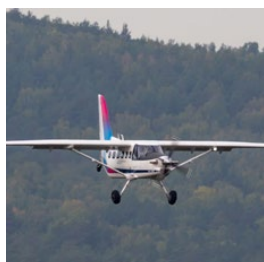




На этой неделе мы занимались рутинной работой – разгребали новости с дубайского авиасалона. И их было весьма много. Falcon Executive Aviation, входящая в состав Alex Group Investment, объявила о строительстве нового полностью частного мультимодального терминала FBO в Дубае, спроектированного с нуля как основной городской центр обслуживания вертолётных и будущих операций eVTOL. Этот проект делает Falcon первым оператором в ОАЭ, полностью интегрирующим услуги частных самолётов, вертолётных и eVTOL в рамках единого шлюза частной авиации, открывая новую эру городской воздушной мобильности в Дубае. Терминал, построенный на участке площадью 6380 кв.м., спроектирован как частный объект с прямым доступом к вертолётной площадке и вертипорту, что обеспечивает мгновенный прилёт и вылет вертолётных и eVTOL, а также пересадки при полетах между эмиратами.

Инвестиционная группа из ОАЭ Tariq Al Futtaim, специализирующаяся на недвижимости, технологиях, энергетике, образовании и мобильности, подтвердила планы строительства нескольких ангаров для частных самолётов в аэрокосмическом центре Mohammed bin Rashid Aerospace Hub в международном аэропорту Дубая Аль-Мактум (OMDW). Объявляя о строительстве, компания заявила, что управление новыми объектами будет осуществляться Empire Aviation. Проект реализует Jet Park Investment, дочерняя компания Tariq Al Futtaim. Партнёры проекта не уточнили, сколько ангаров будет построено, какого размера они будут и когда будут готовы к эксплуатации, но подтвердили, что для воздушных судов будет доступна наземная поддержка и лёгкое техническое обслуживание. Все детали уже в этом выпуске.



США готовятся к рекордной активности бизнес-джетов в День Благодарения

WINGX: на 47-й неделе (17-23 ноября) 2025 года глобальная активность бизнес-джетов превысила 80000 рейсов, что на 7% больше, чем в течение 47-й недели 2024 года. За последние четыре недели мировой трафик бизнес-джетов превысил 313000 рейсов, что на 8% больше в годовом исчислении

стр. 21

Amstat: сильный третий квартал для вторичного рынка

Активность в третьем квартале оставалась высокой: общий объём сделок с джетами и турбовинтовыми самолётами вырос на 3% по сравнению с прошлым годом и на 9,5% превысил средний квартальный уровень за 10 лет. С начала года объём сделок вырос на 8,7% в годовом исчислении

стр. 23

В России хотят разработать 3-5 моделей лёгких самолётов

В России хотят разработать от трех до пяти моделей лёгких самолётов для внутренних маршрутов, узнали «Известия». ОАК заявила о готовности поддержать малые конструкторские бюро в разработке, сертификации и организации на своих предприятиях их массового серийного производства

стр. 25

Aero Friedrichshafen расширяется за счёт более широкого охвата бизнес-авиации

Развивая направление бизнес-авиации на выставке Aero Friedrichshafen 2025, организаторы принимают меры для привлечения большего количества участников отрасли к своему следующему мероприятию, которое пройдёт с 22 по 25 апреля 2026

стр. 29

Первый вылет сверхзвукового бизнес-джета «Стриж» запланирован на 2029 год

Первый вылет сверхзвукового самолёта «Стриж» запланирован на 2029 год, однако всё зависит от финансирования. Об этом сообщили ТАСС в НИЦ «Институт имени Н. Е. Жуковского».

«В соответствии с планом работ, первый вылет ДКТ «Стриж» должен состояться через четыре года. Но стоит отметить, что всё зависит от соответствующего финансирования», - говорится в сообщении.

Как рассказали в центре, в настоящее время работы по тематике сверхзвукового гражданского самолёта выполняются ФГБУ «НИЦ «Институт имени Н. Е. Жуковского» и организациями центра в рамках комплексного научно-технологического проекта «Сверхзвуковой самолёт с низким уровнем экологического воздействия» по заключенным государственным контрактам с Минпромторгом РФ. В работах участвуют не только отраслевые институты, но и ПАО «ОАК» и АО «ОДК».

«Работа направлена на создание научно-технологического задела высокого уровня готовности технологий, включая создание и испытания близких к натурным объектам демонстраторов технологий, один из которых - это лётный демонстратор комплекса технологий СГС «Стриж» (ДКТ «Стриж»», - уточнили там.

Что касается вопроса разработки прототипа серийного сверхзвукового гражданского самолёта, «то речь идет о временном периоде после 2035 года, когда весь комплекс технологий, включая технологии силовой установки и комплекса бортового оборудования, будут доведены до уровня технологической готовности 5-6». «Также ограничивающим фактором является отсутствие нормативных требований к допустимому для полётов над населённой сушей уровню звукового удара, которые будут сформированы только после проведения летных испытаний ДКТ «Стриж», - добавили в НИЦ.



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

Beechcraft Baron G58 и Bonanza G36 уходят в историю

Компания Textron Aviation заявила, что после выполнения всех текущих заказов прекратит производство двухдвигательного поршневого Beechcraft Baron G58 и однодвигательного поршневого Bonanza G36. Этот шаг позволит компании сместить фокус на однодвигательный турбовинтовой самолёт Denali, говорится в заявлении. Обе поршневые модели давно используются небольшими компаниями в качестве деловых самолётов и уже несколько десятилетий присутствуют в отрасли.

Представитель компании заявил, что это решение является частью более широкого плана инвестиций Textron Aviation в развитие продуктов. Эти самолёты «были краеугольным камнем лидерства

компании на рынке поршневых самолётов на протяжении почти восьми десятилетий», - сказал он. «Более 6000 Baron и 18000 Bonanza были поставлены по всему миру». В следующем месяце исполняется 80 лет со дня первого полёта Bonanza.

«Этот стратегический сдвиг позволит Textron Aviation сосредоточиться на включении Beechcraft Denali в свой продуктовый портфель, тщательно оценивая будущие инвестиции в этом сегменте», - сказал представитель производителя. Textron не уточнила возможные будущие предложения поршневых самолётов, но подчеркнула, что переоценка сегмента является частью её текущей инвестиционной стратегии.



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

Luxaviation запускает грузовые чартерные рейсы

Компания Luxaviation One, входящая в Luxaviation Group и занимающаяся управлением воздушными судами и чартерными перевозками, открыла отдел грузовых чартерных рейсов для срочных грузовых и логистических миссий. Европейская компания объявила об этой инициативе, назначив Александру Гобалраджу руководителем нового подразделения.

Luxaviation будет специализироваться на поддержке клиентов, осуществляющих срочные поставки, включая гуманитарную помощь, а также на поиске самолётов, способных перевозить тяжёлые и негабаритные грузы. Ожидается, что бронирование рейсов может включать перевозку запчастей для самолётов, находящихся на земле, фармацевтических и медицинских товаров, нефтегазового оборудования и животных.

По данным компании, её сотрудники будут управлять каждой миссией от начала до конца. Услуга включает в себя оформление разрешений на посадку и пролёт, обслуживание грузов и пассажиров, контроль погрузки и досмотр грузов.

«Наша цель проста: обеспечить клиентам абсолютную уверенность при перевозке их самых ценных или срочных грузов», - прокомментировала Александра Гобалраджа, обладающий более чем двадцатилетним опытом работы в сфере авиаперевозок, грузовых перевозок и логистики. «Каждая миссия выполняется с точностью, заботой и высочайшими стандартами безопасности, потому что в авиации важна каждая деталь».





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

Конференция EASA по безопасности предостерегает от самоуспокоенности

По словам докладчиков ежегодной конференции EASA по безопасности, прошедшей в Копенгагене в начале этого месяца, самоуспокоенность является самым большим риском для безопасности полётов в Европе. Эксперты авиационной отрасли со всего континента также призвали к пересмотру, обновлению и упрощению правил, чтобы сосредоточить внимание на безопасности полётов во всё более сложных условиях эксплуатации.

«В авиации мы должны постоянно пересматривать уровень безопасности», - заявил исполнительный директор EASA Флориан Гийерме, комментируя высокие показатели безопасности, которые агентство наблюдает в последние годы. «Наши обсуждения показывают, что мы начинаем лучше понимать существующие сегодня риски для безопасности и что у нас единое мышление. Теперь нам необходимо объединить усилия и принять правильные меры, в том числе для того, чтобы обеспечить соответствие требованиям не ради самого соответствия, а ради безопасности, поддерживать

высокие стандарты и одновременно обеспечивать конкурентоспособность европейской авиационной отрасли».

Выступавшие на конференции отметили многочисленные инциденты, связанные с безопасностью, включая выкатывания за пределы ВПП и неправильную настройку высотомера, которые едва не привели к авиационным происшествиям. На конференции также обсуждались потенциальные риски, связанные с литиевыми аккумуляторами и возникновением пожаров на борту воздушных судов.

Недавно EASA запустило опрос заинтересованных сторон для сбора мнений о возможном упрощении правил. Участники конференции выразили твёрдую поддержку так называемому «умному регулированию», в то время как некоторые докладчики предостерегли от ущерба безопасности путём изменения или отмены требований без прочной нормативной базы.




ПОЛИРОВКА
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

Aloft получает второй в этом году контракт на разработку интерьера Max 8

Компания Aloft AeroArchitects получила второй в этом году контракт на разработку интерьера VIP-класса для BBJ Max 8. Проект будет реализован на предприятии Aloft в Джорджтауне, штат Делавэр, где компания интегрирует и сертифицирует все бортовые системы, используя собственную систему сертификации FAA (Organization Designation Authorization, ODA).

Поставка нового самолёта, предназначенного для клиента из Азии, ранее владевшего и эксплуатировавшего три BBJ, запланирована на середину 2026 года. Aloft сначала установит свою собственную дополнительную топливную систему в переднем и заднем грузовых отсеках, что увеличит дальность полёта BBJ Max 8 до 50%.

«Победа в гонке над этим проектом свидетельствует о ценности, которую Aloft создает для клиентов», - заявил Мэтт Хилл, вице-президент компании по продажам. «Ожидаемое качество VVIP – это минимальный стандарт в категории узкофюзеляжных авиалайнеров, и мы обеспечиваем его на самом высоком уровне».

Это объявление последовало за контрактом Aloft, о котором было объявлено в октябре, на ещё один интерьер BBJ Max 8, также выполненный в рамках программы компании. Этот проект включает в себя возможности индивидуального подключения, передовую системную интеграцию и дизайн, сертифицированный непосредственно компанией.



Jetport Interiors

Решения,
создающие
стиль

jetport-interiors.tech

Bell получает из Европы заказы на шесть вертолётот

На выставке European Rotors 2025 компания Bell Textron объявила, что получила заказы на шесть корпоративных вертолётот Bell 505, Bell 407GX и Bell 429, в результате чего с начала года объём корпоративных продаж компании в Европе достиг семнадцати машин.

Заказы были размещены клиентами из Швейцарии, Великобритании и Польши, что подчеркивает растущий спрос на вертолётот Bell на европейском рынке.

«Bell рада отпраздновать очередную победу в кор-

поративном и VIP-сегменте на European Rotors этого года», - заявил Робин Вендлинг, управляющий директор Bell в Европе. «Мы отметили устойчивый спрос на наши модели в Европе, особенно на Bell 505, Bell 407 и Bell 429. Эти решения обеспечивают нашим клиентам универсальность, необходимую для работы в разных условиях региона».

Bell 505, Bell 407 и Bell 429 разработаны для удовлетворения особых потребностей корпоративных операторов, предлагая надёжность, производительность и инновационные функции, адаптированные к конкретным задачам.



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

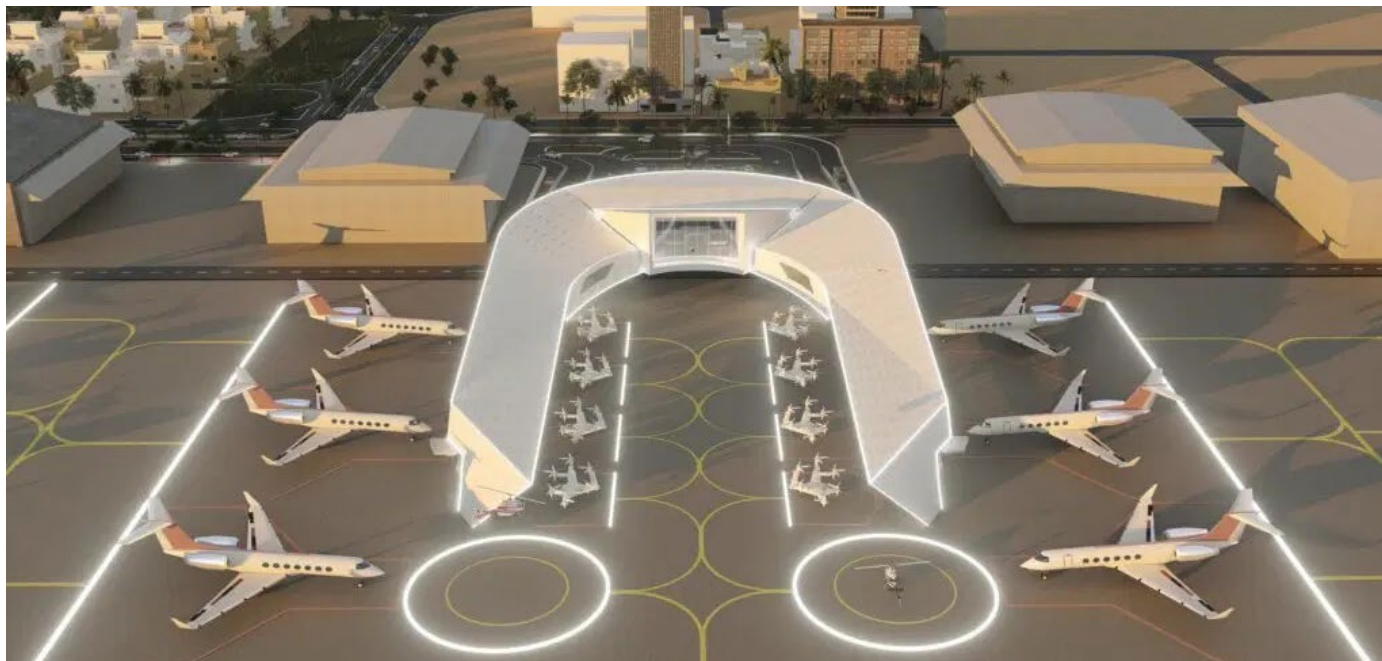
Abu Dhabi Airports и Skyports подтверждают планы по созданию вертипортов

Abu Dhabi Airports совместно со Skyports разрабатывают сеть вертипортов для поддержки эксплуатации воздушных судов eVTOL. Компании объявили о партнёрстве, подтвердив, что уже начали строительство в Международном аэропорту Зайда (OMAA) и Аэропорту Аль-Батин (OMAD) и планируют завершить эти объекты в первом квартале 2026 года.

В прошлом году правительство Абу-Даби одобрило запуск услуг воздушного такси eVTOL конкурирующими производителями Archer и Joby. Ранее в этом месяце местный чартерный оператор Falcon Aviation Services объявил о заказе 50 моделей V2000EM eVTOL компании AutoFlight, включая 35 пассажирских и 15 грузовых версий.

После завершения строительства компании Skyports и Abu Dhabi Airports намерены совместно эксплуатировать вертипорты, предоставляя услуги, включая обслуживание пассажиров, обеспечение безопасности, грузовые перевозки и поддержку коммерческих операторов. В соглашении не указано, где в эмирате могут быть расположены другие вертипорты. Abu Dhabi Airports также владеет такими объектами, как Международный аэропорт Аль-Айн (OMAL), Аэропорт Далма (OMDL) и Аэропорт Сир-Бани-Яс (OMBY).

Британская компания Skyports также строит вертипорты в соседнем Дубае в рамках партнерства с Joby.



FBOEXPERIENCE.COM
PROMOTING FBO EXCELLENCE

Alex Jet получает АОС

Компания Alex Jet Aviation Services, работающая под брендом Alexjet Aircraft & Requirements Leasing и являющаяся частью Alex Group Investment, получила сертификат эксплуатанта (АОС) от Главного управления гражданской авиации Эмиратов (GCAA) и добавила в свой флот первый Global Express XRS. Одновременно Falcon Luxe, чартерное подразделение группы, начало эксплуатацию Global 7500.

Национальный АОС, работа по получению которого началась в 2024 году, представленный на Dubai Airshow 2025, позволяет самостоятельно эксплуатировать самолёты, зарегистрированные в Эмиратах. Первым джетом стал 10-местный Global Express XRS (A6-AFC), который ранее эксплуатировала Falcon Aviation Services.

Группа ожидает, что к началу 2026 года к ней присоединятся ещё шесть самолётов, а к концу года их парк достигнет 15 воздушных судов. На веб-сайте Falcon Luxe, наряду с самолётами Global Express XRS под новым АОС, представлены два Global Express, Legacy 650 и G450, которые зарегистрированы в Эмиратах и эксплуатируются под управлением АОС Falcon Aviation Services.

Компания Falcon Luxe также объявила о начале эксплуатации Global 7500 (T7-AFZ). Он присоединился к зарегистрированному в Сан-Марино флоту авиакомпании, который включает в себя четыре других бизнес-джета Bombardier, в том числе два Challenger 605 и два Global 5000. Этот Global 7500 ранее принадлежал нигерийскому промышленному конгломерату Dangote Industries.

Европейские операторы потянулись в Бахрейн

Испанская брокерская компания по аренде частных самолётов и управлению воздушными судами Millennium Jet Management начала работу с Министерством транспорта и телекоммуникаций Бахрейна по выдаче сертификата эксплуатанта (АОС) в Королевстве. Основатель компании Оскар Мартос Идальго планирует открыть региональную операционную базу в Bahrain International.

Компания Millennium Jet Management со штаб-квартирой в Севилье была основана в 2022 году и входит в группу Ocuri Investments – холдинговую компанию класса люкс, действующую в таких секторах, как мода, мероприятия, дизайн, издатель-

ское дело, промышленное развитие и недвижимость. Millennium Jet Management предлагает для чартерных рейсов Gulfstream G650, Bombardier Global 7500/5500 и Embraer Phenom 600.

В ноябре прошлого года Valo Aviation стала первым чартерным оператором бизнес-джетов в стране, получив сертификат эксплуатанта (АОС) от Управления гражданской авиации Бахрейна. Также Valo Aviation подписала меморандум о взаимопонимании с Bahrain Airport Company о строительстве нового объекта площадью 6000 кв.м. в Bahrain International, который, как ожидается, будет введен в эксплуатацию к концу 2026 года.



Above запускает чартерные перевозки

Британский стартап Fly Above Group готовится к запуску частных чартерных рейсов на лёгком бизнес-джете Embraer Phenom 100. Компания, которая будет работать под вышеуказанным брендом, разместит самолёт в FBO XLR Executive Jet Services в международном аэропорту Бирмингема (EGBB). Phenom 100, ранее принадлежавший немецкому оператору, рассчитан на четыре пассажира.

Компания Above будет работать на основании сертификата эксплуатанта, который она получила при покупке компании Alto Aerospace, базирующейся в Борнмуте. Alto располагает управляемым парком самолётов, включающим модели Beechcraft King Air 200, Cessna 421 Golden Eagle и Diamond DA-42, которые используются для частных чартерных рейсов и специальных миссий.

При условии одобрения Управлением гражданской авиации Великобритании, Above планирует начать полёты на Phenom в начале 2026 года. Компания заявила, что Phenom оптимален для полётов продолжительностью до 2,5 часов.

Компания пользуется финансовой поддержкой своего основателя Винса Эссекса и местных деловых партнёров, которые стремятся внести больше чартерных самолётов начального уровня в британский регистр. Эссекс ранее был главным коммерческим оператором Cello Aviation, которая в период с 2010 по 2018 год выполняла чартерные рейсы из EGBB на самолётах BAe 146 и Boeing 737. Он также имеет опыт управления наземной службой поддержки воздушных судов и услугами консьержа в рамках своего предприятия Arvin Group.

Инвесторы из ОАЭ построят в Дубае больше ангаров для частных самолётов

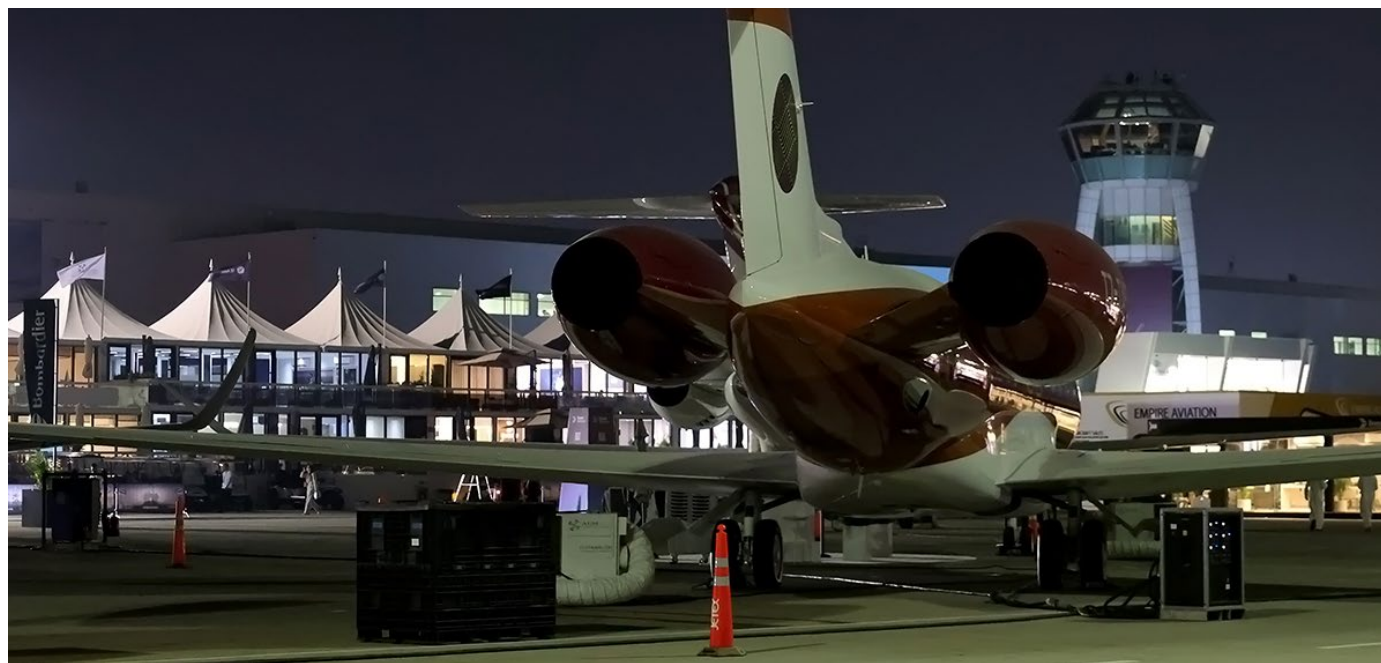
Инвестиционная группа из ОАЭ Tariq Al Futtaim, специализирующаяся на недвижимости, технологиях, энергетике, образовании и мобильности, подтвердила планы строительства нескольких ангаров для частных самолётов в аэрокосмическом центре Mohammed bin Rashid Aerospace Hub в международном аэропорту Дубая Аль-Мактум (OMDW). Объявляя о строительстве, компания заявила, что управление новыми объектами будет осуществляться Empire Aviation.

Проект реализует Jet Park Investment, дочерняя компания Tariq Al Futtaim. Партнёры проекта не уточнили, сколько ангаров будет построено, какого размера они будут и когда будут готовы к эксплуатации, но подтвердили, что для воздушных судов

будет доступна наземная поддержка и лёгкое техническое обслуживание.

Empire Aviation будет использовать объект для размещения воздушных судов, входящих в её управляемый флот, а также самолётов сторонних операторов. Ранее в этом месяце дубайская компания заявила о планах открытия новой штаб-квартиры во второй половине 2026 года.

Компания Empire, основанная в 2007 году, эксплуатирует 25 частных воздушных судов, около трети из которых доступны для чартерных рейсов. В её флот входят Gulfstream G700, G600 и G280, а также несколько Bombardier Global XRS, один Airbus Corporate Jet и один Embraer Legacy 650.



G800 установил восьмой рекорд

Gulfstream Aerospace объявила, что по пути на Dubai Airshow 2025 её недавно сертифицированный сверхдальний бизнес-джет G800 установил восьмой рекорд скорости для пар городов, что подчёркивает непревзойденные лётно-технические характеристики, дальность полёта и эффективность самолёта.

Восьмой рекорд скорости для пар городов был установлен G800 во время перелета из Пхукета (Таиланд) в Дубай (ОАЭ) за 5 часов 38 минут. К этому рекорду присоединились ещё семь, включая перелет из Майами в Эр-Рияд (Саудовская Аравия) за 12 часов 33 минуты и из Флоренции (Италия) в Саванну за 9 часов 33 минуты. Этот последний рекорд довёл общее число рекордов скорости между парами городов для самолётов Gulfstream до более чем 760.

G800 был представлен в Дубае вместе с Gulfstream G700, который установил более 90 рекордов скорости между парами городов. Среди недавних примечательных перелётов между парами городов для G700 – перелёт из Дубая в Сидней за 12 часов 50 минут; из Джакарты (Индонезия) в Лагос (Нигерия) за 12 часов 41 минуту; из Абу-Даби (ОАЭ) в Лондон за 7 часов 48 минут; из Дубая в Гонконг за 6 часов 30 минут.

Gulfstream G800 способен преодолеть расстояние в 8200 морских миль (15186 км) на крейсерской скорости 0,85 Маха и расстояние в 12964 км на крейсерской скорости 0,90 Маха, что делает его самым дальним самолётом в линейке Gulfstream. G800 отличается 100% свежим воздухом в салоне, системой плазменной ионизации воздуха и 16 панорамными овальными окнами Gulfstream.

Garmin добавляет функцию наложения графических NOTAM на SmartCharts

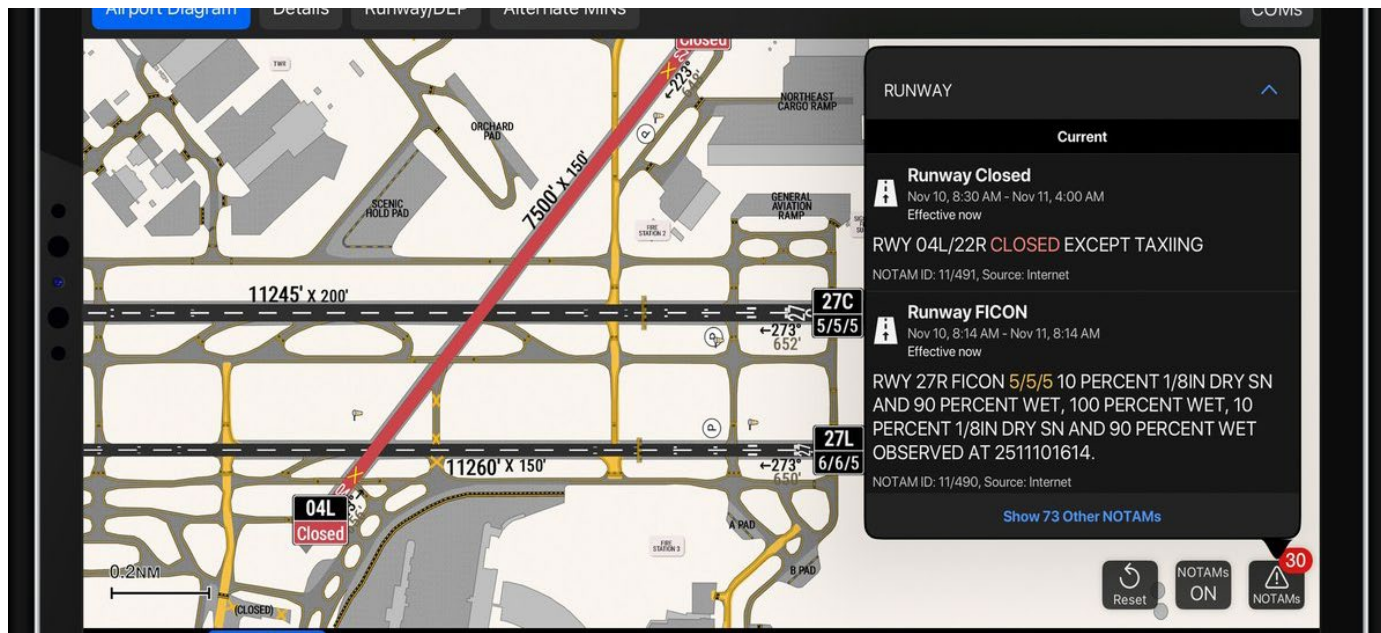
Компания Garmin добавила функцию наложения графических NOTAM на динамические карты SmartCharts в приложении Garmin Pilot. Графические NOTAM позволяют пользователям быстро просматривать на схеме аэропорта информацию об активных и условных закрытиях ВПП, рулежных дорожках и перронах, а также коды текущего состояния поля (FICON) на метках ВПП.

Динамические карты SmartCharts доступны в версии Garmin Pilot для Apple iOS при оформлении премиум-подписки. SmartCharts доступен в США и на Багамских островах. Garmin Pilot ранее представил графическое отображение NOTAM на своей динамической карте в 2020 году.

Пользователи могут включать и отключать графический

слой NOTAM в SmartCharts. Цветовая кодировка отображает статус закрытия, например, красный цвет обозначает закрытую ВПП, рулежную дорожку или перрон, а желтый крестик — на каждом конце закрытой ВПП. Желтый цвет ВПП или рулежной дорожки условно закрыт, что означает, что пилоту необходимо ознакомиться с соответствующим NOTAM, чтобы узнать, когда действует закрытие. Значок часов указывает на то, что закрытие ВПП привязано к времени.

Если в обозначении ВПП есть код FICON, он будет окрашен в соответствии с наименьшим числом в NOTAM, пояснила Garmin, или будет отображаться слово «FICON», указывающее на отсутствие кода в NOTAM.



Bell 505 налетал 700 часов на SAF

Bell Textron объявила на выставке European Rotors 2025, что вертолёт Bell 505, принадлежащий частной лётной академии, налетал более 700 часов на смешанном экологически чистом авиатопливе (SAF). Это важный этап, демонстрирующий приверженность Bell использованию SAF и основанный на принципах устойчивого развития в лётной деятельности, комментируют в компании.

В марте 2022 года компания Bell объявила о сотрудничестве с Safran Helicopter Engines с целью изучения технических характеристик и экономического влияния использования экологически чистого авиационного топлива на Bell 505, оснащённом двигателем Arrius 2R. Почти через год после объявления Bell 505 стал первым в истории однодвигательным вертолётom, совершившим демонстрационный полёт с использованием 100% SAF. С июля 2022 года Bell налетала более 700 часов с использованием смеси SAF на одном вертолёте Bell 505 в учебной академии Bell. Оценка работоспособности и характеристик двигателя, а также его осмотра на сегодняшний день дали положительные результаты.

Как отмечает производитель, вертолёт сочетает в себе новейшие технологии авионики и управления двигателем с большой открытой кабиной, которая предоставляет панорамный обзор всем пассажирам. Полностью интегрированный комплект авионики Garmin G1000H NXi и двигатель Safran Arrius 2R, управляемый двухканальной FADEC, обеспечивают пилотам любого уровня подготовки максимальную ситуационную осведомленность и снижение рабочей нагрузки для успешного полёта во множестве сценариев.

Airbus и Østnes Helicopters подписали соглашение на 10 вертолётom H125

Airbus и компания Østnes Helicopters, официальный дистрибьютор Airbus Helicopters в странах Северной Европы, на выставке European Rotors 2025 объявили о заключении контракта на поставку 10 вертолётom Airbus H125. Этот заказ в сочетании с четырьмя H125, заказанными ранее в 2025 году, позволяет увеличить общее количество H125, заказанных компанией Østnes Helicopters в этом году, до 14 машин.

«Нашим заказчикам нужен не только надёжный, но и по-настоящему универсальный вертолёт, способный выполнять любые задачи – от авиационных работ на дальних локациях до пассажирских перевозок. H125 оправдывает все ожидания, и мы видим постоянный высокий спрос на этот вертолёт на рынке Северной Европы. Эти стратегические за-

казы гарантируют, что мы сможем сократить сроки поставок и предложить нашим клиентам наилучшие условия для приобретения самого успешного однодвигательного вертолётom в мире», – сказал Стине Эстнес, директор по продажам компании Østnes Helicopters.

В странах Северной Европы насчитывается более 130 вертолётom семейства H125, которые в основном выполняют авиационные работы. Во всём мире насчитывается более 4300 вертолётom семейства H125, выполняющих полёты в самых сложных условиях. H125 принадлежит к известному семейству Ecureuil, абсолютному лидеру рынка в категории однодвигательных вертолётom средней грузоподъёмности, доля которого на рынке в 2024 году составила 73%.



Falcon стал проектной организацией

Главное управление гражданской авиации ОАЭ выдало Falcon Technic, базирующейся в Дубае, одобрение проектной организации. По данным регулятора, это первая местная организация, получившая такое одобрение без аналогичного разрешения от иностранного регулирующего органа, например EASA.

Это одобрение означает, что центр ТОиР Falcon Technic имеет право проектировать и утверждать незначительные модификации и ремонтные работы как для самолётов, так и для вертолётв. Это может включать в себя обновление интерьера салона, включая мебель, а также некоторые внешние улучшения, такие как новые схемы окраски.

По данным Falcon Technic, в настоящее время компания находится в процессе получения одобрения производственной организации, которое позволит ей проектировать и производить детали под контролем GCAA. Компания также намерена запросить аналогичные разрешения от EASA.

На прошлой неделе представители GCAA выдали сертификат эксплуатанта ОАЭ дочерней компании Falcon, Alex Jet Aviation Services. Таким образом, компания теперь может выполнять чартерные рейсы под брендом Falcon Luxe из своей основной базы в Международном аэропорту Дубая Аль-Мактум (OMDW).

Falcon Executive Aviation построит в Дубае терминал для вертолётв и eVTOL

Компания Falcon Executive Aviation, входящая в состав Alex Group Investment, объявила на Dubai Airshow о строительстве нового полностью частного мультимодального терминала FBO в Дубае, спроектированного с нуля как основной городской центр обслуживания вертолётв и будущих операций eVTOL.

Этот проект делает Falcon первым оператором в ОАЭ, полностью интегрирующим услуги частных самолётв, вертолётв и eVTOL в рамках единого шлюза частной авиации, открывая новую эру городской воздушной мобильности в Дубае.

Терминал, построенный на участке площадью 6380 кв.м., спроектирован как частный объект с прямым доступом к вертолётной площадке и вер-

типорту, что обеспечивает мгновенный прилёт и вылет вертолётв и eVTOL, а также пересадки при полётах между эмиратами.

Новый терминал призван обеспечить плавную и быструю мобильность, где пассажиры смогут приземлиться на частном самолёте, пройти таможенный контроль и продолжить путешествие на вертолёте или сразу перейти к будущим услугам eVTOL для быстрых перелётв из пункта отправления в пункт назначения по всему Дубаю. В проекте также будут представлены такие роскошные удобства, как элитная розничная торговля, услуги частного банка, коммерческие помещения и специальные VIP-залы, созданные для поддержки премиальной и эффективной экосистемы вертикальной мобильности.



Саудовская Аравия протестирует Joby

Саудовские компании The Helicopter Company (THC) и Red Sea Global договорились провести «предкоммерческие» оценочные полёты четырёхместного eVTOL от Joby. Объявляя о партнёрстве на Dubai Airshow 2025, Joby заявила, что полёты в стране могут начаться в первой половине 2026 года.

Соглашение аналогично договорённости, о которой на прошлой неделе объявил конкурент Joby, компания Archer, и, по-видимому, саудовские компании рассматривают варианты поиска партнёра по воздушному такси. THC с 2019 года выполняет коммерческие полёты на вертолётах в Саудовской Аравии, а Red Sea Global – девелоперская компания, которая в настоящее время работает над новыми туристическими объектами под названием The Red Sea и AMAALA.

По словам Joby, запланированные испытательные полёты будут проводиться в так называемой «песочнице», аналогичной учениям, которые американский производитель провёл ранее в этом году в соседних ОАЭ. На прошлой неделе Главное управление гражданской авиации Саудовской Аравии утвердило стандарты сертификации типа, применяемые FAA к самолётам Joby, и агентство также дало своё одобрение на оба этапа эксплуатационных испытаний.

Ни одно из соглашений, объявленных с THC и Red Sea Global, не обязывает компании покупать самолёты Archer и Joby.

Bristow арендует пять вертолётов H160 для африканского флота

Компания Bristow Group пополнила свой парк вертолётов Airbus H160 благодаря лизинговому соглашению с Milestone Aviation, о котором было объявлено на Dubai Airshow. Пять вертолётов H160 будут задействованы в миссиях по поддержке морской энергетической отрасли для клиентов по всей Африке.

H160 уже эксплуатируется в Европе и Северной Америке, а также в Бразилии, Китае, Индии, Японии, Малайзии, на Филиппинах и в Саудовской Аравии. Помимо задач морской энергетической отрасли, вертолёт используется правоохранительными органами, службами экстренной медицинской помощи и для частных перевозок.

«Мы невероятно гордимся приветствовать Bristow в качестве нового оператора вертолётов H160», – заявил генеральный директор Airbus Helicopters Бруно Эвен. «Их доверие к H160 для выполнения критически важных морских миссий в Африке – важная веха для программы. Это соглашение также свидетельствует о нашем прочном и долгосрочном партнёрстве с Milestone, чья уверенность в H160 как в универсальном и надёжном вертолёте прокладывает путь к успеху на мировом рынке лизинга. Мы рассчитываем на тесное сотрудничество с Bristow и Milestone для обеспечения плавного и успешного выхода на энергетический рынок Африки».



Airbus H140 начинает тесты в холодных условиях

Предстоящие испытания лёгкого двухдвигательного вертолёта Airbus Helicopters H140 в условиях отрицательных температур начнутся уже этой зимой. Первый прототип (PT1) H140 приступил к полётам в 2023 году, а после ввода в августе 2025 года второго прототипа (PT2) общий налёт по программе испытаний резко возрос.

Летом PT1 отправился в Испанию и французские Пиренеи для проведения испытаний в условиях высоких температур, где он летал при температуре до 42 градусов по Цельсию и на высоте до 3660

метров. За пять недель тестов PT1 налетал более 40 часов, набрав чуть более 80 часов с момента начала предварительных лётных испытаний. По состоянию на 19 ноября, налёт PT1 составил 130 часов, а PT2 – более 20 часов.

Второй прототип, описанный производителем как основной вертолёт, который будет использоваться в лётных тестах, в настоящее время находится на ремонте для установки датчиков в рамках подготовки к зимней кампании по сертификации. Команда испытателей отправится в северную Финляндию,

где ожидается холодная погода (ожидается, что температура составит -40°C), и северную Норвегию, где выпадет снег.

В течение следующих 12 месяцев к программе присоединятся ещё два прототипа, а PT3 собран и уже находится на заводе Airbus Helicopters в Донауорте, Германия. По словам Airbus, совершит ли он свой первый полёт в 2025 году или в начале 2026 года, будет зависеть от того, насколько быстро будут завершены наземные испытания. В компании отметили, что прототипы претерпели «эволюцию», и PT1 полностью соответствует аэродинамике этого типа, но детальный дизайн интерьера не соответствует уровню серийного производства.

«PT2 и PT3 — это предсерийные модели, «близкие к серийным, но у вас всё равно будут изменения, основанные на ходе разработки или обратной связи, которые вы получите от этих прототипов».

Наконец, PT4 будет в полной комплектации для серийного производства, а также станет первым прототипом, который будет изготовлен на серийной производственной линии, в отличие от опытного цеха. В настоящее время вертолёт находится на стадии сборки основных компонентов планера, за которыми последует механическая установка, а затем монтаж электропроводки. Затем он поступит на линию окончательной серийной сборки, где его завершит команда разработчиков.

На конвейере также началась сборка первого серийного H140. Команда по-прежнему нацелена на получение сертификации от EASA в 2028 году, а первые поставки запланированы на тот же год.



В аэропорту Рас-эль-Хаймы появится комплекс частной авиации

Международный аэропорт Рас-эль-Хаймы (OMRK) получит VIP-терминал и ангар для частных самолётов благодаря совместным инвестициям, о которых правительство эмирата и Falcon Executive Aviation объявили в Дубае. Официальные лица заявили, что эта инициатива является частью плана Рас-эль-Хаймы стать центром развлечений и туризма на севере ОАЭ.

Компания Falcon Executive Aviation, дочерняя компания Alex Group Investment, построит и будет эксплуатировать в аэропорту FBO. Он будет состоять из здания терминала площадью 1500 кв.м. и анга-

ра площадью 8000 кв.м., примыкающего к просторному перрону для стоянки самолетов.

Аэропорт находится в 15 минутах езды от пляжных курортов Рас-эль-Хаймы, где в 2027 году появится комплекс Wynn Al Marjan Island с казино. Эмират прилагает целенаправленные усилия для привлечения состоятельных путешественников, в том числе клиентов частной авиации, чтобы получить часть доходов, которые в настоящее время поступают в соседние Дубай и Абу-Даби.

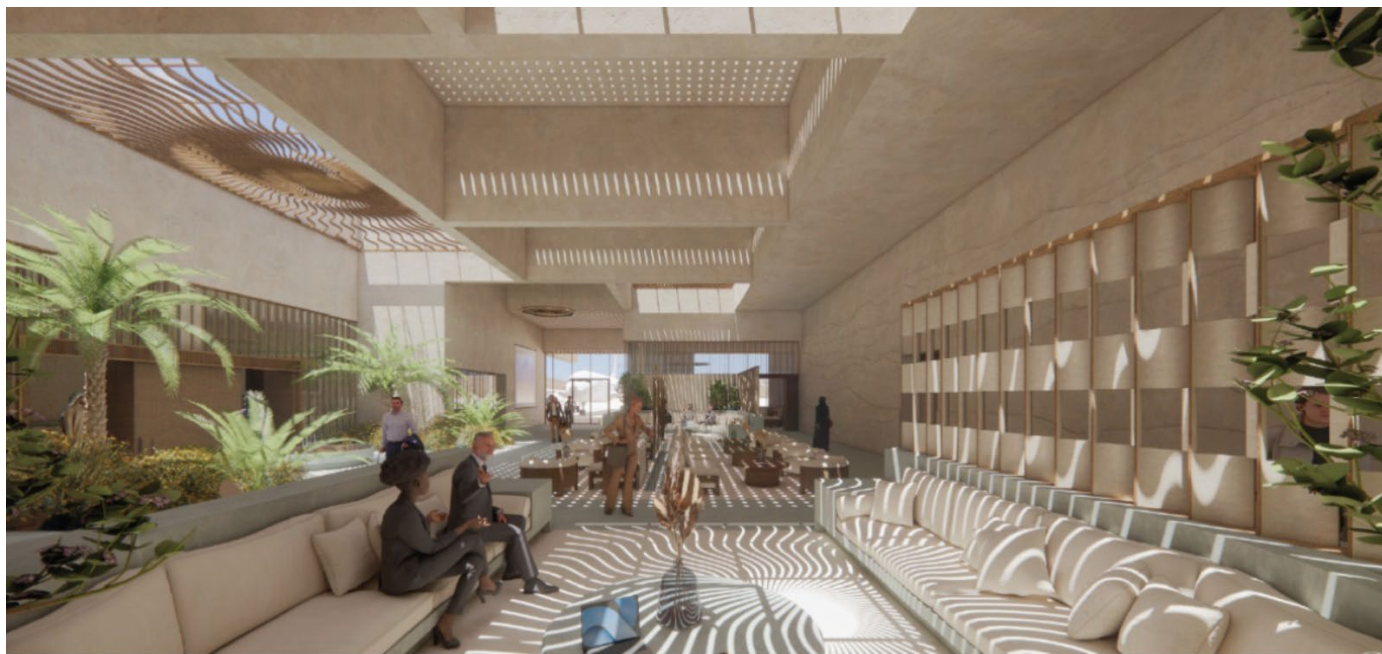
Терминал будет включать в себя зал ожидания

Royal и четыре других пассажирских зала ожидания, а также то, что компания называет «зонами гостеприимства премиум-класса». На территории также будут вертолётная площадка и место для новых самолётов eVTOL.

В сентябре разработчик eVTOL Joby подписал соглашение со Skyports Infrastructure о запуске услуг воздушного такси в Рас-эль-Хайме. Ожидается, что первый вертипорт в его сети будет расположен на острове Аль-Марджан.

По данным Falcon, строительные работы займут 15 месяцев, а открытие нового объекта запланировано на первый квартал 2027 года. Компания заявила, что терминал и ангары проектируются с учётом стандарта устойчивого развития LEED Gold, который требует, чтобы 35% потребляемой энергии приходилось на солнечные панели. FBO будет использовать электрические наземные транспортные средства и обеспечит операторам воздушных судов доступ к экологически чистому авиационному топливу.

Falcon Executive Aviation входит в более широкую группу компаний, предоставляющих услуги деловой авиации, которая также включает бренд FBO Falcon Elite и службу технического обслуживания и ремонта Falcon Technic. Компания, уже имеющая FBO в международном аэропорту Аль-Мактум в Дубае (OMDW), предоставляет услуги по чартеру и управлению воздушными судами через свое подразделение Falcon Luxe, рейсы которой выполняет дочерняя компания Alex Jet, получившая в этом месяце сертификат эксплуатанта ОАЭ.



RoyalJet выбирает двигатели LEAP для будущих самолётов ACJ320neo

Компания RoyalJet, базирующаяся в Абу-Даби и предоставляющая чартерные и управленческие услуги, выбрала двигатель CFM Leap-1A для своего будущего парка самолётов Airbus ACJ320neo, о чем она сообщила на прошлой неделе на Дубайском

авиасалоне. В конце прошлого года компания разместила заказ на три самолёта Airbus ACJ320neo VVIP стоимостью до \$1 млрд с опционом на ещё шесть, первый из которых, как ожидается, будет поставлен в следующем году.



Турбореактивные двигатели Leap, производимые CFM International, совместным предприятием GE Aerospace и Safran Aircraft Engines с равным долевым участием, в настоящее время установлены на более чем 4000 самолётов. Передовые технологии, такие как композитные лопатки вентилятора и композиты с керамической матрицей, позволяют ему экономить 15% топлива и сокращать выбросы углерода на 15% по сравнению с двигателями CFM-56 предыдущего поколения. Открытая экосистема технического обслуживания и ремонта также располагает десятками центров технического обслуживания по всему миру.

«CFM International и её двигатели Leap заслужили прочную репутацию благодаря своей безопасности, надёжности и топливной эффективности», - заявил Мохаммед Хусейн Ахмед, исполняющий обязанности генерального директора авиаперевозчика. «Их безупречная репутация поставщика двигателей для такого типа воздушных судов, как ACJ320neo, практически неоспорима».

Авиакомпания RoyalJet, базирующаяся на базе FBO в Международном аэропорту Абу-Даби Заид (ОМАА), также объявила о назначении Алена Шампонну вице-президентом по коммерческим операциям. Для Шампонну, ветерана отрасли с более чем четвертьвековым стажем, это уже второй визит в компанию. Ранее он занимал должность коммерческого директора, а затем занял пост президента и генерального директора Charman Freeborn в Индии, на Ближнем Востоке и в Африке. Кроме того, он занимал руководящие должности в компаниях Jetex, Honda Aircraft и Jet Aviation в регионе.

DC Aviation Al-Futtaim выводит на чартерный рынок новый флагман

DC Aviation Al-Futtaim (DCAF) пополнила свой чартерный флот самолётом Gulfstream G650 с базированием в международном аэропорту Аль-Мактум в Дубае. DCAF также расширила свой управляемый парк, добавив Bombardier Challenger 650.

«Добавление Gulfstream G650 в наш чартерный флот – важная веха для DCAF и прямой ответ на растущий спрос на сверхдальние деловые пере-

лёты в регионе», - заявил Хольгер Остхаймер, управляющий директор DC Aviation Al-Futtaim. «Исключительная скорость, дальность полёта и непревзойденный комфорт салона G650 идеально соответствуют нашей миссии – предлагать нашим клиентам самое лучшее в сфере частной авиации. Поскольку Дубай продолжает укреплять свои позиции в качестве мирового финансового, коммерческого и туристического центра, мы гордимся тем,

что представляем самолёт, отвечающий самым высоким требованиям с точки зрения дальности полёта, надёжности и совершенства».

Недавнее исследование чартерных авиаперевозок на Ближнем Востоке и в Африке прогнозирует рост объёма с примерно \$0,63 млрд в 2025 году до примерно \$1,04 млрд до 2030 году при совокупном годовом темпе роста около 10,7%. Аэрокосмический центр имени Мохаммеда бин Рашида в Dubai South зафиксировал 15%-ный рост трафика частных самолётов в первой половине этого года по сравнению с аналогичным периодом 2024 года, поскольку ОАЭ приветствуют несколько тысяч новых миллионов.

«Потребности наших клиентов в путешествиях стремительно меняются, и всё больше внимания уделяется прямым межконтинентальным перелётам и индивидуальным маршрутам», - добавляет г-н Остхаймер. «G650 позволяет нам предлагать клиентам, летающим из Дубая в другие города мира без пересадок, исключительную дальность полётов и комфорт, экономя время и обеспечивая конфиденциальность».

DCAF будет осуществлять линейное и базовое техническое обслуживание самолётов этого типа. G650 пополнит чартерный флот, включающий Global 7500, Global XRS и Pilatus PC-12. Группа имеет более 40000 часов безаварийного налёта и является одним из двух сертифицированных FBO IS-BAH Stage III на Ближнем Востоке. DCAF — это совместное предприятие дубайской Al-Futtaim Group и штутгартской DC Aviation Group.



Индия выпустила дополнение к стандартным операционным процедурам по отчетности о спуфинге GNSS

Главное управление гражданской авиации Индии (DGCA) опубликовало дополнение, разъясняющее процедуры отчетности о предполагаемом спуфинге GNSS, введенные 10 ноября после недели сбоев, связанных с помехами в работе GPS в районе Дели.

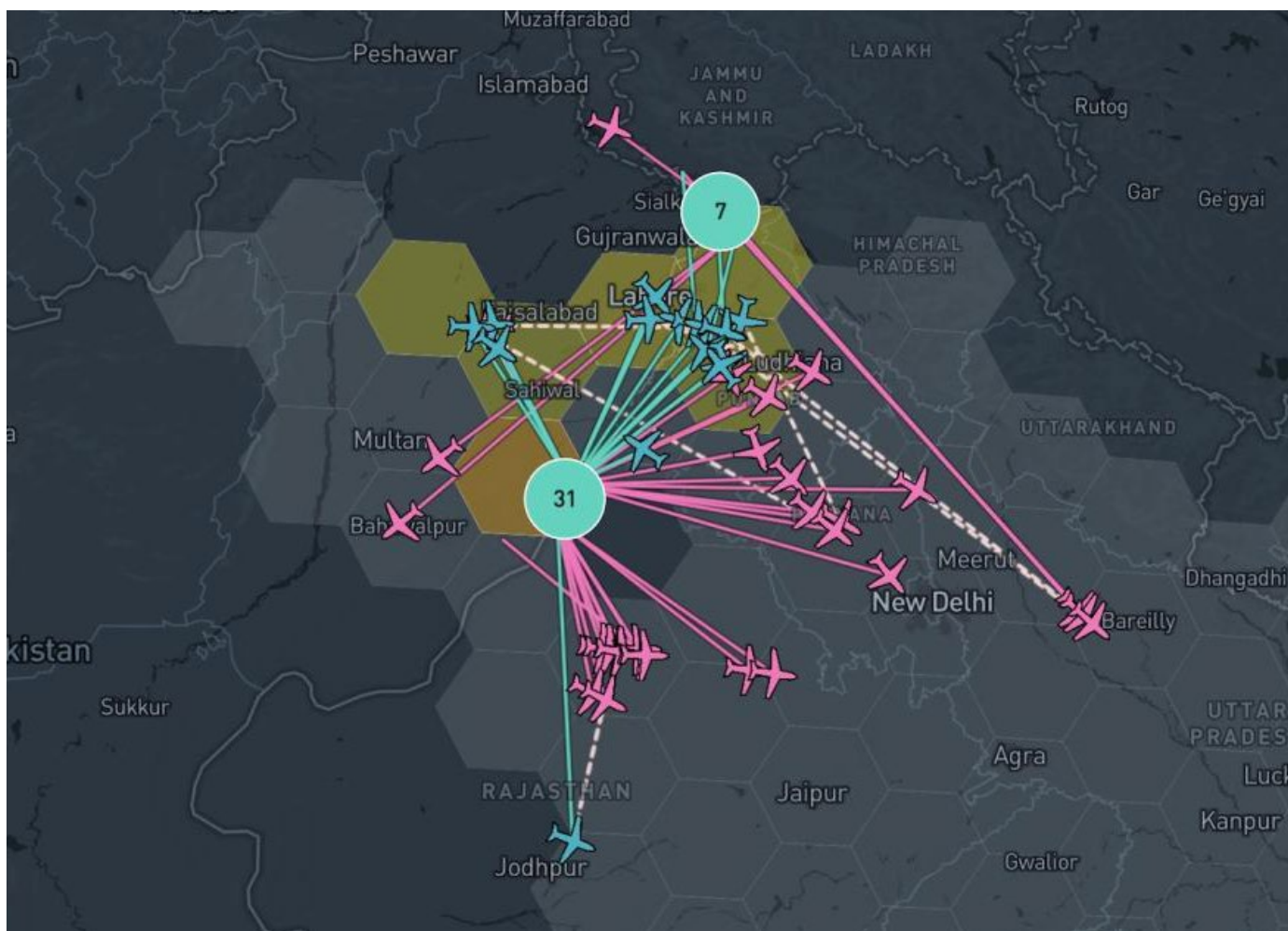
По словам сотрудника OpsGroup Криса Шиффа, эти помехи привели к ложным срабатываниям EGPWS, ошибкам в определении местоположения и некорректным показаниям высоты, которые экипажи описали как спуфинг. Помехи повлияли на сотни рейсов и на короткое время свели на нет целостность ADS-B в районе аэродрома Дели, лишив авиадиспетчеров возможности полагаться на данные GPS. Это также совпало с временным прекращением использования ILS для ВПП 10/28 в Международном аэропорту имени Индиры Ганди (VIDP), что привело к увеличению использования наведения RNAV.

DGCA впервые опубликовало руководство по сообщениям о помехах в работе GNSS в информационном циркуляре 2023 года. В документе от 10 ноября была введена новая стандартная операционная процедура, требующая от экипажей сообщать о случаях спуфинга в течение 10 минут. После того, как пилоты сообщили о неясностях, DGCA выпустило дополнение, разъясняющее необходимые действия как для пилотов, так и для операторов.

Если помехи обнаружены до начала снижения, пилоты должны как можно скорее сообщить об этом диспетчеру УВД и ответственному менеджеру эксплуатанта любым доступным способом. После этого сотрудник должен немедленно уведомить Главное управление гражданской авиации (DGCA),

заполнив требуемую форму отчета. Если проблема обнаружена после начала снижения или только после посадки, пилот сообщает о ней после полета, а ответственный менеджер всё равно подаёт форму в Главное управление гражданской авиации (DGCA).

OpsGroup отметила, что GPSwise продолжает демонстрировать периодические, но повторяющиеся помехи к северо-западу от Дели, и что экипажи, проходящие через этот район, должны быть готовы к перепроверке навигации и возвращению к обычным процедурам при необходимости.



Швейцарская «вахта» во времена тарифов

Психологи притворяются хорошими людьми. Но если это так, почему так много психологических экспериментов, которые по своей сути жестоки? Взять, к примеру, Стэнфордский эксперимент с зефиром, который часто преподносят как доказательство пользы отложенного удовольствия. В 1970 году нескольким детям давали зефир и просили подождать 15 минут, прежде чем съесть его. Если ребёнок ждал, ему давали ещё один зефир в подарок. Возможно, эксперимент был вдохновлён фразой Оливера Твиста: «Пожалуйста, сэр, я хочу зефирки».

В последующих исследованиях психологи заявили, что дети, которые ждали, с большей вероятностью получали более высокий уровень образования и имели меньшую массу тела (доказательство того, что от зефира невозможно потолстеть). Те, кто сбежал раньше, не просто ели зефир. Они фактически тратили свою жизнь напрасно.

Американские клиенты Pilatus сейчас переживают аналогичный жестокий эксперимент. На прошлой неделе президент Дональд Трамп заявил о достижении взаимного торгового соглашения со Швейцарией и Лихтенштейном (но, поскольку в Лихтенштейне самолёты не производятся, мы будем игнорировать его).

Швейцария отменит пошлины на различные свежие и сушёные орехи (ключевые ингредиенты Toblerone), рыбу и морепродукты, фрукты, химикаты и крепкие спиртные напитки, такие как виски и ром. Она также установит беспошлинные квоты на американскую птицу, говядину и мясо бизона (очевидно, ключевой ингредиент мясного фондю).

Взамен США предоставят Швейцарии свою минимальную ставку таможенных пошлин в размере 15%. Что самое интересное, США также согласились с нулевыми ставками швейцарских пошлин на аэрокосмическую продукцию (также было достигнуто соглашение об экспорте аэрокосмической продукции из Кореи, но пока и это мы проигнорируем, ещё раз извините).

«NBAА приветствует возвращение к нулевым пошлинам на самолёты и комплектующие, что окажет значительное положительное влияние на лидерство США в области глобальной безопасности и инноваций в аэрокосмической отрасли», - заявил Эд Болен, президент и генеральный директор NBAА. «Эти новые соглашения не только восстанавливают равноправные торговые отношения со Швейцарией, но и позволяют авиационной отрасли продолжать вносить свой значительный вклад в создание рабочих мест и экономику США».

Это, конечно, хорошая новость. Но – и это важное «но» – дата вступления соглашения в силу пока не известна. Это крайне важно. Соглашение между Швейцарией и США было объявлено 14 ноября. Вступление в силу июльского торгового соглашения между Великобританией и США заняло семь недель. Это было первое соглашение, заключённое президентом Трампом, поэтому, возможно, на это ушло больше времени. Соглашение между ЕС и США по авиационным комплектующим было объявлено 27 июля и вступило в силу 1 сентября.

Это означает, что американским заказчикам предстоит томительное ожидание. Возможно, им повезёт и удастся избежать «удара» в 39%, а может,

и нет. «Между тем и этим большая разница», - говорит Фил Уинтерс, вице-президент по продажам самолётов и управлению чартерами компании Western Aircraft, крупнейшего дилера Pilatus в США. «Концепция уже существует, но никто не знает, когда она вступит в силу».

Pilatus и американские дилеры заслуживают высокой оценки за то, как они справились с 39%-ными пошлинами. Они разделили финансовые потери с клиентами. Надеемся, владельцы вспомнят об этом, когда будут покупать свои следующие самолёты. Но особенно обидно платить пошлины, зная, что они скоро будут отменены. «У нас есть свет в конце туннеля», - говорит Уинтерс. «Но мы ещё не вышли».

Президент Трамп, возможно, предпочтёт подождать до Всемирного экономического форума в Давосе (Швейцария) в середине января, чтобы объявить о новых пошлинах.

Как и в случае с пошлинами, Стэнфордский эксперимент с зефиром также был несовершенным и удручающим. Более поздние исследования показали, что дети, готовые ждать, были из более обеспеченных семей. Благодаря этому у них было больше шансов получить более высокое образование. Дело было не в зефире. Дети из бедных семей (и правильно) не доверяли жестоким психологам. Всё это была чушь.

Владельцам самолётов Pilatus уже пришлось отложить удовольствие из-за списка ожидания. Им не нужен дополнительный стресс из-за тарифов. Как доказала наука, жизнь – это не пакет зефира.

США готовятся к рекордной активности бизнес-джетов в День Благодарения

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, на 47-й неделе (17-23 ноября) 2025 года глобальная активность бизнес-джетов превысила 80000 рейсов, что на 7% больше, чем в течение 47-й недели прошлого года. За последние четыре недели (с 44-й по 47-ю) мировой трафик бизнес-джетов превысил 313000 рейсов, что на 8% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Эта четырёхнедельная тенденция в +8% превышает общемировой тренд с начала года в +5% (с 1 января по 23 ноября).

В течение недели Благодарения 2025 года (24-30 ноября) в США ожидается активное использование бизнес-джетов: по прогнозам, будет выполнено около 48000 рейсов. Исторические тенденции демонстрируют стабильный рост на 3% в годовом исчислении в течение недели Благода-

рения: в 2024 году было зафиксировано около 47000 рейсов, в 2023 году – около 45000, а в 2022 году этот показатель превысил 44000.

Следуя этой тенденции, прогнозируемые 48000 рейсов будут немного меньше типичного показателя в 50000 еженедельных рейсов, который в среднем наблюдался в США в течение 2025 года, что отражает традиционную праздничную модель, при которой активность деловой авиации снижается, поскольку путешественники отдают предпочтение семейному времяпрепровождению, а не деловым обязательствам.

Анализ показателей по регионам

Северная Америка: Техас подскочил на 11%, в то время как регион вырос на 7%

Североамериканский рынок двигался в соответствии с глобальной тенденцией, показав на 47-й неделе 7%-ный рост активности в годовом исчислении, в то время как драйвер региона, рынок США, продемонстрировал рост на 8%. Аэропорты Техаса на этой неделе зафиксировали увеличение активности на 11%, в то время как Флорида и Калифорния показали рост на 9% и 5% соответственно. Скользящий четырёхнедельный тренд Северной Америки сейчас составляет +8% относительно аналогичного периода 2024 года. Среди ключевых штатов Флорида лидирует по четырёхнедельному тренду с ростом на 10%, в то время как Калифорния и Техас имеют по +9%.

Европа: вялый рост на 2% на фоне негативных тенденций во Франции

На 47-й неделе европейский рынок показал вялый рост в +2% по сравнению с прошлым годом, в то время как динамика по странам была неоднозначной: Швейцария зафиксировала уверенный прирост на 12%, количество рейсов в Германии выросло на 3%, активность в Великобритании и Франции осталась на прежнем уровне, а в Италии снижение составило 1% в годовом исчислении. Четырёхнедельный тренд Европы (44-47 недели) теперь на 4% опережает аналогичный период прошлого года, во главе с Италией (+6%), в то время как активность во Франции снизилась на 2% по сравнению с прошлым годом.

City Flow	Departures
Las Vegas (US-NV) - Los Angeles (US-CA)	240
Los Angeles (US-CA) - Las Vegas (US-NV)	223
Los Angeles (US-CA) - San Francisco (US-CA)	187
San Francisco (US-CA) - Los Angeles (US-CA)	176
West Palm Beach - New York	164
New York - West Palm Beach	152
New York - Miami (US-FL)	128
New York - Boston	127
Boston - New York	125
Miami (US-FL) - New York	115

Самые загруженные городские направления в США в День Благодарения 2024 года

Остальной мир: Южная Америка и Африка выросли почти на 30%

В других регионах на 47-й неделе активность бизнес-джетов выросла на 18% в годовом исчислении, при этом на остальной мир пришлось 10% мирового трафика бизнес-джетов. Аэропорты Южной Америки показали увеличение активности на 29%, за ними следует Африка с ростом на 28%. На Ближнем Востоке зафиксирован рост на 11%, а в Азии – на 7%. Основные хабы в регионе, такие как Селетар и Гонконг, значительно опережают прошлогодние показатели: в этом месяце рейсы бизнес-джетов выросли на 10% и 25% в годовом исчислении

соответственно. По итогам четырёх недель Южная Америка лидирует по темпам роста на 22%, за ней следуют Африка (20%), Ближний Восток (11%) и Азия (10%).

Анализ текущих событий

Мирные переговоры в Женеве о прекращении российско-украинской войны

В преддверии мирных переговоров в Женеве на этой неделе количество прибытий бизнес-джетов в аэропорт Женевы на 10% превышает показатели ноября прошлого года: на 47-й неделе было зафик-

сировано прибытие 253-х бизнес-джетов по сравнению с 241 на 46-й неделе. На 47-й неделе наибольшее количество прибытий было зарегистрировано компаниями по управлению воздушными судами, за которыми следовали программы долевого владения. Среди типов воздушных судов наиболее популярными были лёгкие бизнес-джеты, далее следовали сверхдальние.

NetJets продал половину поступающего в 2026 году авиапарка на фоне роста на 11%

Президент NetJets Патрик Галлахер недавно объявил, что оператор предварительно продал «значительно более половины» частных самолётов, которые он ожидает получить в 2026 году, что свидетельствует о сохраняющемся высоком спросе на модель долевого владения. Этот внушительный портфель заказов появился на фоне впечатляющей динамики операционной деятельности NetJets: с начала года по состоянию на 23 ноября компания выполнила более 450000 рейсов, что на 11% больше, чем в 2024 году, и на 64% больше, чем до пандемии COVID-19.

Объявление о предварительных продажах совпало с решением NetJets прекратить в середине декабря карточную программу Citation Excel/XLS, что подготовит флот к запуску Citation Ascend, недавно получившего сертификацию FAA. В 2025 году на платформу Excel/XLS пришлось 7% от общего числа рейсов NetJets, что свидетельствует о значительном шаге по модернизации парка, поскольку NetJets по-прежнему занимает лидирующие позиции на долевым рынке.



Amstat: сильный третий квартал для вторичного рынка

Последний анализ вторичного рынка деловых самолётов от Amstat, показывает, что активность в третьем квартале оставалась высокой: общий объём сделок с реактивными и турбовинтовыми самолётами вырос на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и на 9,5% превысил средний квартальный уровень за 10 лет. С начала года

объём сделок вырос на 8,7% в годовом исчислении. Запасы в третьем квартале увеличились на 2,2% и на 9,6% с начала года, при этом на продажу выставлено 6,7% активного парка, что по-прежнему ниже долгосрочного среднего показателя в 7,5%.

Объём сделок с поддержанными бизнес-джетами в

третьем квартале вырос на 5,6% в годовом исчислении и на 12,4% выше среднего показателя за десятилетие. Запасы бизнес-джетов сократились на 1,4% в годовом исчислении, при этом доля доступных самолётов составила 7,7%, что ниже десятилетнего показателя в 8,4%.

Объём сделок с турбовинтовыми самолётами снизился на 1,8% по сравнению с третьим кварталом прошлого года, но активность остается на 7,5% выше долгосрочного среднего значения. Запасы турбовинтовых самолётов выросли на 11,5% в годовом исчислении, а на продажу выставлено 5,3% от общего парка, что всё ещё ниже среднего показателя за десятилетие в 6,1%.

Тяжёлые бизнес-джеты продемонстрировали рост количества сделок на 2,7% по сравнению с третьим кварталом прошлого года и на 11,8% с начала года, в первую очередь за счет Gulfstream G550, GIV-SP и G650ER. Запасы в этом сегменте увеличились на 5,4% в годовом исчислении. Хотя средние цены предложения оставались стабильными, медианные значения с мая по сентябрь выросли на 8%.

Суперсредние джеты показали снижение квартального объёма сделок на 8,9% по сравнению прошлым годом, но по-прежнему на 9,6% выше, чем с начала года. Наиболее продаваемыми моделями были Cessna Citation X и Sovereign, а также Gulfstream G200. Запасы в этой категории снизились на 4,4% в годовом исчислении. Средние цены предложения снизились, но медианные значения выросли на 6%.

В третьем квартале продажи средних самолётов



выросли на 14,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года благодаря Hawker 800XP, Citation Excel и Citation XLS+. С начала года запасы выросли на 7,5%. Запрашиваемые цены в целом выросли, в то время как медианные значения в третьем квартале увеличились на 3%, но остаются на 6% ниже с начала года.

Продажи лёгких бизнес-джетов продолжают набирать обороты: в третьем квартале объём продаж на 8,2% превысил прошлогодние показатели, а с начала года – на 12,9%. Наиболее востребованными моделями стали Cirrus SF50 Vision Jet и Citation Mustang. Запасы к концу квартала были на 4,7% выше уровня начала года. Средние цены предложения снизились на 4%, а медианные – на 5%.

Продажи турбовинтовых самолётов в этом квартале снизились на 1,5% в годовом исчислении, хотя с начала года рост составил 3,5%. Увеличение запасов продолжается по мере выхода на рынок новых самолётов. Ценовое давление очевидно: средние запрашиваемые цены снизились на 2,6%, а медианные значения – на 13% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

На самолёты в возрасте 10 лет и моложе приходится 20% текущего предложения, по сравнению с 22% в 2024 году, в то время как на самолёты старше 20 лет теперь приходится 52% от общего объёма предложения. Северная Америка продолжает доминировать на мировом вторичном рынке, на долю которой приходится 70% предложения, в то время как Западная Европа увеличила свою долю до 37% от оставшегося рынка.

Распределение запасов по производителям осталось стабильным: Cessna и Dassault продемонстрировали незначительный рост, а Beechcraft и Pilatus – небольшое снижение. Piper расширила свою долю в сегменте турбовинтовых самолётов.

«Вторичный рынок продолжает демонстрировать устойчивость и глубину во всех сегментах», - заявил генеральный директор Amstat Эндрю Янг. Он добавил, что, несмотря на рост запасов, устойчивая активность и спрос указывают на сохраняющуюся уверенность в преддверии четвёртого квартала.



В России хотят разработать 3-5 моделей лёгких самолётов

В России хотят разработать от трех до пяти моделей лёгких самолётов для внутренних маршрутов, узнали «Известия». Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) заявила о готовности поддержать малые конструкторские бюро в разработке, сертификации и организации на своих предприятиях их массового серийного производства. Самолёты должны вмещать по 5-9 пассажи-

ров и будут работать на региональных маршрутах до 600 км. До I квартала 2026 года должен быть просчитан объем рынка малой авиации и определить спрос на такие воздушные суда. Кооперация с небольшими КБ позволит избежать ошибок, допущенных при проектировании самолета «Байкал», полагают эксперты.



Зачем ОАК нужны сторонние КБ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) может возглавить процесс создания рынка малой авиации в России. Глава ОАК Вадим Бадеха в рамках заседания Экспертного совета по авиапромышленности при Госдуме, поручил оценить объём рынка и требующуюся линейку самолётов. К работе привлекут небольшие конструкторские бюро и фирмы, имеющие опыт проектирования и постройки аналогов американского малого самолёта Cessna. С протоколом заседания экспертного совета ознакомились «Известия».

Для ускорения разработки, сокращения сроков и удешевления сертификации воздушных судов могут создаваться альтернативные сертификационные центры — соответствующие предложения направят в Росавиацию, сказано в документе.

Для производства новых самолётов проработают программу стандартизации на 2026–2032 годы. Она потребуется и для строительства грунтовых посадочных площадок, организации полётов, обучения лётчиков, техперсонала.

Кроме того, при Госдуме создана рабочая группа для разработки федерального закона о развитии малой авиации в России. Предложения в Экспертный совет должны быть представлены до конца января 2026 года.

— По существу ОАК выразила готовность обеспечить организационную, научно-техническую и производственную поддержку малым конструкторским бюро в части разработки, сертификации и

организации на своих предприятиях массового серийного производства лёгких грузопассажирских воздушных судов коммерческого назначения, — рассказал «Известиям» участник совещания, член рабочей группы и глава Ассоциации малых авиапредприятий (МалАП) Сергей Детенышев.

В России долгое время не выпускались самолёты с малой вместимостью для коммерческих пассажирских перевозок. Эту нишу заняли американские Cessna, отметил эксперт.

Это, в частности, лёгкие Cessna 172/182 (с четырьмя креслами), которые в России использовались для авиаработ, спортивных целей, личных нужд, обучения пилотов и для развлечения. Для коммерческих перевозок в небольших количествах закупались Cessna 208 (шесть кресел) и Cessna 208, рассчитанные на девять пассажиров и двух пилотов. Это базовая модель, на основе которой строились пассажирские и грузовые модификации, а также амфибии.

— Модели Cessna распространены в России. Они вытеснили отечественную технику и стали основными не только в небольших Авиационных учебных центрах (АУЦ), но и в государственных лётных училищах, — рассказал «Известиям» руководитель авиационного учебного центра АУЦ «Гагарин» Сергей Бондарь. — Наши учебные Як-18Т не удовлетворяют эксплуатантов. Их двигатели потребляют слишком много топлива и масла. Этот самолёт перестал использоваться в учебных заведениях с 2012 года.

С американскими Cessna возникают проблемы в обслуживании и ремонте из-за санкций, рассказал Сергей Детенышев.

— Необходимо их заменить российскими современными самолётами, аналогичными по характеристикам, и в этом ОАК могут помочь небольшие конструкторские бюро (КБ), — полагает он.

По словам основателя сервиса безопасности полётов RunAvia Андрея Патракова, в России остались частные КБ, которые могут разработать лёгкие самолёты. Правда, раньше они работали, в основном, на экспорт.

Эксперты считают, что неплохими компетенциями обладают «Серебряные крылья», ОСКБ МАИ, «Первое ОКБ» из Таганрога, создавшие самолет СП-30, а также разработчик и производитель летающих лодок «АэроВолга».

— Кооперация с ними позволит сократить сроки разработки новых самолётов, — считает Сергей Детенышев. — Наиболее востребованы будут варианты с шестью и девятью местами в одно- и двухмоторных конфигурациях. В целом, нужна линейка из трех-пяти моделей.

Если бы тесная кооперация конструкторских коллективов с ОАК была реализована ранее, можно было бы избежать многих ошибок в проектировании самолёта «Байкал», который создавался КБ Московского авиационного института и Уральским заводом гражданской авиации (УЗГА) на замену Ан-2, считает Сергей Детенышев.

Первый тестовый полёт «Байкала» состоялся 30 января 2022 года, а запуск в серийное производство планировался с 2024 года. Однако сроки поставок позже не раз корректировались.

В мае 2025 года полпред президента России в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев сообщил, что реализация проекта зашла в тупик, производство самолёта не ожидается. В Минпромторге же заявили, что доработка самолёта продолжается с учётом ранее полученных замечаний. Теперь его сертификация запланирована к концу 2026 года.

Сроки разработки лёгких самолётов

По словам председателя Ассоциации МалАП, разработка может потребовать свыше 500 млн рублей инвестиций на один самолёт и занять 1,5-2 года. Однако сертификация, срок и порядок которой Росавиацией никак не регламентирован, может затянуться на годы.

Поэтому нужны уточнения в законодательство, чтобы ускорить процесс и вести сертификацию параллельно с разработкой, в том числе в цифровой среде, утверждает Сергей Детенышев. Тогда выйти на серийное производство самолётов можно в течение 2,5-3 лет от начала работ.

Ключевая проблема малой авиации — это отсутствие отечественного поршневого авиадвигателя, рассказал «Известиям» исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Другая трудность связана с сертификацией. Участие круп-

ной авиастроительной корпорации в процессе может помочь их решению, считает эксперт.

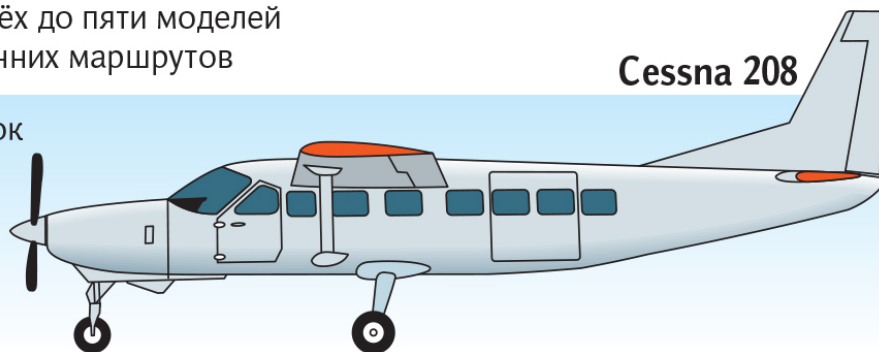
— В ОАК консолидированы инженерные и производственные компетенции отечественной авиатраслы, и она может выступать как экспертная пло-

щадка для поддержки и развития сегмента малой авиации, — сказали «Известиям» в пресс-службе корпорации. — Мы считаем, что накопленные конструкторские и промышленные компетенции могут быть полезны для команд-разработчиков летательных аппаратов.

Самолёты малой авиации в России

В РФ хотят разработать от трёх до пяти моделей лёгких самолётов для внутренних маршрутов

► Для коммерческих перевозок в небольших количествах закупались Cessna 208, рассчитанные на девять пассажиров и двух пилотов



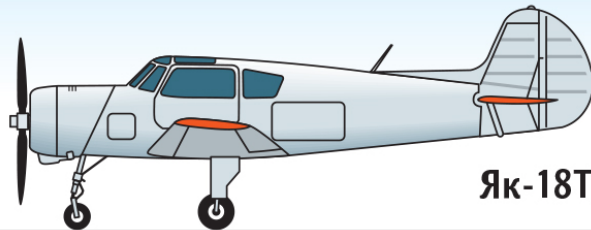
Cessna 208

► Лёгкие Cessna 172/182 (с 4 креслами) используются для авиаработ, спортивных целей, личных нужд, обучения пилотов и для развлечения



Cessna 182

► Учебные Як-18Т не удовлетворяют эксплуатантов низкой рентабельностью и почти не используются с 2012 года



Як-18Т

Наиболее востребованы будут варианты с шестью и девятью местами в одно- и двухмоторных конфигурациях

IZ.RU

Кроме того, специалисты корпорации могут поделиться опытом внедрения современных цифровых инструментов проектирования и производства, а также выступить в качестве экспертов и консультантов при формировании нормативной базы. Совместная работа позволит сформировать системный комплекс действий, направленных на развитие сектора малой авиации, отметили в ОАК.

«Известия» направили запросы в Минтранс, Росавиацию и Минпромторг.

Где будут востребованы лёгкие самолёты

Развитие малой авиации тормозится существующими барьерами в законодательстве, отметил зампред комитета Госдумы по развитию гражданского общества, вопросам общественных и религиозных объединений, депутат Олег Леонов. Сейчас нельзя просто купить самолёт и перевозить людей и грузы. Это разрешается делать только в составе большой авиакомпании, что требует слишком больших организационных и финансовых затрат. Осилить их малому и среднему бизнесу невозможно, хотя потребность в таких авиаперевозках колоссальная.

В СССР на коротких маршрутах перевозили людей и грузы сотни легких Ан-2. Но сейчас большим авиакомпаниям эти маршруты не интересны. Они сконцентрированы на более прибыльных межрегиональных и международных направлениях, рассказал Андрей Патраков.

С 1990 года на Дальнем Востоке авиаперевозки упали в 10 раз, сказал на форуме «Транспортная

неделя» заместитель гендиректора авиакомпании «Аврора» Олег Емец. Коэффициент авиаподвижности на межрегиональных маршрутах в Сибири сейчас 0,3, что вдвое ниже, чем по России (0,6). Это значит, что человек на дальние расстояния летает раз в три года, добавил он.

Сертификация ожидается осенью 2025 года

По словам Олега Емца, на местных маршрутах ситуация еще сложнее — там коэффициент подвижности 0,1. В среднем житель удаленного поселка в Сибири летает на местных маршрутах всего один раз в 10 лет.

Для 160 населенных пунктов на Дальнем Востоке авиация — безальтернативный транспорт. Наземных и речных дорог там крайне недостаточно, отметил Олег Емец.

По словам Сергея Детенышева, на местных маршрутах может работать малый бизнес, освобожденный от регуляtorики больших авиакомпаний. Эксплуатировать малые самолёты они могут с небольших грунтовых или асфальтовых аэродромов, содержать которые сейчас невыгодно из-за регуляtorики. И чтобы узаконить их, необходимы новые стандарты для отрасли, отметил эксперт.

— Если ослабят или снимут запретительное регулирование, то до 2030 года рынок оживет и может потребовать несколько тысяч малых самолётов, а в перспективе — десятки тысяч бортов, — рассказал Олег Леонов.

В регионах огромная потребность в перевозке пассажиров, туристов, легких грузов с маркетплейсов. Небольшой самолёт как раз и предназначен для таких целей. Расход топлива у него как у авто-транспорта, из-за чего стоимость доставки намного ниже, чем вертолётном, считает депутат.

— В условиях старения парка региональных Ан-24 малые воздушные суда, по сути, остаются единственной их альтернативой на местных маршрутах, — считает Андрей Патраков. — Только они способны эксплуатироваться с грунтовых аэродромов, со снежных полос или даже с воды (летающие лодки).

По словам Сергея Детенышева, двух или девяти-местные самолёты способны летать на маршруты

с плечом в 300-800 км. Можно и больше, но тогда они потребуют установку санузда.

— При соответствующих дотациях и разумной лизинговой политике региональные авиакомпании в состоянии ставить на линии до 50 новых самолётов в год вместимостью от девяти до 19 пассажиров и восстанавливать на Дальнем Востоке старые маршруты, — сказал «Известиям» генеральный конструктор НПО «АэроВолга» Сергей Алафинов.

При этом не требуется серьезных затрат на инфраструктуру — достаточно грунтовых полос со статусом авиационных площадок, добавил он.

Источник: Известия



Aero Friedrichshafen расширяется за счёт более широкого охвата бизнес-авиации

Развивая направление бизнес-авиации на выставке Aero Friedrichshafen 2025, организаторы принимают меры для привлечения большего количества участников отрасли к своему следующему мероприятию, которое пройдёт с 22 по 25 апреля 2026 года. Aero Friedrichshafen превратился в крупнейшую в Европе выставку авиации общего назначения, где представлено всё: от экспериментальных самолётов и новинок до турбинных воздушных судов.

Но в прошлом году на выставке был открыт павильон деловой авиации, чтобы охватить всю отрасль, что привлекло внимание крупнейших производителей бизнес-джетов и их поставщиков, стремящихся выйти на центрально-европейский рынок. Это помогло заполнить пробел, образовавшийся после отказа EBACE от проведения статической экспозиции в этом году. Однако организаторы Aero Friedrichshafen заявляют, что цель выставки – не заменить EBACE, а дополнить выставку чисто деловой авиации.

Выступая на прошлой неделе на четвёртой ежегодной Международной конференции деловой авиации Ирландской ассоциации деловой авиации и АОН, Деннис Шульц, руководитель проектов Aero Friedrichshafen по международным продажам в регионе ЕМЕА, Северной Америке и Китае, рассказал о планах проведения авиасалона в 2026 году. Он отметил, что организаторы готовятся к тому, чтобы в следующем году привлечь значительно больше экспонентов в павильоны и воздушных судов на статическую стоянку.



Отметив, что 2025 год стал рекордным для Aero Friedrichshafen, Шульц вспомнил: «Незадолго до нашего шоу мне позвонил клиент... и спросил: „У вас ещё есть место для Global 7500?“ Как менеджер по продажам, ты никогда не хочешь отказывать клиенту. Ты просто хочешь, чтобы всё получилось. Но у нас просто закончилось место... Было так много запросов».

В 2025 году в выставке приняли участие 328 воздушных судов и 760 экспонентов из 38 стран, а число посетителей превысило 32000 человек из 80 стран. Для проведения мероприятий деловой авиации был возведён шатёр площадью 2000 кв.м. рядом с залом A1 выставочного комплекса Messe Friedrichshafen. Однако организаторы быстро обнаружили, что места недостаточно, поэтому для мероприятия 2026 года его площадь будет увеличена вдвое.

Кроме того, для бизнес-авиации организаторы открывают зал A1, чтобы предоставить ещё больше пространства. Этот зал, отметил Шульц, самый большой и современный, его площадь может

увеличиться до 10000 кв.м. «Мы поняли, что одного шатра для деловой авиации будет недостаточно».

Организаторы продолжают перестраивать выставку, чтобы разместить более крупную статическую экспозицию рядом с залами A1, A2 и A3. «Так что, если у вас есть свободный [Global] 7500, дайте мне знать, и я его размещу в следующем году», - сказал он. «Сейчас у нас должно быть место». Кроме того, в павильон В5 вернутся вертолёты и статическая экспозиция.

Экспоненты из деловой авиации уже выстраиваются в очередь на выставку, многие из которых участвовали в выставке 2025 года. Среди них большинство крупнейших производителей деловых самолётов, таких как Textron Aviation, Gulfstream, Bombardier, Pilatus, Dassault Aviation, Daher, Piaggio и Honda Aircraft. Они присоединяются к целому ряду провайдеров, операторов, FBO, поставщиков топлива и других сервисных компаний, уже подписавших контракт, включая Jetex, Jet Aviation, FAI,

DC Aviation, FlightSafety International и Rheinland Air Service.

Aero Friedrichshafen также организует павильоны для национальных ассоциаций, таких как Немецкая ассоциация деловой авиации и Британская ассоциация деловой авиации и АОН. На выставке также запланированы презентации, посвящённые проблемам отрасли, а также возможности для налаживания деловых контактов.



Вертолёт недели

Оператор/владелец: *The Helicopter Company*

Тип: *Airbus H160B*

Год выпуска: *2025 г.*

Место съёмки: *ноябрь 2025 года, Al Maktoum Int'l Airport (DWC) – OMDW, United Arab Emirates*



Фото: Дмитрий Петрович