельно сертифицировать и поддерживать летную годность легких воздушных судов, в том числе исторических и спортивных, а также создавать авиакомпания с одним воздушным судном и пилотом в Минтранс обратилась профильная ассоциация. Сейчас перевозки без сертификата Росавиации уголовно наказуемы, однако недостаток контроля породил рынок нелегальных услуг, и количество катастроф с малыми воздушными судами за год выросло вдвое.

Инициативу саморегулирования в отрасли уже поддержали в Госдуме. В Минтрансе разделяют

стремление отрасли к развитию малой авиации, но отмечают, что оно не должно идти в ущерб безопасности пассажиров и экипажей. А аварийность говорит о необходимости поддержания системы госрегулирования и контроля, а не ее ослабления, добавили в ведомстве.

### ***Почему растет аварийность в малой авиации***

Малая авиация хочет взять на себя ряд функций по регулированию отрасли, которые сейчас выполняет Росавиация, а также создавать небольшие авиакомпании с одним воздушным судном и пилотом. С таким предложением в Минтранс обратились депутаты Госдумы и Ассоциация малых авиацион-

ных предприятий (МалАП), узнали «Известия». Вопрос пробелов в госрегулировании в отрасли, из-за которых возник нелегальный рынок этих услуг, обсудили на заседании экспертного совета по развитию малой авиации в нижней палате парламента 15 сентября.

— Саморегулируемая организация в области авиатакси и спортивной авиации может взять обязанность самостоятельно сертифицировать и поддерживать летную годность легких воздушных судов, в том числе исторических и спортивных, осуществлять допуск своих членов к коммерческой деятельности, — рассказал «Известиям» председатель правления МалАП Сергей Детеньшев. — Это в разы сократит стоимость услуг и вдохнет жизнь в отрасль, которая сейчас замерла.

По его словам, главным барьером стала невозможность выполнения авиаторами избыточных требований ряда федеральных авиационных правил (ФАП), утвержденных Минтрансом. Авиаторы не могут получить сертификат коммерческого эксплуатанта, дающий право возить пассажиров и грузы. Для его получения требуются не один десяток миллионов рублей, разработка большого объема документации, наем семи директоров и штата сотрудников из 30 и более человек, добавил эксперт.

Зампред комитета Госдумы по развитию гражданского общества, депутат Олег Леонов считает, что заведомо невыполнимые требования для субъектов малой авиации формируют черный рынок услуг. По данным МалАП, это влияет на безопасность.



Как сказали «Известиям» в пресс-службе Минтранса, в 2024 году количество катастроф с воздушными судами авиации общего назначения (АОН, спортивные и некоммерческие полеты) выросло вдвое по сравнению с 2023-м — до 12 случаев, в которых погибли 27 человек. Число аварий увеличилось на 57% (до 11 случаев), а серьезных авиационных инцидентов — на 83% (до 11).

По данным ассоциации, в АОН нередко совершаются полеты «для удовольствия», которые часто носят экстремальный характер и нарушают существующие правила. Поскольку авиавластям сложно контролировать такие полеты, это вынуждает Генпрокуратуру применять к нарушителям уголовное преследование, отметил Сергей Детеньшев.

Показательным стало уголовное дело, которое Генпрокуратура возбудила в отношении летчицы пилотажной группы «Барсы» на основании жалобы пассажирки, которая испугалась в рекреационном полете. Этот случай обсудили на экспертном заседании в Госдуме.

— Прецедент с вынесением обвинительного приговора лишь на основании испуга потребителя услуги без ущерба и пострадавших представляется опасным для всей отрасли гражданской авиации, — сказал Олег Леонов. — Главная причина такого подхода, на которую указала нам Генпрокуратура, — несовершенство государственного регулирования коммерческой эксплуатации легких воздушных судов.

По словам депутата, регулирование рынка малой авиации требует кардинальной переработки.

— Изменения ФАП обещал нам Минтранс еще пять лет назад в рамках дорожной карты по исполнению поручения президента относительно развития малой авиации. Был обещан и режим для эксплуатанта с одним самолетом и пилотом, но никаких реальных упрощений министерство в ФАПы так и не внесло, — отметил он.

В Госдуме подготовлен и проходит согласование с правительством межфракционный законопроект о саморегулировании авиатакси, который позволяет вывести отрасль из-под действия ФАПов, содержащих запретительные требования.

— Саморегулирование позволяет решить задачу по развитию национального рынка авиатакси без внесения изменений в ФАПы, без бюджетного финансирования, с должным уровнем безопасности, ответственности и самонадзора и никак не противоречит стандартам и правилам ИКАО (Международная организация гражданской авиации. — Ред.), — считает Олег Леонов.

В Минтрансе сказали «Известиям», что полностью разделяют стремление отрасли к развитию так называемой малой авиации, понимают ее важность для транспортной доступности регионов и поддерживают инициативы, направленные на упрощение условий работы для авиапредприятий, в том числе с небольшим парком воздушных судов.

— Именно данные по аварийности объективно указывают на необходимость поддержания системы государственного регулирования и контроля, а не ее ослабления, — добавили в министерстве.

В ведомстве также отметили, что постоянно ведут работу по совершенствованию нормативной базы, в частности Федеральных авиационных правил (ФАП-10), в том числе с учетом успешного международного опыта, готовы с участием экспертного профессионального сообщества рассматривать новые предложения, направленные на благо пассажиров и отрасли. При этом ключевым приоритетом при анализе каких бы то ни было инициатив остается безопасность полетов — в этом вопросе компромиссов быть не может, сказали в пресс-службе Минтранса.

— Любые изменения в законодательстве или правилах должны прежде всего гарантировать сохранение высочайшего уровня безопасности. Именно этот принцип лежит в основе нашей позиции. Мы убеждены, что развитие отрасли не должно идти в ущерб безопасности пассажиров и экипажей, — подчеркнули в пресс-службе ведомства.

«Известия» направили запросы в Росавиации и Генеральную прокуратуру.

### **Как сделать малую авиацию безопасной**

— Авиатакси в терминологии ИКАО — это коммерческие воздушные перевозки пассажиров и грузов обычно на расстояния до 1 тыс. км на воздушных судах малой вместимости (до 19 мест), выполняемые на нерегулярной (чартерной) основе, — рассказал Сергей Детеньшев. — Оно востребовано как в деревнях, так и в мегаполисах. Представьте, что из Москвы в часы пик можно улететь за город на самолете-амфибии с Северного или Южного речного вокзала.

По словам авиатора, самолет раза в три дешевле, чем вертолет, но авиатакси может работать и на вертолетах, если поблизости нет аэродрома.

В США есть два разных стандарта требований CFR14 — Part 121 для большой авиации и Part 135 для малой (в том числе в формате авиатакси). Последние делятся на уровни: Single Pilot (один пилот и самолет до девяти мест), Single Pilot in Command (объединение трех сингл-пилотов), Basic (по пять самолетов и пилотов) и Standard (без ограничений).

— По мере роста парка усложняются требования, — говорит Сергей Детенышев. — Это и есть дифференцированный подход, так как для разных масштабов реализованы разные модели регулирования.

В России же отдельного регулирования авиатакси нет, а требования к одному перевозчику, например на Cessna, по сути, такие же, как и к «Аэрофлоту», отмечает эксперт.

— В странах с развитой авиатранспортной системой давно применяется рискориентированный подход для дифференциации требований к различным сегментам рынка авиаперевозок, — рассказал «Известиям» основатель сервиса безопасности полетов RunAvia Андрей Патраков. — Наибольшие риски безопасности полетов у крупных авиакомпаний с парком более 100 авиалайнеров, поэтому требования к ним наиболее жесткие.

Самые мягкие требования к двухместным самолетам в формате «один пилот и один пассажир». Практика авиатакси в США особенно популярна в небольших и удаленных населенных пунктах, где

нет альтернативы авиатранспорту, например на Аляске, отметил эксперт.

По словам Андрея Патракова, зачастую контроль за безопасностью в сегменте малой авиации осуществляют не только госорганы, но и частные саморегулируемые организации. Например, в Германии ассоциация легкой авиации DULV имеет полномочия сертификации легких самолетов, и ее сертификаты признаются во многих странах.

Но у дифференцированного подхода к авиатакси есть и противники, в особенности среди средних авиапредприятий, уже сертифицированных в Росавиации и работающих на рынке.

— Человеческая жизнь бесценна вне зависимости от того, один человек находится в воздушном судне или триста, — сказал «Известиям» глава авиационного альянса «Аэрохимфлот» Клим Галиуллин. — Сертификация эксплуатантов — это не прихоть государства, а система, которая должна гарантировать пассажиру доставку его живым и здоровым.

По словам участника рынка, федеральные авиационные правила, регламентирующие выполнение коммерческих воздушных перевозок, переизданы в 2022 году и в значительной мере упрощены для эксплуатантов. В целом сравнивать нашу систему с иностранными в принципе некорректно, поскольку они абсолютно разные.

Самая главная цель сертификации Росавиации — дать гарантии пассажиру в том, что его полет пройдет безопасно, приводит пресс-служба Минтранса слова директора авиационно-технического цен-

тра «Виразж» (имеет сертификат эксплуатанта для авиаработ) Константина Малиевского.

— В нашей профессиональной среде считается, что при сертификации эксплуатантов и так уже всё максимально упрощено и дальше начнется деградация. Небольшой штат сотрудников не сможет выполнить необходимый спектр задач по обеспечению безопасных и регулярных полетов, — считает он.

Во многих странах полетов малых самолетов в сотни раз больше, а их аварийность меньше, рассказал «Известиям» руководитель Авиационного учебного центра «Гагарин» Сергей Бондарь. По его словам, на безопасность влияют не только сертификат и количество бортов, а уровень подготовки пилотов.

Росавиации надо усилить контроль за их подготовкой и техническим состоянием таких самолетов, но одновременно упростить доступ на рынок небольшим авиапредприятиям, считает эксперт.

В своем развитии малая авиация может стать стратегически важной частью транспортной системы на Крайнем Севере, в Сибири, на Дальнем Востоке, полагает Сергей Бондарь. Кроме того, при снятии административных барьеров частные конструкторские бюро совместно с ОАК могут разработать и запустить в серию линейку современных легких самолетов на замену иностранным аналогам, резюмировал он.

*Источник: Известия*

## Самолёт недели

Оператор/владелец: *North-West Aircompany*

Тип: *Bombardier Global 6000*

Год выпуска: **2012 г.**

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



Фото: *Дмитрий Петроченко*