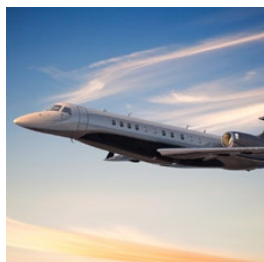




На минувшей неделе главная новость пришла из стана eVTOL. Стало известно, что Archer Aviation приобретёт около 300 патентов Lilium, неплатежеспособного производителя eVTOL и бывшего конкурента, за 18 млн евро (\$21 млн) после победы в конкурсном процессе, о чем калифорнийский производитель объявил 15 октября. Управляющий по делам о банкротстве Lilium принял предложение Archer, отдав предпочтение американской компании вместо европейской Ambitious Air Mobility Group (AAMG), которая уже несколько месяцев пытается получить эти активы. По данным Archer, патенты, полученные от немецкой компании, относятся к различным инновациям в области электрической авиации, включая электродвигатели и каналные вентиляторы, высоковольтные системы, управление аккумуляторными батареями, конструкцию воздушного судна и системы управления полётом. С этим приобретением Archer заявляет, что в её портфеле интеллектуальной собственности теперь более 1000 патентных активов.

На прошлой неделе компания Embraer подтвердила, что активно изучает возможность выхода на рынок крупногабаритных бизнес-джетов. Выступая на мероприятии, посвященном дню инвесторов на Нью-Йоркской фондовой бирже, эксперт призвал президента и генерального директора Embraer Executive Jets Майкла Амальфитано подтвердить, намерена ли его компания конкурировать с Gulfstream, Bombardier и Dassault, и он не исключил такой возможности. Дин Робертс, вице-президент по стратегии, устойчивому развитию и развитию компании Rolland Vincent Associates, заявил, что бразильскому производителю пора расширить свой портфель за пределы семейств лёгких и средних Phenom и Praetor. По его мнению, конкуренты из США, Канады и Франции не в полной мере охватывают рынок. Все подробности в текущем номере.



42-я неделя стала самой загруженной за последние 12 месяцев

WINGX: 42-я неделя стала самой загруженной за последние 12 месяцев — более 81000 рейсов. Сейчас мы наблюдаем рост уже 26 недель подряд. В Северной Америке в течение недели было выполнено более 60000 рейсов, что впечатляет, а Африка демонстрирует рост более 30% две недели подряд

стр. 22

Embraer раздумывает о выпуске крупногабаритного бизнес-джета

Embraer подтвердила, что активно изучает возможность выхода на рынок крупногабаритных бизнес-джетов. Улучшение финансового положения, отчасти обусловленное продажами лёгких и средних бизнес-джетов, является одним из факторов, побуждающих к исследованиям о выходе в более крупный сегмент

стр. 24

Archer выигрывает гонку за патентный портфель Lilium

Archer приобретёт около 300 патентов Lilium, которые относятся к различным инновациям в электрической авиации, включая электродвигатели и каналные вентиляторы, высоковольтные системы, управление аккумуляторными, конструкцию воздушного судна и системы управления полётом

стр. 26

Lufthansa Technik завершает реставрацию самолёта Lockheed Constellation

Спустя 18 лет Lufthansa Technik завершает один из самых амбициозных проектов по техобслуживанию самолётов в своей истории. В середине 2000-х годов фонд исторических полётов DLBS, принял решение пополнить свой парк музейных летающих экспонатов самолётом Lockheed 1649A Super Star

стр. 27

Антон Алиханов: «Байкал» будет готов к взлёту в 2025 году после конца работ по двигателю ВК-800

Легкий многоцелевой самолёт «Байкал» будет готов к взлёту в этом году после завершения всех лабораторных работ по двигателю ВК-800, заявил глава Минпромторга РФ Антон Алиханов на заседании комитета Госдумы по бюджету и налогам.

«Что касается «Байкала», то вы знаете, мы продолжаем финансировать опытно-конструкторские работы в этой части. <...> Самолёт будет готов взлететь в этом году, как только мы закончим всю лабораторию по движку. Вы знаете, что под него создается ВК-800, новый винт», – сказал он.

Первые пять легких самолётов «Байкал» будут поставлены авиакомпании «Аврора» в конце 2026 года, сообщал ранее Алиханов.

Лёгкий многоцелевой самолёт ЛМС-901 «Байкал» станет заменой советскому многоцелевому самолёту Ан-2, в нем девять мест. Крейсерская скорость – до 300 км в час, максимальная дальность – 3 тыс. км (с полезной нагрузкой 2 тонны – 1,5 тыс. км).

Источник: ТАСС



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



Флот Gulfstream налетал более 3 млн миль используя SAF

Корпоративные, демонстрационные и самолёты поддержки Gulfstream Aerospace пролетели более 3 млн морских миль на экологически чистом авиационном топливе (SAF). Все самолёты компании, участвовавшие в статической выставке NBAA-BACE 2025 — G800, G700, G600 и G400 — также использовали SAF по пути на выставку.

В штаб-квартире Gulfstream в Саванне, штат Джорджия, имеется запас SAF, и в этом году использование этого топлива увеличилось почти на 50% по сравнению с прошлым годом. Компания Gulfstream стала пионером в использовании SAF, не только внедрив его в свой парк, но и став первым производителем, выполняющим полёты на 100% SAF, и первым производителем, получившим аккредитацию Департамента устойчивых полётов NBAA по всем четырём доступным категори-

ям: полёты, эксплуатация, наземная поддержка и инфраструктура.

В 2023 году компания первой совершила трансатлантический перелёт с работой обоих двигателей на 100% SAF, изготовленном из гидрообработанных сложных эфиров и жирных кислот. В 2024 году Gulfstream завершила наземные испытания 100% чистого SAF, не содержащего серы.

«Дальность полётов на смесях SAF, превышающая 3 млн миль, является свидетельством нашей приверженности поиску поставщиков и демонстрации преимуществ SAF», - сказал президент Gulfstream Марк Бернс. «Мы уже давно находимся на переднем крае инноваций в области устойчивого развития, и это последнее достижение ещё раз демонстрирует наше лидерство».



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

На Казанском вертолетном заводе готовятся к выпуску вертолётов Ми-34 и «Ансат»

Казанский вертолётный завод завершил модернизацию основных производственных цехов и обеспечил переход вертолёта «Ансат» на российский двигатель, сообщил раис Татарстана Рустам Минниханов во время послания к Госсовету республики.

«Казанский вертолётный завод готовится к выпуску нового продукта - вертолёта Ми-34. Отмечу, что в этом году предприятие награждено орденом Российской Федерации «За доблестный труд», - рассказал Минниханов.

Летные испытания вертолётов «Ансат» с отечественными двигателями ВК-650В планируют завершить в следующем году. Серийные поставки намерены на-

чать в 2027-м, сообщил в конце сентября глава минпромторга России Антон Алиханов.

Вертолёт разработали на базе модели «Ансат-М», которая была сертифицирована в 2022 году. Машина способна преодолеть без дозаправки на расстояние до 660 км, с дополнительным топливным баком - до 800 км. Полеты могут выполняться при температуре от -45 до +50 и в высокогорье.

Летом 2024 года сообщалось, что вертолёт Ми-34 призван импортозаместить вертолёты Robinson, Bell и некоторые другие популярные легкие вертолёты общего назначения. Разработать отечественную машину поручил в 2023 году премьер-министр РФ Михаил Мишустин.





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

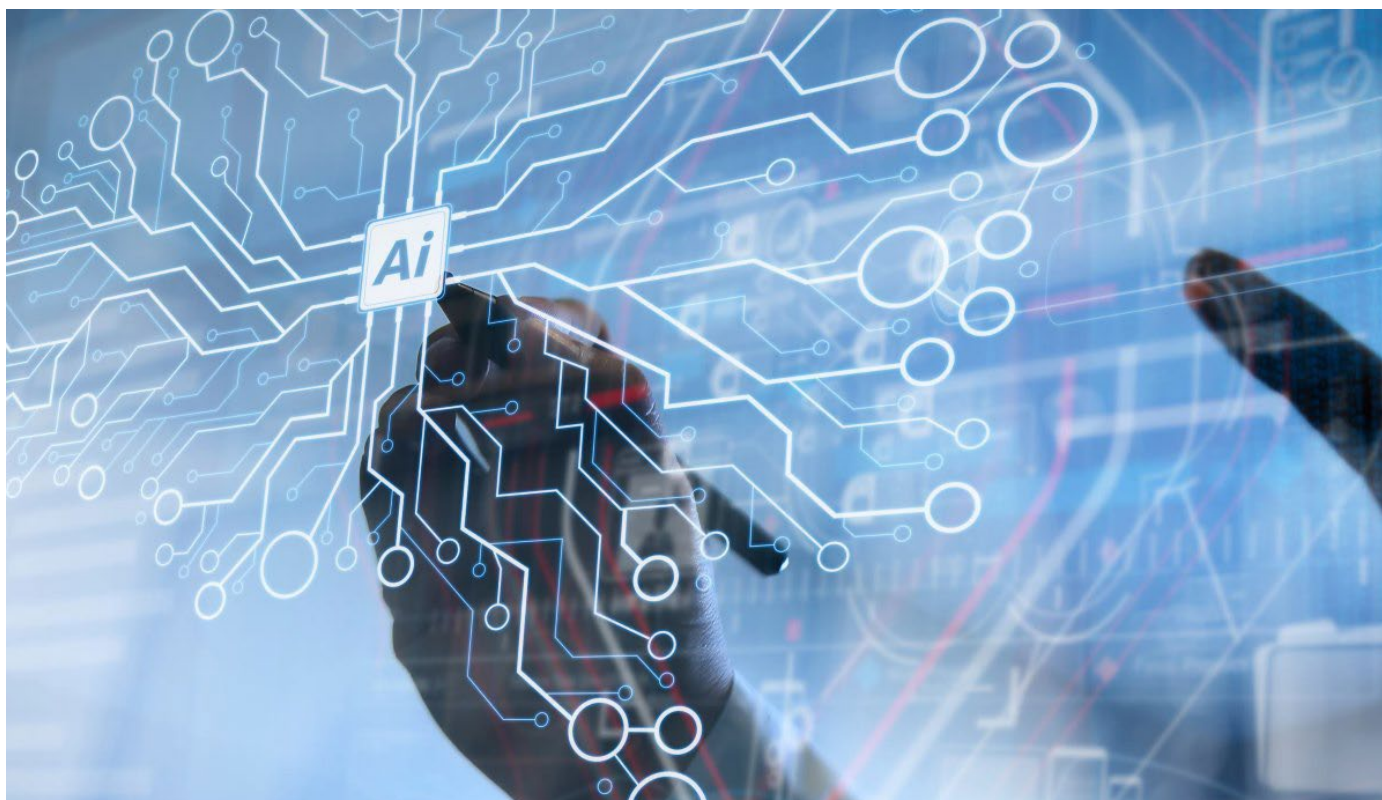
JetNet представляет платформу данных на базе искусственного интеллекта

Компания JetNet объявила на выставке NBAA-BACE 2025 о запуске своей платформы анализа рынка на базе искусственного интеллекта нового поколения. По заявлению компании, новая функциональность позволит интегрировать понятный генеративный ИИ непосредственно в экосистему авиационных данных.

«JetNet AI — это будущее авиационного интеллекта», — пояснил Грег Кимбалл, директор по продуктам компании. «Мы даем специалистам возможность задавать вопросы на естественном языке,

анализируя свои данные, и получать мгновенную и точную аналитику по всему флоту, полётной информации и рыночной аналитике — безопасно, в рамках своих повседневных рабочих процессов».

«NBAA-BACE — идеальная площадка для презентации JetNet AI, нашей самой революционной инновации на сегодняшний день», — заявил генеральный директор компании Дерек Суэйм. «Этот запуск знаменует собой важную веху в нашей миссии по предоставлению мгновенной и действенной информации профессионалам в области авиации».

A close-up, high-contrast image of a car's headlight and grille. The headlight is prominent, with a bright, circular light source. The grille and surrounding body panels are dark and reflective, showing highlights from the lighting. The overall aesthetic is sleek and modern, emphasizing the 'Polishing' service mentioned in the text.

ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Greenpoint Technologies поставила девятый BBJ787

Компания Greenpoint Technologies, дочерняя компания Safran, специализирующаяся на комплектации салонов бизнес-джетов, поставила свой девятый Boeing BBJ787 после завершения программы технического обслуживания и ремонта. Компания выполнила ряд модификаций и модернизацию интерьера самолёта на своем заводе в Мозес-Лейк, штат Вашингтон.

Greenpoint спроектировала и установит пассажирский салон в сотрудничестве с представителями клиента, умело сочетая современные системы и технологии с тщательной проработкой деталей интерьера. Основная каюта удовлетворяет особые потребности клиента в отдельных VIP-зонах и обширном, многофункциональном жилом пространстве с применением деревянного шпона и замысловатых металлических деталей, дополненных

мягким непрямым освещением. Результатом стал красивый, безупречно оснащенный Boeing 787, демонстрирующий индивидуальный стиль клиента, разработанный для высочайшего уровня и надежно спроектированный в соответствии с требованиями заказчика.

«Мы гордимся доверием, которое наши клиенты оказывают нам в отношении своих самолётов», — заявил Клаус Кёстер, генеральный директор Greenpoint Technologies. «Эта успешная своевременная поставка демонстрирует наши расширенные возможности по техническому обслуживанию и глубокие познания в области планера BBJ787. Что ещё важнее, она отражает нашу приверженность поддержке клиентов на протяжении всего жизненного цикла их самолётов — посредством индивидуальных решений, комплектации, модификации и комплексного технического обслуживания».




Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

jetport-interiors.tech

Индийская SRC Aviation первой в стране получила сертификат IS-BAH Stage 3

Компания SRC Aviation, базирующаяся в Нью-Дели и отмечающая в следующем году 50-летие своей деятельности, получила сертификат IBAC в рамках Международного стандарта наземного обслуживания бизнес-авиации (IS-BAH Stage 3). SRC специализируется на обслуживании корпоративных, частных и нерегулярных рейсов в Южной и Центральной Азии. Компания предлагает комплексное управление полётами, включая получение разрешений, наземное обслуживание, диспетчеризацию, таможенное оформление и чартеры.

SRC Aviation — единственный индийский оператор, имеющий сертификат IS-BAH Stage 3, и входит в число примерно 10% FBO в мире, которые соответствуют наивысшему стандарту безопасности. Несмотря на сложившееся мнение, управляю-

щий директор Бобби Чадха утверждает, что качество услуг, предоставляемых Индией, превосходит мировые стандарты. SRC получила своё последнее одобрение всего за пять дней — гораздо быстрее, чем в среднем по миру — благодаря слаженной командной работе и глубокой интеграции протоколов безопасности, «чтобы мы не останавливались на достигнутом».

Ранее в этом году SRC стала первой международной компанией, вышедшей на рынок Узбекистана после вступления в силу договора «Открытое небо» и приватизации аэропортов, создав совместное предприятие с отечественной компанией класса люкс «Бегим» для наземного обслуживания. Обучение местных специалистов началось в аэропортах Ташкента, Самарканда, Бухары и Ургенча.



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

ЭСВО представила платформу для создания СВТ-систем для подготовки лётного и инженерно-технического персонала

Специалистами ООО «ЭСВО» разработана собственная кроссплатформенная инструментальная технологическая среда нового поколения для создания специализированного программного обеспечения Computer-Based Training (CBT), предназначенного для формирования знаний и умений, необходимых лётному и инженерно-техническому персоналу для освоения и эффективной эксплуатации воздушных судов гражданской авиации.

Первым решением для рынка гражданских воздушных судов станет разработка специализированного программного обеспечения СВТ AW139 для обучения и подготовки членов лётных экипажей и инженерно-технического персонала на вер-

толёт AgustaWestland AW139, которая ведётся в интересах гражданского заказчика.

В состав СВТ AW139 входят учебные дисциплины в соответствии с программой подготовки на AW139, программные тренажёры с имитацией работы приборного оборудования, интерактивные схемы функционирования оборудования и систем, интерактивная 3D-модель вертолёт и кабины экипажа, интерактивные 3D-модели агрегатов и систем, обширный инструментальный инструктор, система контроля знаний и пр. Обучение с помощью СВТ AW139 позволит членам лётных экипажей и инженерно-техническому персоналу пройти полный курс теоретической подготовки на AW139, после чего перейти к этапу тренажёрной подготовки.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Axis сообщает о хорошем 3Q25

Отметив высокий спрос на летние путешествия, европейский провайдер чартерных авиаперевозок и управления воздушными судами Axis Aviation проанализировал основные направления, выбранные его клиентами.

Данные о движении флота за третий квартал показали рост спроса на Французскую Ривьеру. Тулон-Йер и Ницца являются одними из самых популярных направлений, сообщает Axis. Париж-Ле-Бурже также занял высокие позиции, подтверждая статус Франции как центра деловой авиации, несмотря на введение с марта «налога солидарности» на рейсы деловых самолётов. Среди других направлений, популярных у европейских клиентов, — прибрежные средиземноморские курорты, такие как Микнос, Санторини и Тиват.

Axis также сообщила о значительном росте числа бронирований в один конец, особенно на популярные трансатлантические направления, такие как Нью-Йорк, Майами и Багамские острова. Гарет Оуэн, руководитель отдела продаж чартерных рейсов компании Axis, отметил, что клиенты компании также продолжают отдавать предпочтение дальнемагистральным самолётам для дальних маршрутов в такие пункты назначения, как Майами и Ближний Восток.

«Несмотря на политическую и экономическую нестабильность во всем мире, спрос на чартеры остается высоким», — заявила генеральный директор Axis Керстин Мументалер. «Наши клиенты ищут рейсы как на отдых, так и по бизнесу, причем направления на Ближний Восток и в Южную Африку также составили значительную долю рейсов».

5X5 сотрудничает с Ассоциацией пилотов джетов Citation

Компания 5X5 Aviation Insurance объявляет о новом стратегическом партнерстве с Ассоциацией пилотов самолётов Citation (CJP). Это сотрудничество предоставляет членам CJP доступ к гибким вариантам страхового покрытия, эксклюзивным скидкам и страхованию, которое напрямую подтверждает участие в ведущей в отрасли премии ассоциации CJP Gold Standard Safety Award.

Сотрудничая с 5X5, члены CJP, ориентированные на безопасность, не только сэкономят на страховых взносах, но и получат выгоду от страховой модели, которая согласует требования андеррайтинга с тем, как они фактически эксплуатируют свои воздушные суда.

Эксклюзивные преимущества для членов CJP включают:

- Экономия 5% для всех членов CJP с возможностью увеличения до 10% после дополнительного обучения или обмена данными. Лауреаты премии CJP Gold Standard Safety Award, отмечающие и поощряющие самых преданных делу безопасности пилотов, могут получить дополнительную экономию, достигающую общей скидки до 20%.
- Гибкие варианты страхования, предоставляющие участникам возможность выбирать полисы, наилучшим образом соответствующие их использованию воздушного судна, уровню подготовки и профилю риска.
- Оптимизированный, удобный для пилотов доступ исключает традиционное брокерское звено и делает оформление полисов более быстрым, простым и прозрачным.



SyberJet выбирает двигатель FJ44-4A

Компании SyberJet Aircraft и Williams International заключили эксклюзивное соглашение о поставке двигателей для лёгкого бизнес-джета SyberJet следующего поколения — SJ36. Согласно соглашению, подписанному на выставке NBAA-BACE 2025, силовой установкой двухдвигательного самолёта будет FJ44-4A производства Williams.

Каждый двигатель FJ44-4A обеспечит тягу 1675 кг, что в сумме составит более 3200 кг. При проектной максимальной взлётной массе 8500 кг лёгкий джет будет обладать тяговооружённостью 38,9%, что обеспечит высокую скороподъёмность и эффективный крейсерский полёт на большой высоте, сообщила SyberJet. Предшественник SJ36 — SJ30-2, который на 1,2 метра короче и сертифицирован FAA, был оснащён двумя турбовентиляторными двигателями FJ44-2A тягой 1100 кг.

«Williams International — очевидный выбор для этой программы», — заявил генеральный директор SyberJet Тревор Милтон. Он признал, что выбор был сделан и среди других производителей, но в конечном итоге решение было принято благодаря его доверию к семейству двигателей Williams.

Также Милтон сообщил, что разработанный SyberJet комплекс авионики SyberVision будет поддерживать безопасное беспроводное обновление баз данных и программного обеспечения для управления полётом. Платформа будет включать шесть сенсорных экранов высокой чёткости, интегрированный автомат тяги, электродистанционное управление и усовершенствованные метеорологические системы.

Вьетнам сертифицировал ExecuJet Haite для Dassault, Embraer и Gulfstream

Управление гражданской авиации Вьетнама (CAAV) сертифицировало компанию ExecuJet Haite Aviation Services для выполнения линейного и капитального ремонта зарегистрированных во Вьетнаме деловых самолётов Dassault, Embraer и Gulfstream.

Одобрение распространяется на современные центры ТОиР ExecuJet Haite в международном аэропорту Тяньцзинь Биньхай и международном аэропорту Пекин Дасин, укрепляя позиции компании как ведущего провайдера ТОиР для деловой авиации в регионе. Сертификация распространяется на самолёты Dassault Falcon 7X и 8X, Gulfstream G650ER и Embraer Legacy.

Регулятор гражданской авиации Вьетнама также сертифицировал ExecuJet Haite для проведения проверок, технического обслуживания и профилактического обслуживания двигателей, установленных на самолёте, а именно: PW307D для 8X, Rolls-Royce BR700-725A1 для G650ER и Rolls-Royce AE3007 для Legacy.

ExecuJet Haite является авторизованным сервисным центром (ASC) для Dassault Aviation и Embraer, а также авторизованным гарантийным центром (AWF) для Gulfstream. Это, в сочетании с близостью китайской организации ТОиР к Вьетнаму, делает ее привлекательным выбором для вьетнамских эксплуатантов.



Jet Clipper заказала Citation Latitude

Textron Aviation получила от Jet Clipper первый в Аргентине заказ на Cessna Citation Latitude. Поставка ожидается в следующем году. Jet Clipper, давний заказчик Citation, и помимо Аргентины, предоставляет чартерные рейсы в Уругвае и Парагвае.

Оператор эксплуатирует Citation с 2012 года, начав с Mustang, а затем Citation M2 и CJ3+. «Каждая модернизация приносит новые преимущества, не меняя основной философии самолётов Citation: быть быстрыми, простыми, надёжными, доступными и предлагать высокоэффективную систему поддержки по всему миру», — заявил президент Jet Clipper Анхель Занинович. «Latitude идеально подходит для полетов в глубь Южной Америки, поскольку находится всего в одном техстопе от Соединенных Штатов и многих других направлений».

«В регионе, где время и доступ имеют решающее значение, дальность полёта и возможности коротких взлётов Citation Latitude позволяют клиентам быстро и эффективно добираться до удалённых пунктов назначения», — заявил Марсело Морейра, вице-президент по продажам Textron Aviation в Латинской Америке.

Хотя это первый Latitude в Аргентине, в стране эксплуатируется 75 самолётов Cessna Citation и более 100 самолётов Beechcraft King Air, что является вторым по величине парком самолётов King Air в Латинской Америке. В общей сложности, флоты Textron Aviation Citation и Beechcraft в Латинской Америке насчитывают 1400 реактивных и 2200 турбовинтовых самолётов.

Японская Sojitz заказала у Bombardier два самолёта для нового оператора

Корпорация Sojitz разместила заказ на два самолёта: высокопроизводительный Global 6500 и флагманский Global 8000, который скоро поступит в эксплуатацию. Новый заказ сыграет ключевую роль в запуске Sojitz программы Share Jet Program (SJP) — первой в Японии программы долевого владения большими сверхдальними бизнес-джетами, способными совершать транстихоокеанские перелёты.

Эрик Мартель, президент и генеральный директор Bombardier, прокомментировал: «Этот заказ отражает уверенность Sojitz Corporation в нашем бескомпромиссном и надёжном семействе Global, а также в непревзойденном качестве салона, лётных характеристиках и плавности полёта. Сотрудничество наших компаний подчёркивает

общую приверженность развитию деловой авиации в Японии и Азии, соединяя города с большей скоростью и эффективностью».

Ёхэй Сакурай, генеральный директор департамента бизнес-авиации компании Sojitz, заявил: «Наше решение выбрать Global 6500 и Global 8000 было продиктовано нашим обширным опытом эксплуатации самолётов Bombardier в Японии. Эти самолёты продемонстрировали исключительную надёжность в нашем парке, а широкий спектр услуг и клиентской поддержки Bombardier неизменно превосходит конкурентов, о чем свидетельствует наш опыт. Проверенные платформы и качество обслуживания делают их идеальной основой для запуска первой в Японии программы долевого владения крупными бизнес-джетами».



Textron закрывает подразделение eAviation

Компания Textron Inc. объявила 17 октября в Комиссии по ценным бумагам и биржам (SEC) по форме 8-K о закрытии своего бизнес-подразделения Textron eAviation и перераспределении деятельности подразделения в области электрической и обычной авиации между другими дочерними компаниями. Планы по исключению Textron eAviation из отдельного отчётного сегмента были

одобрены руководством Textron, Inc. 16 октября и вступят в силу 4 января 2026 года, в начале финансового года.

Согласно заявлению, основная часть бизнеса Textron eAviation, включая бренд Pipistrel, будет поглощена Textron Aviation. Pipistrel, которую Textron приобрела в 2022 году, создав подразделение

eAviation, производит лёгкие композитные самолёты, включая Velis Electro, первый в мире полностью сертифицированный электрический самолёт, мотопланёры и высокопроизводительный одномоторный поршневой самолёт Panthera, который проходит сертификацию EASA CS-23. Компания также разрабатывает семейство гибридно-электрических многоцелевых беспилотников вертикального взлёта и посадки Nuuva и платформу специального назначения Surveyor.

Некоторые исследования и разработки Textron eAviation, связанные с цифровыми системами управления полётом и системами управления воздушными транспортными средствами, «которые, как мы ожидаем, принесут пользу нескольким нашим сегментам, будут отражены в составе корпоративных расходов», — заявила компания в своем отчете по форме 8-K. Эти мероприятия связаны с приобретением компанией в мае 2024 года немецкой инжиниринговой компании Amazilia Aerospace.

Примечательно, что в отчете SEC не упоминается программа Nexus eVTOL, которую компания, по её словам, замедлила в начале этого года. Ожидалось, что четырёхместный eVTOL совершит свой первый привязной полёт в этом году.

Компания пока не ответила на вопросы о судьбе программы Nexus или возможных сокращениях в связи с реорганизацией её бизнеса. После реструктуризации у Textron будет пять отчетных сегментов: Textron Aviation, Bell, Industrial, Textron Systems и Finance.



Европейский дебют Robinson R88 состоится в Германии

На европейской выставке European Rotors, проходящей с 18 по 20 ноября в Кельне, Германия, компания Robinson Helicopter (RHC) впервые покажет за рубежом свой R88. Вертолёт, официально представленный в марте 2025 года в Далласе, первая и совершенно новая модель Robinson Helicopter за почти 15 лет.

R88 разработан как более крупный и производительный многоцелевой вертолёт, расширяющий линейку продукции Robinson Helicopter для удовлетворения различных требований к выполнению задач, сохраняя при этом основные ценности компании: надёжность, безотказность и доступность. R88 — это совершенно новый тип вертолёта, который в настоящее время проходит лётные испытания.

Компания Robinson Helicopter получила более 150 заказов на R88 от клиентов по всему миру. Начальная цена, объявленная на выставке в США, останется на уровне \$3,3 млн за стандартную комплектацию. Авторизованные дилеры Robinson Helicopter могут внести депозит на выставке.

Благодаря салону объёмом 275 куб. футов, способному перевозить до восьми пассажиров или 1800 фунтов полезной нагрузки с полным запасом топлива, R88 будет выполнять такие задачи, как пожаротушение, воздушная медицинская транспортировка, авиационные работы и перевозка пассажиров, а салон будет перенастраиваться для различных типов миссий.

Пока R88 не вступит в эксплуатацию, крупнейшим

вертолётом производителя из Торранса, Калифорния, является пятиместный R66, оснащённый турбовальным двигателем Rolls-Royce мощностью 300 л. с. Двигатель R88 — Safran Helicopter Engines Arriel 2W, способный выдавать 1000 л.с.

«Нам нравится удивлять рынок», — сказал Дэвид Смит, президент и генеральный директор Robinson Helicopter, изданию AIN. «Это довольно большой вертолёт, и в нем есть всё, что можно предложить в соответствии с Part 27 в однодвигательном испол-

нении, с вместимостью салона и производительностью, сопоставимыми со многими двухдвигательными вертолётами. Это открывает много дверей, и это нечто большее, чем следующий класс после R66. Я чувствую, что мы попали в золотую середину, [с точки зрения] экономики, он будет работать по доступной цене, его можно будет приобрести по доступной цене и использовать по доступной цене. Он больше, чем семиместный вертолёт, и имеет тот же размер салона и полезной нагрузки, что и двухдвигательные».



Ростех передал ГТЛК семь новых Ми-8 для работы в российских регионах

Холдинг «Вертолёты России» Госкорпорации Ростех передал ГТЛК семь вертолётов Ми-8МТВ-1. Машины улучшат транспортную доступность удалённых районов Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов. Воздушные суда будут поставлены авиаперевозчикам в лизинг на льготных условиях в рамках комплексной программы развития авиаотрасли. Контракт заключен в рамках реализации инвестиционного проекта по обновлению российского вертолётного парка с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) при поддержке Минпромторга России.

Салон каждого переданного Ми-8 оснащен 22 сиденьями, также в них подготовлены места под установку медицинских модулей. Машины можно оборудовать внешней подвеской грузоподъемностью до 4 тонн с весоизмерительным устройством, расширив их возможности по транспортировке грузов.

«Исполнение контракта, заключенного с ГТЛК, — одна из приоритетных задач. Проект имеет стратегическое значение для развития региональной инфраструктуры и повышения качества жизни на отдаленных территориях, поэтому его социальную значимость трудно переоценить. Холдинг «Вертолёты России», работая в контуре Госкорпорации Ростех, последовательно реализует курс на обновление отечественного авиапарка, и машины типа Ми-8 традиционно востребованы благодаря многофункциональности и адаптивности, которые позволяют минимизировать эксплуатационные расходы», — отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Николай Колесов.

Партия из четырёх вертолётов Ми-8МТВ-1 будет передана авиакомпании «ЮТэйр — Вертолётные услуги» для выполнения заданий в интересах крупных российских нефтегазовых компаний. Речь идёт о вахтовых перевозках, транспортировке крупногабаритных грузов, строительно-монтажных и поисково-спасательных работах, проведении воздушных съемок. Эти вертолёты также незаменимы при освоении нефтегазовых месторождений от этапов геологоразведки до транспортировки продукта.

Две машины переданы авиакомпании «Ямал», выполняющей регулярные рейсы в муниципальные образования Ямало-Ненецкого автономного округа, а также оказывающей услуги предприятиям нефтегазового комплекса. Ещё одна машина пополнит воздушный парк авиакомпании «Аэросервис», выполняющей полеты в Забайкальском крае.

Она оказывает услуги по перевозке пассажиров и грузов, медицинской эвакуации, участвует в поисково-спасательных работах, проводит экологический мониторинг, осуществляет авиалесоохранную деятельность.

«Казанский вертолётный завод в срок исполняет свои обязательства по изготовлению и передаче современной техники в рамках действующих договоров. В существующей продуктовой линейке „восьмёрки“, проверенные более чем полувековым опытом эксплуатации, продолжают пользоваться наибольшим спросом у заказчиков. Отмечу, что завод не только производит качественную вертолётную технику, но и обеспечивает послепродажное сопровождение, а также обучает персонал авиаперевозчиков в Авиационном учебном центре», — подчеркнул генеральный директор Казанского вертолётного завода Николай Яковлев.



Рекордный портфель заказов Comlux America стимулирует расширение и инвестиции

Компания Comlux America объявила о значительном расширении своей деятельности и численности персонала для поддержки рекордного портфеля заказов и ожидаемого роста в течение следующих нескольких лет.

Благодаря высокому спросу текущий портфель заказов Comlux America включает 28 воздушных судов, включая шесть A220 для Magnifica Air, четыре ACJ TwoTwenty, пятнадцать A321neo и три A320neo. Для размещения этого обширного портфеля компания заключила стратегическое парт-

нёрство с Управлением аэропорта Индианаполиса для расширения вместимости ангаров и зоны обслуживания.

В рамках соглашения Comlux America добавит два новых ангара к первому кварталу 2026 года, обеспечив четыре дополнительных ангара для узкофюзеляжных самолётов, и завершит дальнейшее расширение к концу 2026 года, добавив ещё четыре ангара для узкофюзеляжных проектов. Эти проекты повысят производительность и гибкость

Comlux, позволяя ей выполнять растущий спектр проектов по VIP-комплектации и ТОиР.

В рамках инвестиций в инфраструктуру Comlux America расширяет штат сотрудников для удовлетворения растущего спроса. В 2025 году штат сотрудников компании увеличился на 20%, а в 2026 году планируется дальнейшее увеличение на 20%.

«Наш портфель заказов, расширение наших производственных мощностей и возможностей играют ключевую роль в следующем этапе роста Comlux», — заявил Адам Уайт, генеральный директор Comlux America. «Это также ключевой фактор привлечения новых инвесторов. Их доверие отражает устойчивость и масштабируемость нашей бизнес-модели, поскольку мы продолжаем обслуживать клиентов по всему миру».

Постоянные инвестиции Comlux America в свой персонал, производственные мощности и возможности подчёркивают стремление компании сохранять лидерство в сфере комплектации VIP-авиации и ТОиР, а также повышать свою конкурентоспособность в растущем сегменте рынка.

Компания Comlux America, расположенная в Индианаполисе, предоставляет услуги по оснащению салонов, модификации, комплектации и ТОиР клиентам по всему миру, включая глав государств, корпорации, состоятельных частных лиц и операторов авиапарков. Компания сочетает в себе инженерные и проектные решения мирового класса с комплексными возможностями технического обслуживания, что делает её надёжным партнёром в сфере широкого спектра воздушных судов.



Vista объявляет о планах установки Gogo Galileo на весь свой флот

Vista заключила партнерское соглашение с Gogo для внедрения новой системы широкополосного доступа Gogo Galileo во всем своем парке воздушных судов. Развёртывание начнется уже в ноябре на европейском флоте Vista, а с января 2026 года — в США и Азии. В рамках этого проекта каждые девять дней будет модернизироваться один самолёт, и в течение первых 18 месяцев система будет установлена как минимум на 60 воздушных судах.

Томас Флор, председатель совета директоров и основатель Vista, отметил, что клиенты компании ожидают высочайшего мирового уровня качества — в обслуживании, безопасности, а теперь и в подключении. «С Gogo Galileo мы предоставляем самый передовой Wi-Fi-сервис, доступный в деловой авиации по всему миру. Это партнёрство — еще один шаг в наших постоянных усилиях по обеспечению максимально комфортного, продуктивного и приятного полёта».

Новая система, специально разработанная для деловой авиации, обеспечивает широкополосный доступ к интернету корпоративного уровня на базе спутниковой группировки Eutelsat OneWeb.

В отличие от традиционных решений, которые отключаются на высоте менее 10 000 футов или над водой, терминалы Gogo Galileo используют выделенную полосу пропускания сигнала для деловой авиации, обеспечивая стабильное обслуживание по всему миру, не конкурируя с полосой пропускания для частных пользователей или других отраслей.

Система объединяет один блок AVANCE и антенну Galileo. Она обеспечивает мониторинг в режиме реального времени, беспроводное обновление и портал самообслуживания, предоставляющий данные о производительности для операционных групп.

Vista и Gogo уже обеспечили запасными частями все основные центры технического обслуживания Vista, чтобы минимизировать возможные простои.

Крис Мур, генеральный директор Gogo, заявил: «Как крупнейший в мире оператор, работающий по системе членства и предоставляющий чартер-

ные рейсы по запросу по широкому спектру направлений, мы знаем, что наши клиенты оценят стабильное соединение с минимальной задержкой на любом маршруте. Надёжность системы обеспечит пассажирам доступ в интернет как на земле, позволяя им продуктивно работать, отдыхать и развлекаться даже в самых удалённых местах. Кроме того, круглосуточная многоязычная поддержка гарантирует постоянное подключение».

К середине 2026 года все 270 самолётов Vista будут оснащены либо системой Gogo Galileo, либо улучшенной связью в Ku/Ka-диапазоне, сообщила компания.



Иск Flexjet к Honeywell может принести \$1,1 млрд на фоне заявлений о напряженности в отрасли

Иск, поданный Flexjet против аэрокосмического гиганта Honeywell, в случае победы может привести к выплате долевого оператору компенсации в размере до \$1,1 млрд, что подчеркивает давние проблемы в сфере технического обслуживания деловой авиации.

Спор, возникший в 2023 году, связан с Соглашением о техническом обслуживании (MSA) 2019 года, в соответствии с которым Honeywell отвечала за обслуживание и ремонт двигателей, установленных на нескольких типах самолётов Flexjet. Согласно судебным документам, по состоянию на начало 2023 года около 60% парка Flexjet, насчитывающего 271 самолёт, были оснащены двигателями Honeywell HTF.

Flexjet утверждает, что неоднократные задержки в ремонте двигателей, в некоторых случаях превышающие разрешенные по контракту сроки выполнения работ, составляющие от четырех до 30 дней, являются нарушением условий соглашения. Согласно соглашению MSA, в качестве неустойки за каждый задержанный двигатель может взиматься штраф в размере \$30000 в день.

Этот случай проливает свет на более масштабные проблемы в деловой авиации, которая и так боролась с нестабильностью цепочек поставок и нехваткой рабочей силы задолго до того, как пандемия COVID-19 спровоцировала резкий рост спроса. Еще до 2020 года производители и провайдеры ТОиР работали в условиях стагнации рынка после мирового финансового кризиса 2008 года.

Между тем, чартерные и долевыe самолёты с высо-

ким налётом стали играть всё более важную роль в отрасли, на их долю пришлось 48,5% всех лётных часов бизнес-джетов в 2019 году по сравнению с 43,5% десятилетием ранее. По данным ARGUS, к 2024 году на чартерных и долевых операторов приходилось более половины всего трафика деловой авиации. Более интенсивная эксплуатация этих самолётов привела к ускорению их износа, а также к увеличению спроса на капитальный ремонт двигателей и запасные части.

В иске упоминается сервисный бюллетень Honeywell за 2018 год, посвященный дефектным подшипникам № 4, который способствовал повсеместному дефициту компонентов и задержкам в

капитальном ремонте двигателей нескольких типов в годы, предшествовавшие пандемии.

Проблемы с набором квалифицированных специалистов усугубляют ситуацию, поскольку отрасль испытывает трудности с привлечением новых технических специалистов на фоне продолжающегося общественного внимания к путешествиям на частных самолётах.

Для отрасли, где первостепенное значение имеют быстрая оборачиваемость и надежность, спор Flexjet и Honeywell подчеркивает, как узкие места в техническом обслуживании — и договорные штрафы — могут иметь многомиллионные последствия.



Magnifica Air обращается к Comlux за VIP-комплектацией лайнеров

Компания Comlux объединяет усилия с американским стартапом Magnifica Air для оснащения VIP-салонами шести Airbus A220 и двух A321. Объявив о партнёрстве на выставке NBAA-BACE 2025, Magnifica Air заявила, что будет использовать узкофюзеляжные самолёты для регулярных коммерческих перевозок, которые она называет «частным самолётом с первым классом».

Предприятие Comlux America в Индианаполисе выполнит полную комплектацию салонов A220 и A321. Затем Magnifica интегрирует эти самолёты в свой VIP-проект, который будет использовать частные терминалы в пока неуказанных «эксклюзивных» аэропортах.

Как партнёр Airbus по программе ACJ TwoTwenty, Comlux уже имеет опыт оснащения «зеленого» самолёта A220, который изначально был разработан Bombardier как CSeries. Группа, занимающаяся управлением воздушными судами и чартерными перевозками в Европе, также укомплектовала и модернизировала множество других узкофюзеляжных самолётов Airbus и Boeing.

«Эта сделка не только укрепляет портфель уже выполненных проектов Comlux, но и подтверждает правильность стратегического позиционирования и перехода, который мы осуществляем последние несколько лет», — заявил Адам Уайт, генеральный директор Comlux America. «В дополнение к 17 эксклюзивным интерьерам ACJ TwoTwenty, эта сделка требует такого же единообразного, надежного и качественного салона новейших коммерчески жизнеспособных самолётов, расширяя все преимуще-

ства частного чартера или владения ими для более широкой клиентской базы».

Авиакомпания Magnifica Air, базирующаяся во Флориде, планирует начать полёты в 2027 году и арендует у Air Lease Corp самолёты A220-300 и A321neo. Каждый самолёт будет перевозить от 45 до 54 пассажиров, а в салонах будут от двух до четырех отдельных кают.

Первоначально новая авиакомпания планирует выполнять шесть-семь ежедневных рейсов между Майами, Нью-Йорком, Лос-Анджелесом, Сан-Хосе, Палм-Бич, Далласом и Хьюстоном, а так-

же несколько сезонных рейсов в долину Напа и на Карибские острова. Компания также может предлагать чартерные рейсы и «специализированные туры» на такие мероприятия, как Art Basel и гонки Формулы-1.

«В авиации люди больше всего запоминают то, какие чувства вы им подарили», — сказал Уэйд Блэк, генеральный директор Magnifica Air. «Именно поэтому мы выбрали Comlux — лучшего в своём деле, когда речь заходит об исключительном оснащении. Это партнёрство — глобальное рукопожатие, основанное на нашей общей преданности мастерству и совершенству».



Boeing представляет услугу «под ключ» для 747-8 VIP

Boeing объявила, что клиенты, ищущие премиальный вариант для дальнемагистральных частных перелётов, теперь могут выбрать новейшую модель культового семейства 747 с современным VIP-интерьером. Предлагая услугу «под ключ» для 747-8 VIP, Boeing предоставит полный спектр консердж-услуг, включая приобретение самолёта, индивидуальный дизайн и комплектацию салона, доставку и комплексную поддержку в процессе эксплуатации.

Boeing 747-8, самый большой в мире VIP-самолёт, имеет салон премиум-класса площадью почти 500 кв.м., который может быть спроектирован и укомплектован под контролем специализированной команды в рамках единого контракта с

Boeing. Самолёт может перевозить 75 пассажиров на дальность 15700 км, обеспечивая беспосадочные рейсы из Нью-Йорка в Бангкок и из Дубая в Лос-Анджелес.

«747-8 продолжает служить ведущим VIP-лайнерам и самолётом для глав государств, и требовательные клиенты заинтересованы в продолжении этой традиции превосходного качества частных авиаперелётов», — сказал Джо Бенсон, президент Boeing Business Jets. «Мы рады продолжить эту традицию с поддерживаемым Boeing 747-8 VIP, обеспечивая персонализированный и исключительный опыт полёта».

В настоящее время в эксплуатации находится около

50 самолётов 747-8, включая те, которые используются для деловых и правительственных рейсов. В самолёте 747-8 Intercontinental используются передовые технологии, разработанные для модели 787 Dreamliner, которые снижают уровень шума, расход топлива и техническое обслуживание по сравнению с предыдущими моделями 747.

Благодаря глобальной сервисной сети, включающей услуги, запчасти, инженерную и техническую поддержку, Boeing обеспечит надёжную эксплуатацию 747-8 VIP на десятилетия вперед. Boeing Business Jets (BBJ) — ведущее в отрасли подразделение VIP-самолётов, которое привносит лучшие возможности коммерческой авиации в сферу персональных авиаперелётов.



Embraer: пошлины не повлияют на продажи бизнес-джетов в США

По словам президента и генерального директора Embraer Executive Jets Майкла Амальфитано, продажи бизнес-джетов Embraer в США не пострадали от пошлин, введенных президентом Трампом на импортируемую из Бразилии продукцию. Выступая во прошлый вторник на мероприятии в День инвесторов на Нью-Йоркской фондовой бирже, он выразил оптимизм в отношении того, что бразильский аэрокосмический сектор может добиться полного освобождения от текущей 10%-ной пошлины на самолёты и их компоненты.

Майкл Амальфитано отметил, что в соответствии с Соглашением о торговле гражданскими воздушными судами от 1979 года, пошлины на аэрокосмическую продукцию не действовали до заявления президента Трампа в День освобождения 2 апреля. «Именно к этому мы как отрасль и собираемся вернуться. Отрасль твердо привержена этому — возвращению к нулевому тарифу», — заявил он.

«Наши специалисты по связям с правительством регулярно бывали в Вашингтоне, чтобы обсудить этот вопрос с администрацией США, а также в Бразилии, чтобы обсудить его с бразильскими официальными лицами», — продолжил Амальфитано. «Думаю, они слышали историю Embraer как отдельной компании. Они слышали эту историю в контексте Embraer и всей экосистемы аэрокосмической отрасли, и мы уверены, что вернёмся к нулевой пошлине».

Однако пока Embraer приходится иметь дело с тем, что, по словам Амальфитано, «отравляет» всю продукцию, импортируемую из Бразилии. Тем не менее, он подчеркнул, что 10%-ный тариф на биз-

нес-джеты не сдерживает покупателей из США. «Эти покупатели могут позволить себе частные самолёты. Это никак не влияет на спрос», — прокомментировал он. «И поскольку у меня есть преимущество стратегии ценовой дисциплины, мы можем справиться с этим и повлиять на него».

В августе генеральный директор группы Embraer Франсиско Гомес Нето заявил, что тарифы привели к потере \$20 млн прибыли компании во втором квартале. Он сообщил, что компания, глобальный центр обслуживания клиентов которой находится в Мельбурне, штат Флорида, ведёт переговоры об отмене тарифов.

«Это, безусловно, влияет на общие результаты компании, но мы очень внимательно следим за тем, чтобы минимизировать последствия и искать решения для их компенсации. Гораздо проще по-

высить цены на запчасти для всех самолётов, чем повысить цену на [коммерческий] E-Jet или установить более высокую цену на один продукт или для одного клиента», — сказал Амальфитано. «У нас есть много способов со временем решить эту проблему, но мы надеемся и уверены, что администрации обеих стран придут к двустороннему решению, аналогичному тому, что они сделали с Великобританией, ЕС и другими странами».

Американские компоненты в самолётах Embraer помогают компенсировать пошлины. Амальфитано не уточнил, сколько их содержится в деловых самолётах, однако президент и генеральный директор подразделения коммерческих самолётов Арьян Мейер ранее сообщил Leeham News, что американские компоненты позволили снизить 10%-ную пошлину на авиалайнеры до эффективной ставки в 6%.



Bombardier: Global 7500 при посадке имеет 30%-ное преимущество по длине ВПП

Bombardier Global 7500 и его преемник Global 8000 в реальных условиях могут использовать на 30% больше аэропортов, чем его «ближайший конкурент по скорости и дальности», сообщила Мелисса Джаннанджело, специалист по продажам Bombardier, изданию AIN, ссылаясь на внутренние данные компании. Однако она отказалась назвать имя этого конкурента.

Как правило, отдел продаж компании работает индивидуально с клиентами — текущими и по-

тенциальными — для анализа данных и оценки возможности эксплуатации конкретного самолёта Bombardier в определенном аэропорту. Однако маркетинговый отдел запросил более широкий анализ эксплуатационных возможностей Global 7500 в аэропортах по сравнению с ближайшими конкурентами.

Проект начался с анализа более 13000 аэропортов по всему миру. Затем команда отдела по продажам сузила круг до аэропортов с взлётно-посадочны-

ми полосами длиной от 3500 футов и высотой над уровнем моря до 8000 футов. В результате было получено 6500 аэропортов, где Global 7500 мог бы приземлиться в типичных ветровых условиях, на сухих ВПП и с посадкой на 60% от доступной длины (т.е. в соответствии с эксплуатационными ограничениями FAA Part 135). В их число входят 2500 аэропортов в США, 950 в Европе, 800 в Латинской Америке и 2250 в остальных частях мира.

Вместо того, чтобы рассчитывать данные по каждому аэропорту, компания написала код на языке программирования Python для автоматического построения графика аэропортов, где могли бы приземлиться Global 7500 и конкурирующий двухдвигательный самолёт. По вертикальной оси откладывалась высота аэропорта, а по горизонтальной — доступная посадочная дистанция. Данные для двух самолётов расходились при длине взлётно-посадочной полосы около 5000 футов (1500 м), при этом Global 7500 мог приземляться на ВПП длиной всего около 3800 футов (1170 м), включая 40% запаса безопасности и сухие условия с ветром. Это приводит к тому, что Global 7500 имеет примерно 30% преимущество в характеристиках взлётно-посадочной полосы по сравнению с конкурентом.

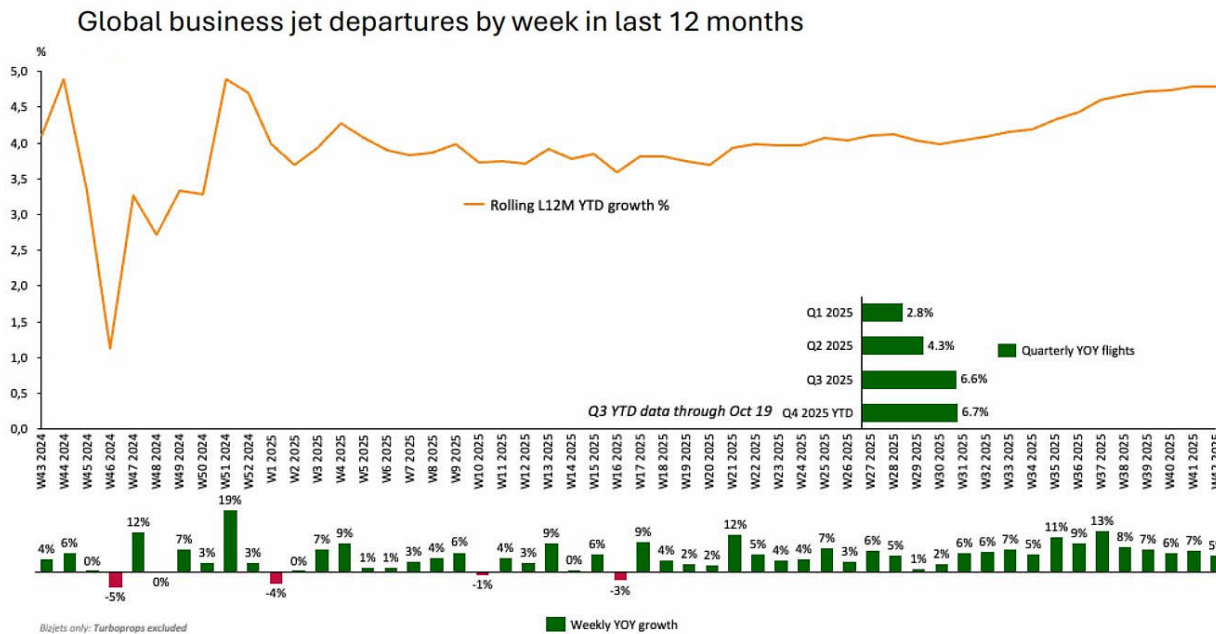
Команда инженеров по лётным испытаниям поставила перед отделом продаж задачу изучить различные условия ВПП и ветра — сухую безветренную и мокрую с ветром и без него — чтобы подтвердить данные для сухих ВПП с ветром. После повторного анализа данных с этими переменными результаты совпали, что свидетельствует о том, что Global 7500 действительно имеет аналогичное преимущество в этих различных условиях.



42-я неделя стала самой загруженной за последние 12 месяцев

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 42-й неделе (13-19 октября) глобальная активность бизнес-джетов достигла 81471 рейса, что на 5% больше, чем на той же неделе 2024 года, и стала самой загруженной за последние 12 месяцев.

За последние четыре недели (39-42) общий трафик бизнес-джетов во всём мире превысил 316000 полётов, что на 6% больше, чем в аналогичном периоде прошлого года. Эта четырёхнедельная тенденция +6% превышает общемировой годовой тренд с начала года +5% (с 1 января по 19 октября). И этот тренд не показывает признаков завершения: 26 недель подряд наблюдается рост в годовом исчислении. Из 42 недель 2025 года в 39-ти зафиксирован рост, при этом наибольший скачок на 13% пришелся на 37-ю неделю, а наибольшее падение на 4% — на 1-ю неделю.



Количество рейсов бизнес-джетов по неделям за последние 12 месяцев

Анализ показателей по регионам

Северная Америка: количество рейсов в течение недели превысило 60000

На североамериканском рынке в 42-й неделе зафиксирован рост активности на 7% по сравнению с 42-й неделей прошлого года, а общее количество рейсов превысило 60000. На США пришлось 97% трафика в Северной Америке, что обеспечило рост на 7%. Среди ключевых штатов лидером стала Калифорния, где активность бизнес-джетов в 42-й неделе увеличилась на 8% по сравнению с 2024 годом, в то время как Флорида и Техас продемонстрировали рост на 4%.

Четырёхнедельный тренд в Северной Америке сейчас на 6% опережает аналогичный период 2024 года. Среди ключевых штатов Флорида лидирует по четырёхнедельному тренду с ростом на 10%, за ней следует Техас (+6%), и Калифорния (+4%). Эти четырёхнедельные тренды сопоставимы с темпами роста каждого штата с начала года: 5%, 6% и 4% соответственно.

Европа: Франция и Швейцария негативно влияют на региональные показатели

На 42-й неделе 2025 года европейский рынок сократился на 1% по сравнению с той же неделей 2024 года. На уровне отдельных стран Великобритания и Италия показали некоторый рост активности бизнес-джетов, увеличив количество рейсов на 7% и 5% соответственно. В Германии наблюдалось наименьшее снижение среди ведущих стран — на 3% в годовом исчислении, в то время как Франция и Швейцария зафиксировали заметный спад — на 9% и 11% соответственно. За последние четыре недели общий трафик в Европе превысил 46000 рейсов, что отражает скромный рост на 3%.

Остальной мир: Африка лидирует вторую неделю подряд с ростом на 31%

На 42-й неделе наблюдались разнонаправленные тенденции трафика бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы.

Африка лидировала среди остальных стран мира вторую неделю подряд с ростом на 31%, в то время как Южная Америка также продемонстрировала заметное увеличение на 19%. На Ближнем Востоке наблюдался уверенный рост на 7%, а Азия стала единственным регионом, где наблюдалось снижение – на 7% по сравнению с 42-й неделей 2024 года.

Анализ текущих событий

NBAA-BACE обеспечила высокий трафик в Лас-Вегасе

На прошлой неделе выставка NBAA-BACE привлекла в Лас-Вегас специалистов бизнес-авиации со всего мира, что привело к значительному росту активности бизнес-джетов в трёх аэропортах города. В аэропортах Маккаран, Хендерсон-Лас-Вегас и Северный Лас-Вегас с 13 по 17 октября было зафиксировано 995 рейсов, что на 14% больше, чем 871 рейс за аналогичный период 2024 года.

Влияние конференции становится очевидным, если сравнить эти цифры с типичной активностью в Лас-Вегасе по будням. В течение 41-й недели в аэропортах Лас-Вегаса в среднем выполнялось 616 вылетов бизнес-джетов в стандартные часы с по-

недельник по пятницу, то есть NBAA-BACE сгенерировала примерно 379 рейсов сверх обычного графика, что демонстрирует сохраняющуюся важность мероприятия как драйвера деловой авиации.

Ник Косцински, аналитик WINGX, комментирует: «42-я неделя стала самой загруженной за последние 12 месяцев — более 81000 рейсов. Сейчас мы наблюдаем рост уже 26 недель подряд, и, похоже, эта тенденция продолжается. В Северной Америке в течение недели было выполнено более 60000 рейсов, что впечатляет, а Африка демонстрирует впечатляющий рост более 30% две недели подряд. NBAA привлекла в Лас-Вегас почти 400 дополнительных рейсов к обычному трафику, что показывает, насколько важны эти крупные отраслевые мероприятия».



Embraer раздумывает о выпуске крупногабаритного бизнес-джета

На прошлой неделе компания Embraer подтвердила, что активно изучает возможность выхода на рынок крупногабаритных бизнес-джетов. Выступая на мероприятии, посвященном дню инвесторов на Нью-Йоркской фондовой бирже, эксперт призвал президента и генерального директора

Embraer Executive Jets Майкла Амальфитано подтвердить, намерена ли его компания конкурировать с Gulfstream, Bombardier и Dassault, и он не исключил такой возможности.

Дин Робертс, вице-президент по стратегии, устой-

чивому развитию и развитию компании Rolland Vincent Associates, заявил, что бразильскому производителю пора расширить свой портфель за пределы семейств лёгких и средних Phenom и Praetor. По его мнению, конкуренты из США, Канады и Франции не в полной мере охватывают рынок.

«Вы добились успеха», — сказал Робертс Майклу Амальфитано во время обсуждения. «Рыночная доля растёт, и это будет продолжаться. Но если вы хотите сохранить позиции в долгосрочной перспективе, вам придётся переключиться на большие самолёты. Большие самолёты — это самый дорогой рынок и самый быстрорастущий рынок».

«Традиционные игроки поднялись на самый верх сегмента больших самолётов, предлагая тяжёлые и дорогостоящие машины, которые подходят для действительно высокого сегмента», — добавил он. «Но они оставили нишу внизу сегмента больших самолётов, которая, я бы сказал, состоит из старых или неоптимальных самолётов, не отвечающие требованиям рынка. Это идеальное место для революционного рывка Embraer».

Не исключая такой шаг, Амальфитано заявил, что его компания не будет торопиться. До 2020 года производитель выпускал модели Lineage и Legacy 600/650 с увеличенным салоном. «Действовать нужно очень обдуманно», — сказал он. «Если мы хотим раскрыть хотя бы потенциал очередного переворота в другом сегменте... мы должны сделать это правильно. И когда вы подталкиваете этих спекулянтов вперёд, вы не сможете появиться с продуктом, который понравится всем.



Lineage 1000E

Он должен обладать дифференциацией и прорывными характеристиками, как семейства Phenom и Praetor, чтобы рынок принял его».

По словам Амальфитано, постпандемийные годы бросили вызов традиционному представлению о траектории рынка деловой авиации. Embraer считает, что выиграла от перезагрузки рынка. «[Раньше] мы всегда видели, что вершина рынка восстанавливалась раньше, чем дно», — прокомментировал он. «С COVID-19 произошло ровно наоборот. Пандемия перевернула всё с ног на голову. Весь сектор частной авиации вырос снизу. Восстановление возглавили лёгкие самолёты начального уровня среднего класса Phenom и Praetor».

Сейчас Embraer занимает почти треть этого сектора. «В этих четырёх категориях мы занимаем 31% рынка, доминируя в этом сегменте», — заявил Амальфитано.

Улучшение финансового положения Embraer, отчасти обусловленное продажами бизнес-джетов и ростом этого рынка, является одним из факторов, побуждающих к исследованиям о выходе в более крупный сегмент бизнес-джетов. Компания оправилась от пагубных последствий пандемии и теперь имеет сильный баланс.

Три крупнейших рейтинговых агентства теперь классифицируют Embraer как инвестиционный класс. Показатели прибыли и рентабельности являются одними из лучших для компаний такого размера. Ранее в этом году Credit Suisse отметила, что к 2029 году мировое богатство вырастет на 20%.

Однако, чтобы Embraer инвестировала в разработку бизнес-джета в топовом сегменте рынка, необходимо учитывать амбиции аэрокосмической и оборонной группы, стремящейся напрямую конку-

рировать с Airbus и Boeing в гонке за доминирование на рынке узкофюзеляжных авиалайнеров следующего поколения. Это может объяснить, почему Амальфитано по-прежнему считает необходимым подстраховаться.

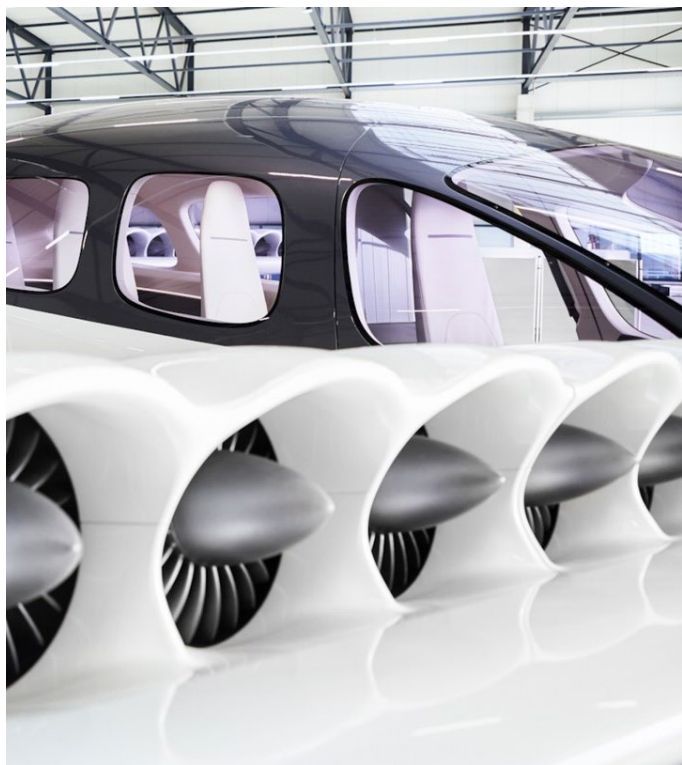


Legacy 650

Archer выигрывает гонку за патентный портфель Lilium

Компания Archer Aviation приобретёт около 300 патентов Lilium, неплатежеспособного производителя eVTOL и бывшего конкурента, за 18 млн евро (\$21 млн) после победы в конкурсном процессе, о чем калифорнийский производитель объявил 15 октября. Управляющий по делам о банкротстве Lilium принял предложение Archer, отдав предпочтение американской компании вместо европейской Ambitious Air Mobility Group (AAMG), которая уже несколько месяцев пытается получить эти активы.

По данным Archer, патенты, полученные от немец-



кой компании, относятся к различным инновациям в области электрической авиации, включая электродвигатели и каналные вентиляторы, высоковольтные системы, управление аккумуляторными батареями, конструкцию воздушного судна и системы управления полётом. С этим приобретением Archer заявляет, что в её портфеле интеллектуальной собственности теперь более 1000 патентных активов.

«Новаторская работа Lilium вывела разработку и технологию eVTOL на новый уровень, и мы рады использовать их передовые технологии в Archer, продвигая нашу дорожную карту продуктов», — заявил генеральный директор Archer Адам Голдштейн.

В своём письменном заявлении AAMG пожаловалась на то, что управляющий по делу о несостоятельности нарушил письменное обязательство о передаче активов Lilium предложившему наивысшую цену. Компания, которая ранее была потенциальным покупателем шестиместного eVTOL Lilium, заявила, что подала заявку на 23 млн евро, а затем увеличила её до 30 млн евро.

Голландская компания пожаловалась на необеспеченность предложения Archer и заявила, что получила окончательное соглашение о покупке в конце сентября. Компания заявила, что оформила все необходимые документы по эскроу и предоставила аудированные банковские гарантии в соответствии с процедурой, требуемой управляющим по делу о несостоятельности.

«AAMG глубоко разочарована тем, что её более вы-

сокое, обеспеченное предложение, по всей видимости, не было представлено комитету кредиторов прозрачно и последовательно», — прокомментировало руководство компании в письменном заявлении. «Это решение игнорирует ценность для кредиторов, подрывает немецкую промышленность и отдаёт предпочтение участнику, который не продемонстрировал аналогичной приверженности созданию рабочих мест или влиянию на местную экономику».

Электрические каналные вентиляторы, разработанные Lilium для семиместного самолёта Lilium Jet, могут открыть новые возможности в секторах лёгких спортивных самолётов и региональной воздушной мобильности, заявила Archer, намекая на возможность появления новых типов самолётов в будущем. В настоящее время Archer разрабатывает пилотируемый четырёхместный самолёт Midnight и планирует совместно с Anduril создать автономный гибридный электрический оборонный дрон.

Основанная в 2015 году, компания Lilium потратила более \$1,5 млрд на разработку Lilium Jet, прежде чем в октябре 2024 года у неё закончились деньги, и в феврале компания окончательно закрылась. С тех пор различные претенденты, включая голландскую Advanced Air Mobility Group (AAMG) и калифорнийскую Joby Aviation, присматривались к различным активам компании. В прошлом месяце немецкий стартап Vaeridion объявил о приобретении бывшего завода Lilium по производству аккумуляторов в аэропорту Оберпфaffenхофен недалеко от Мюнхена. Vaeridion разрабатывает девятиместный электрический самолёт под названием Microliner.

Lufthansa Technik завершает реставрацию самолёта Lockheed Constellation

Спустя 18 лет компания Lufthansa Technik (LHT) наконец-то завершает один из самых амбициозных проектов по техническому обслуживанию самолётов в своей истории. В середине 2000-х годов фонд исторических полётов Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung (DLBS), входящий в состав Lufthansa Group, принял решение пополнить свой парк музейных летающих экспонатов самолётом Lockheed 1649A Super Star.

L1649A, став последним представителем успешно-

го семейства четырёхмоторных Constellation и ознаменовав конец эпохи поршневых пассажирских авиалайнеров, присоединился к флоту Lufthansa в 1957 году, выполняя беспосадочные трансатлантические рейсы между Нью-Йорком и Гамбургом. Четыре самолёта (из 44 построенных) эксплуатировались до тех пор, пока в середине 1960-х годов их не заменил Boeing 707. «Super Star» стал свидетелем открытия сервиса первого класса «Senator» авиакомпании. Шеф-повар на борту обслуживал 32 пассажира, которые выдерживали почти 15-ча-

совой перелёт, удобно расположившись на спальных местах и практически раскладывающихся креслах.

После окончательного вывода самолётов из эксплуатации частный коллекционер из штата Мэн приобрел три из сохранившихся лайнера. Два из них он перевез в муниципальный аэропорт Оберн/Льюистон (KLEW), а третий, во Флориде, так и не смог отремонтировать настолько, чтобы перелететь на север. DLBS приобрела три планера, более дюжины мощных турбокомпаундных звездообразных двигателей R-3350 Wright и множество запасных частей, чтобы довести один экземпляр до лётного состояния.

В городе Оберн, штат Мэн, был построен ангар для команды LHT, чтобы они могли работать над самолётом, выбранным для реставрации и приведения его в лётное состояние. Что касается двух других самолётов, один находится в коллекции Fantasy of Flight в Полк-Сити, штат Флорида, а другой служит открытым коктейль-баром в отеле TWA в международном аэропорту имени Джона Кеннеди в Нью-Йорке.

«Как вы можете себе представить, самолёт был в очень плохом состоянии после столь длительного периода эксплуатации», — сказал Оливер Штурм, участвующий в программе с 2008 года и возглавляющий проект реставрации. «Полагаю, последний раз он летал в конце 1980-х годов. Он хранился в штате Мэн, а на Восточном побережье часто идут дожди и снегопады. В итоге состояние было настолько плохим, что нам пришлось заменить



почти всю обшивку на самолёте, так что конструкция совершенно новая, можно сказать, с нулевым налётом».

Работы выполняла небольшая группа преданных своему делу техников LHT, к которым присоединились пенсионеры и стажёры. Это продолжалось десять лет, даже несмотря на случайный сброс пены для тушения в ангаре, который испортил тома документов. Хотя это отбросило проект на несколько месяцев, во время сброса пены в ангаре находилась

только структурная часть самолёта, а все компоненты, к счастью, были упакованы в ящики на ближайшем складе.

К 2018 году компания столкнулась с необходимостью подсчитать, сколько времени потребуется для повторной сертификации самолёта, и, по оценкам, проект затянулся бы ещё на пять лет при тогдашнем темпе работ. Но летом того же года трагическая катастрофа исторического самолёта другого оператора — трёхмоторного Ju-52 во время обзор-

ной экскурсии в Швейцарских Альпах, унесшая 20 жизней, — заставила европейские власти ввести более строгий контроль за полётами исторических самолётов. Это стало последней каплей и руководство Lufthansa решило отказаться от планов возвращения Super Star в лётное состояние, решив вместо этого подготовить его к статической экспозиции в честь 100-летнего юбилея бренда в 2026 году.

В начале 2019 года после очередной суровой зимы в штате Мэн самолёт, разобранный на четыре большие части вместе с более чем 300 ящиками деталей и компонентов, был загружен на грузовики с безбортовой платформой и доставлен в соседний Портленд, штат Мэн. После того, как его перегрузили на грузовое судно и отправили в Бремен, Германия. Планер был помещён на хранение до 2023 года, когда он прибыл на объект LHT в Гамбурге для возобновления программы реставрации.

Подготовка L1649 к экспозиции, а не к полётам, значительно облегчила задачу реставраторов. «Главное отличие в том, что не нужно соблюдать никакие правила, не нужны инженерные решения, не нужна документация и так далее», — рассказал Штурм агентству AIN. «Это значительно упрощает дальнейшую работу».

Однако это не значит, что работа будет выполнена с меньшей самоотдачей или вниманием к деталям. «Поскольку мы все инженеры и механики, мы выполняем работу так, как будто в конечном итоге это будет готовый к полёту самолёт», — добавил он. Среди сюрпризов, с которыми столкнулся Штурм



в ходе проекта, было осознание того, что каждое крыло самолёта крепилось к фюзеляжу всего восемью большими болтами.

В конце второго квартала 2025 года собранный Super Star выкатили из ангара в Гамбурге, где его встретило более 2000 ликующих сотрудников компании и гостей. «У меня от этого мурашки по коже», — сказал Штурм. «Если вы когда-нибудь хотели увидеть взрослых парней со слезами на глазах, то это был именно тот момент».

Самолёт был вновь разобран и перевезён на грузовиках в аэропорт Мюнстер/Оснабрюк, где четырёх узлам была придана винтажная «параболическая» схема окраски Lufthansa, которую самолёт носил в 1950-х и 1960-х годах. Работы выполнила компания Altitude Paint Services, а гамбургский производитель Mankiewicz бесплатно предоставил около 500 литров специальной краски.

Всё ещё находясь в разобранном виде, Constellation был перевезён во Франкфурт, где он и будет находиться. После окончательной сборки он станет центральным экспонатом нового конференц-центра для посетителей, строящегося в штаб-квартире Lufthansa Group, наряду с Ju-52 1930-х годов.

Хотя правила требуют, чтобы перед экспозицией из L1649A полностью слили все жидкости, Штурм заявил, что это будет практически единственной уступкой с точки зрения функциональности. «Если кто-то зайдёт в новый центр для посетителей и посмотрит на самолёт, у него должно сложиться впечатление, что он готов к полётам», — пояснил он. «Если вы посмотрите на шасси, то увидите, что

каждый шланг, каждая трубка, каждый кабель установлены».

Такой же уровень детализации относится и к кабине пилотов. Поскольку самолёт больше не будет летать и не требовал установки современной авионики для соответствия нормативным требовани-

ям, передняя часть будет отражать технологии 1950-х годов. Что касается салона, LHT предпочитает не раскрывать его до официальной презентации Super Star в следующем году, которая состоится в честь столетнего юбилея, отметив лишь, что на камбузе будет установлена работающая кофеварка 1950-х годов.



Вертолёт недели

Оператор/владелец: *Русские Вертолетные Системы (РВС)*

Тип: *Mil Mi-38*

Год выпуска: *2019 г.*

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



Фото: Дмитрий Петрович