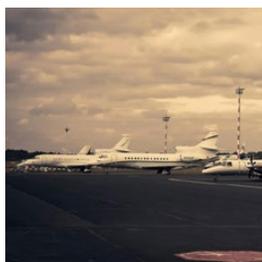




С 1 марта на чартерных рейсах бизнес-авиации из аэропортов Франции резко возрастут налоги с пассажиров, что, как предупредила Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА), может угрожать операторам, базирующимся во Франции. В соответствии с бюджетом, утвержденным на прошлой неделе новым премьер-министром Франции Франсуа Байру, чартерных операторов могут обязать взимать налоги в размере от 210 до 2100 евро с каждого пассажира. Новый налог на авиационные перевозки на всех коммерческих рейсах был впервые предложен в октябре 2024 года. По словам председателя правления ЕВАА Франца Агеттана, изначально не было ясно, будет ли создана специальная категория с более высокими тарифами для бизнес-авиации. К разочарованию ЕВАА, налоги, которые сейчас будут введены, увеличиваются на 300% по сравнению с предыдущими ставками. Подробнее читаем в этом номере.

Хотя Bombardier зафиксировала в 2024 году рост и видит многообещающую рыночную динамику, неопределенность вокруг возможных 25%-ных пошлин США против Канады омрачает ожидаемые результаты в 2025 году. В связи с этим канадский производитель воздержался от прогноза на этот год, как он обычно делает, публикуя свои годовые результаты. Поставки Bombardier в прошлом году увеличились на восемь самолетов и составили 146 бизнес-джетов, а совокупная выручка составила \$8,7 млрд, на 8% больше по сравнению с прошлым годом, что обусловлено увеличением поставок и рекордным доходом от сервисных услуг. Однако, несмотря на рост поставок, они все еще были немного слабее, чем ожидалось, из-за продолжающихся проблем в цепочке поставок, сообщила компания, публикуя результаты по итогам 2024 года. Все последние новости канадского производителя читайте в текущем выпуске BizavWeek.



## Бизнес-авиация платит налоги во Франции и открывает бизнес в Саудовской Аравии

WINGX: На Суперкубке в США был отмечен самый большой рост трафика с 2018 года, при этом количество рейсов на следующий день после события в 5 раз превысило среднюю ежедневную активность вылетов в этом месяце. Напротив, европейский рынок находится в упадке, особенно в Великобритании **стр. 22**

## Конец эпохи: завершена сборка последнего Gulfstream G650

Gulfstream Aerospace объявила, что официально завершена сборка последнего Gulfstream G650. Этот самолет перейдет на следующую стадию процесса комплектации на заводе Gulfstream в Эпплтоуне, штат Висконсин, прежде чем будет передан заказчику в конце этого года **стр. 25**

## Новые налоги похоронят бизнес-авиацию Франции

С 1 марта на чартерных рейсах бизнес-авиации из аэропортов Франции резко возрастут налоги с пассажиров, что может угрожать операторам, базирующимся во Франции. Чартерных операторов могут обязать взимать налоги в размере от 210 до 2100 евро с каждого пассажира **стр. 26**

## CJI London 2025 – потрясения, возможности и «пиннок Трампа»

Растущая волна проблем захлестывает бизнес-авиацию. По словам спикеров конференции CJI London 2025, за этим следуют возможности и угрозы. Ключевыми темами стали новое поколение клиентов бизнес-джетов, развивающиеся рынки, изменение стоимости самолетов и «пиннок Трампа» **стр. 28**

## ARGUS TRAQПак: в феврале трафик в США сократится на 3,9%

Аналитики ARGUS TRAQПак прогнозируют, что в феврале количество полетов бизнес-авиации в Северной Америке снизится на 3,9%. Это следует за ростом на 4,0% в январе. Прошлый год в отрасли стал третьим по результативности, несмотря на падение второй год подряд. В январе прогнозировался рост на 5,2%.

Старший вице-президент компании Трэвис Кун отметил, что январь начался настолько успешно, насколько это возможно для бизнес-авиации. «Мы не



ожидаем такого роста в течение всего года, но мы прогнозируем, что к концу 2025 года показатели в целом будут положительными», - добавил он.

Эксперты ожидают, что в 2025 году количество полетов частных самолетов увеличится на 0,2%. Трэвис Кун говорит: «В краткосрочной перспективе активность Part 91 по-прежнему остается областью, за которой мы пристально следим, особенно в месяце, когда все было позитивно, за исключением этого сегмента. С другой стороны, похоже, что трафик Part 135 достиг своего дна, но Part 91, похоже, еще предстоит пройти небольшой путь, прежде чем снижение прекратится».

ARGUS называет свой прогноз «практически без изменений». «Бизнес-авиация, похоже, наконец-то вошла в нормальное русло после всех взлетов и падений, связанных с Covid, поскольку последние два года были довольно стабильными», - говорят аналитики компании.

Что касается перспектив развития бизнес-авиации на 2025 год, ARGUS сообщает: «Сейчас самый большой вопрос в активности в Северной Америке, вероятно, связан с замещением трафика Part 135 (чартерные рейсы и карточные программы), который постоянно сокращается, на Part 91 (полеты владельцев/корпоративных летных отделов)».

В то время как ARGUS также отмечает вопросы о будущем Европы и нестабильности сегмента крупноразмерных джетов, «в целом дела в бизнес-авиации идут хорошо».

[Global Aircraft Activity Report](#)



### 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



## Air Charter Service открывает первый офис в Италии

Британский брокер Air Charter Service открыл свой первый офис в Италии, который стал 35-м представительством компании по всему миру. Европейский региональный директор Энди Саммерс отметил, что компания уже несколько лет хотела открыть офис в Италии, и что сейчас самое подходящее время для осуществления этих инвестиций.

«С первых дней существования ACS мы сотрудничали со многими итальянскими клиентами через другие наши европейские офисы, но теперь мы хотим сосредоточиться на обслуживании этих клиентов и еще больше укрепить наши отношения с местными авиакомпаниями, открыв офис в стране».

В компании добавили, что экономика Италии является восьмой по величине в мире, поэтому потенциал здесь огромен как для пассажирских, так и для грузовых подразделений ACS.

В августе прошлого года Air Charter Service впервые открыла представительство в Ирландии. Также был открыт третий офис в Великобритании, в Манчестере.

Осенью прошлого года Air Charter Service организовала рейс в 4000-й аэропорт с 2013 года, охватывающих 191 страну.



**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**

## Выполнен первый ремонт (MPI) двигателя Honeywell TFE731 в России

Авиакомпания «Вельталь-авиа» сообщает о расширении возможностей своего технического центра «Бизнес-Джет Техник», расположенного на территории аэропорта «Омск-Центральный» г.Омска. Ранее центр получил допуск на выполнение Major Periodic Inspection (MPI) двигателей Honeywell TFE731-3, TFE731-5, TFE731-5BR, а в ноябре 2024 года была выполнена первая такая инспекция двигателя TFE-5BR.

Двигатель Honeywell TFE731-5BR представляет собой турбовентиляторный двигатель, обеспечивающий тягу около 4.660 фунтов. Компрессор состоит из четырех осевых ступеней низкого давления и одной центробежной ступени высокого давления. Турбина включает одну ступень высокого давления и три ступени низкого давления. Интервалы технического обслуживания для TFE731-5BR зависят от выполненных сервисных бюллетеней. Стандартные интервалы составляют 2.100 часов для Major Periodic Inspection (MPI) и 4200 часов для Core Zone Inspection (CZI).

При выполнении определенных сервисных бюллетеней интервалы могут быть увеличены до 2.500 часов для MPI и 5.000 часов для CZI. Двигатели Honeywell TFE731 устанавливаются на самолетах Hawker и некоторых моделях Falcon.

Первый ремонт двигателя Honeywell TFE731-5BR был успешно завершен в ноябре 2024 года. С момента установки на воздушное судно Hawker 800XP его наработка составила уже более 100 часов, что подтверждает высокое качество выполненных работ. Технический директор «Бизнес-Джет Техник» Дмитрий Киркин отметил: «Получение допуска на выполнение MPI двигателей Honeywell TFE731 — это важный шаг для нашего технического центра. Мы проделали значительную работу, чтобы соответствовать строгим стандартам, установленным производителем. Первые результаты показывают, что мы способны на высоком уровне поддерживать надежность двигателей, эксплуатируемых нашими клиентами».



**Weltall**  
avia

НАШ ФЛОТ

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

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

BUSINESS AVIATION OPERATOR  
CHARTER | MEDEVAC | MRO | MANAGEMENT

## Пилоты FAA совершили ознакомительный полет на новейшем конвертоплане AW609

Компания Leonardo Helicopters продолжает процесс сертификации своего конвертоплана AW609. Недавно пилоты FAA выполнили первый полет на серийном воздушном судне, сообщает Flightglobal.

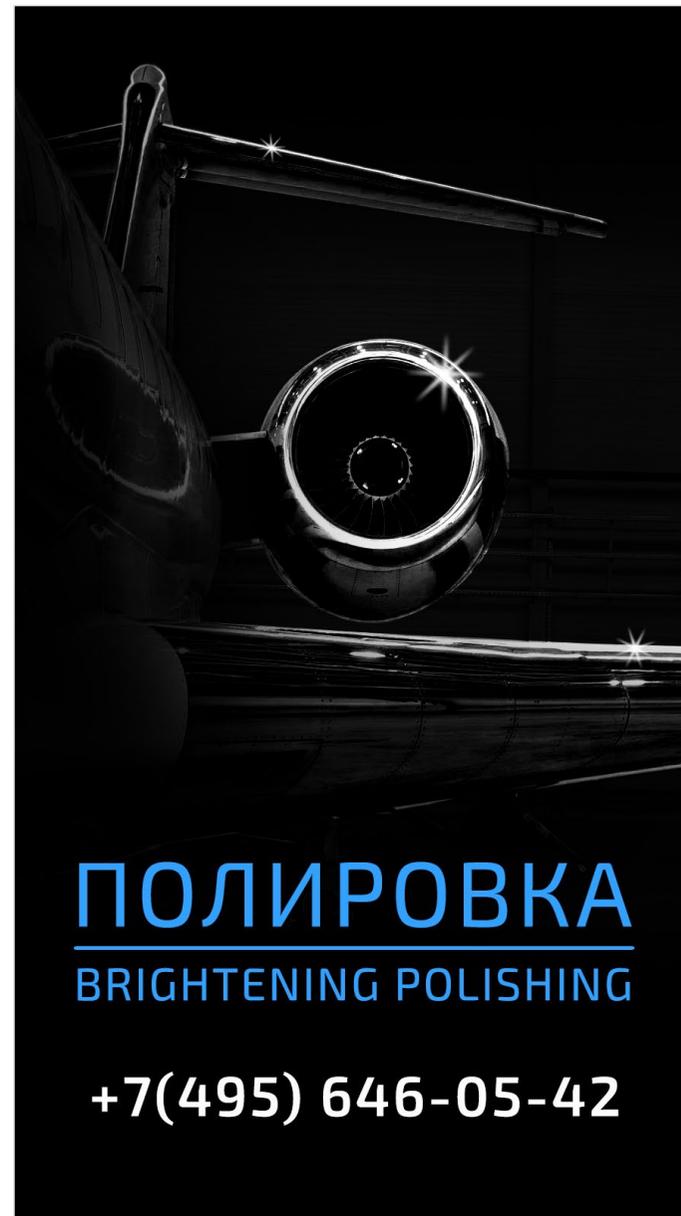
Ознакомительный полет на прототипе №5 (N609LH), состоявшийся в начале февраля на производственной площадке компании в Филадельфии (США), где производится сборка AW609, стал предвестником начала работ по получению разрешения на типовые инспекционные полеты (TIA).

Полеты в рамках TIA на AW609 будут выполняться экипажем FAA в рамках процесса сертификации. Серийный конвертоплан №5 «назначен в качестве основного воздушного судна» для этих полетов. Ранее пилоты FAA совершили полеты на прототи-

пе №4 в Италии, чтобы получить начальный опыт управления конвертопланом.

Первое серийное воздушное судно, прототип №5, на данный момент в ходе нескольких испытательных полетов налетал 62 часа. Он прошел испытания на управляемость, работу систем авионики и возможность эксплуатации в холодную погоду при температуре воздуха до  $-10^{\circ}\text{C}$ .

Leonardo Helicopters ранее заявляла, что надеется получить сертификат TIA в первом квартале, что позволит провести сертификацию позднее в этом году. В конце 2024 года начата сборка первого клиентского AW609 (заводской №6) и в настоящее время на нем проводятся модификации перед первым полетом, который состоится в конце этого года.



**ПОЛИРОВКА**  
BRIGHTENING POLISHING

+7(495) 646-05-42

## AirSprint получил 40-й бизнес-джет

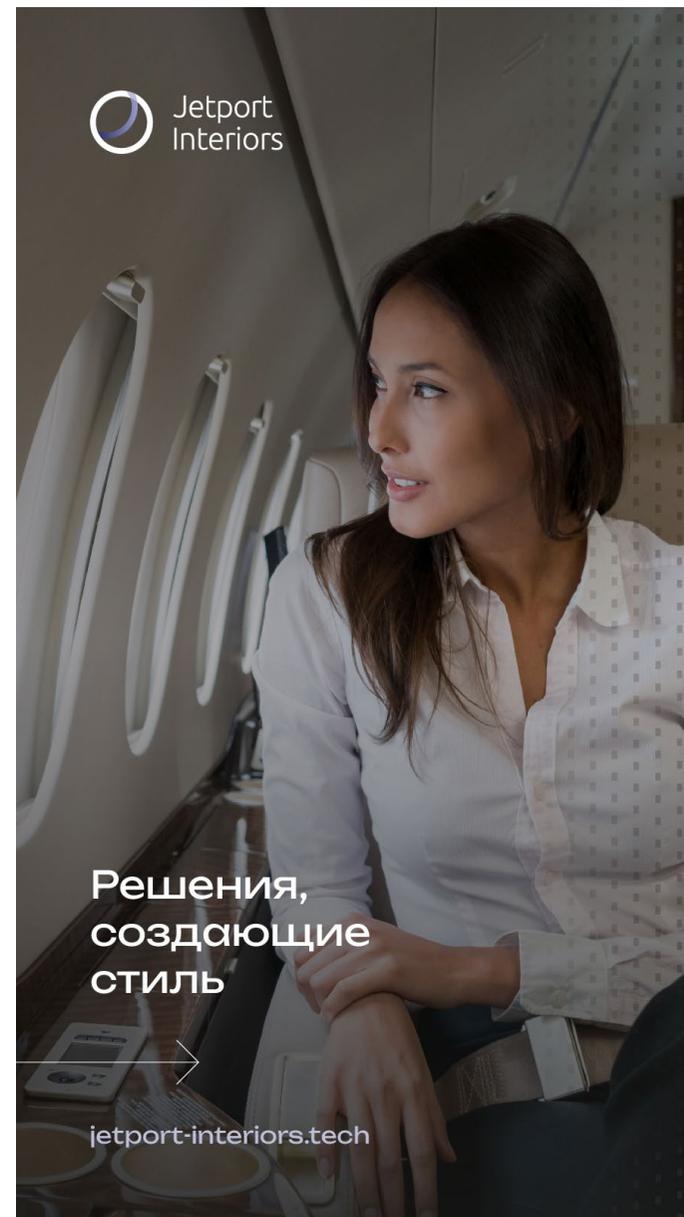
Канадский долевой оператор AirSprint получил 40-й бизнес-джет, которым стал Praetor 600. Парк AirSprint также включает самолеты Embraer Legacy 450/500 и Cessna Citation CJ3+ и CJ2.

Основная зона обслуживания компании – около тысячи аэропортов Северной Америки из Ванкувера, Торонто и Монреаля. AirSprint предлагает долевым покупателям либо опцион на покупку самолета, либо пятилетнюю аренду. Программы доступны на 25, 50 или 75 часов, и владельцы могут переходить между типами самолетов. По данным ARGUS, в 2024 году AirSprint был 9-м по размеру чартерным оператором в Северной Америке.

В прошлом месяце AirSprint была названа одной из самых быстрорастущих компаний Канады.

«Увеличение количества самолетов до 40 – это невероятное достижение», - сказал президент и исполнительный директор AirSprint Джеймс Элиан. «Это является отражением доверия и лояльности наших частных владельцев к нам и напряженной работы нашей команды из 370 преданных своему делу сотрудников».

Это расширение последовало за получением в октябре 16-го CJ3+. В декабре 2023 года компания объявила о покупке 15-го Praetor 500.



## Новый вертолет «КрасАвиа» готов приступить к службе

Завершились все подготовительные процедуры, и новенький Ми-8 МТВ-1 прибыл в Красноярский край. Этот вертолет стал седьмым по счету, полученным «КрасАвиа» по краевой программе реновации вертолетного парка, и до конца 2027 года в авиакомпанию поступит еще три таких винтокрылых машины.

Первое время вертолет будет находиться в Красноярске в качестве резервного борта, а затем отправится к месту основного базирования – в поселок Тура Эвенкийского района Красноярского края. Здесь Ми-8 МТВ-1 будет задействован в полетной программе, осуществляя перевозки пассажиров и грузов (в том числе медикаментов, почты, продуктов) в самые отдаленные поселки северных территорий.

После выхода с завода, вертолет по заказу «КрасАвиа» был оснащен дополнительными топливными

баками, расположенными снаружи, что значительно увеличивает дальность полетов, не уменьшая пространства салона. Для северных территорий, где большая удаленность населенных пунктов, такое усовершенствование крайне важно. Затем на винтокрылую машину была нанесена фирменная ливрея авиакомпании.

Напомним, что Ми-8МТВ-1 создан на базе Ми-8Т, но является более мощным вертолетом среднего класса с улучшенными летно-техническими характеристиками. Воздушное судно способно перевозить до 22 пассажиров или 4000 кг груза в кабине либо на внешней подвеске. Также машина может оснащаться двумя дополнительными топливными баками. Новые вертолеты Ми-8МТВ-1 производятся на Казанском вертолетном заводе, входящем в холдинг «Вертолеты России», поставка осуществляется с помощью лизинговой компании «ГТЛК».



### 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

## США «украли» еще один венесуэльский джет

Судебные приставы США конфисковали самолет Falcon 2000EX (YV3360), эксплуатируемый венесуэльской государственной нефтяной компанией PDVSA – Petróleos de Venezuela (аэропорт Каракас им Симона Боливара). Самолет был арестован в аэропорту Санто-Доминго-Ла-Исабела 7 февраля 2025 года в присутствии государственного секретаря США Марко Рубио. 21-летний джет, по-видимому, находился на стоянке в Доминиканской Республике с марта 2024 года. Он остается в стране, ожидая, вероятно, репатриации в США.

США заявили, что самолет использовался высокопоставленными членами правительства Николаса Мадуро. Сообщается, что одним из пользователей самолета была вице-президент Делси Родригес. Министерство финансов США определило самолет как актив PDVSA в 2020 году и наложило на него соответствующие санкции. Национальный нефтяной холдинг также находится под санкциями.

Министерство иностранных дел Венесуэлы назвало захват «вопиющей кражей и незаконной конфискацией самолета PDVSA при соучастии марионеточного правительства Доминиканской Республики». Венесуэла предпримет все необходимые действия, чтобы осудить эту кражу и потребовать немедленного возвращения своего самолета».

В прошлом году США захватили еще один самолет Dassault Aviation, Falcon 900EX, ранее использовавшийся в качестве президентского самолета Мадуро. Самолет, зарегистрированный в Сан-Марино под номером T7-ESPRT, как сообщается, через различные подставные компании, был также конфискован в Доминиканской Республике и впоследствии переправлен в США.

Парк самолетов PDVSA также включает четыре Falcon 50, один Falcon 900EX, два Falcon 900EX EASy и семь Learjet 45XR.



фото Vuzu

**FBO**  
EXPERIENCE

**FBOEXPERIENCE.COM**  
PROMOTING FBO EXCELLENCE

## Слетать на Луну 840 раз

Авиакомпания Jet Linx за 25 лет своей деятельности достигла исторического рубежа: 200 млн миль в полетах без происшествий. Компания Jet Linx достигла этой отметки после рекордного декабрьского налета, более 8700 часов и 1,6 млн миль в пик сезона отпусков. Это достижение свидетельствует о значительном скачке в росте, поскольку в 2019 году Jet Linx впервые преодолела 100 млн миль – рубеж, на достижение которого ушло 20 лет.

Всего за пять лет Jet Linx достигла этого показателя, продемонстрировав как масштабируемость своей уникальной бизнес-модели, так и стремление к совершенству операционной деятельности.

Брент Ваутерс, президент и главный исполнительный директор Jet Linx, сказал: «Эта выдающаяся веха является примером того баланса, который мы сохраняем между ускоренным ростом и безопасностью. Наша сложная система управления безопасностью полетов (SMS) лежит в основе каждой мили, которую мы пролетаем, а наша модель местного обслуживания гарантирует клиентам индивидуальное обслуживание, которое отличает Jet Linx в частной авиации».

Достижение 200 миллионов миль, что эквивалентно 840 полетам на Луну, совпало с годом инноваций и роста для Jet Linx.

Недавно компания ввела гарантированный бесплатный Wi-Fi на всех рейсах суперсредних и тяжелых бизнес-джетов, еще больше модернизировала свой парк новыми, более вместительными самолетами и добилась экономии топлива в среднем на 30%.

## Collins представила обновление Pro Line 21 для Cessna CJ и XLS+

Компания Collins Aerospace анонсировала обновление Pro Line 21 для самолетов Cessna Citation CJ1+, CJ2+, CJ3, CJ4 и XLS+, которое, помимо других новых функций, предоставляет дополнительные возможности связи, улучшенные данные о погоде и возможности связи в кабине экипажа. Обновление будет доступно во второй половине этого года в сервисных центрах Textron Aviation и у официальных дилеров Collins Aerospace.

Обновления включают в себя передачу данных по каналу диспетчер-пилот, ADS-B в информации о погоде и расширенные возможности подключения – функции, которые, по словам Collins, повышают производительность, передачу данных и поток важной информации, доступной пилотам. Другие усовершенствования включают добавление адреса ИКАО для обеспечения конфиденциальности, что

позволяет упростить идентификацию личности и повысить безопасность; прямую интеграцию авионики и электронных полетных планшетов; а также беспроводную загрузку базы данных для обеспечения соответствия систем авионики требованиям и их актуальности.

«Эти усовершенствования основаны на прямых отзывах, полученных от клиентов, которые сообщили нам, что они хотели бы модернизировать кабину пилотов, чтобы сделать полет более интуитивным, коммуникативным и эффективным», - сказал вице-президент Collins Aerospace и генеральный менеджер по бизнес- и региональной авионике Натан Войт. «Наши усовершенствования Pro Line 21 для Citation обеспечивают именно это, предоставляя пилотам современную кабину, которая позволяет им оставаться на связи и быть в курсе событий».



## EASA добавляет задачи в EPAS

EASA опубликовало новую версию своего Европейского плана по авиационной безопасности (EPAS) на 2025 год, в которой представлены обновленные приоритеты для национальных регулирующих органов и отрасли. В документе освещаются восемь новых вопросов безопасности полетов и шесть новых задач по разработке правил (RMT), охватывающих такие темы, как наземное обслуживание, безопасность и воздушные суда eVTOL.

Например, в разделе обновленных EPAS, посвященном системной безопасности и отказоустойчивости, новые инициативы призваны обеспечить эффективное выполнение правил, направленных на устранение рисков, связанных с кибератаками, которые представляют опасность для безопасности полетов. В разделе вертолетов появилась новая задача, связанная с проверкой целостности деталей, связанных с неисправностями несущего винта и трансмиссии вертолета. EASA также наращивает усилия по поддержке внедрения новых европейских правил авиационной безопасности, касающихся наземного обслуживания в аэропортах.

Ожидается, что правила будут опубликованы в ближайшие несколько месяцев, а переходный период продлится несколько лет. Агентство уже готовится к проведению пробных проверок, чтобы оценить, как будет работать правоприменительная практика.

В четвертом квартале EASA проведет новые консультации по возможным изменениям в правилах, касающихся требований к авиационному оборудованию, связанных с использованием воздушного пространства.

## Азиатский форум BAAFEх 2025 набирает обороты

Первый Азиатский форум и выставка деловой авиации (BAAFEх), который пройдет с 4 по 6 марта в сингапурском выставочном центре «Чанги», уже собрал солидный состав участников, в том числе крупных игроков отрасли, включая Boeing Business Jets, Lufthansa Technik и VistaJet. Шоу, анонсированное в октябре, организовано компанией Experia Events.

По состоянию на 2023 год рынок Азиатско-Тихоокеанского региона, насчитывающий более 1200 бизнес-джетов, являлся третьим по величине в мире после Северной Америки и Европы. По данным Experia, в 2024 году количество рейсов Vista, международной группы бизнес-авиации, базирующейся в Дубае, увеличилось на 20% в годовом исчислении, при этом Юго-Восточная Азия стала ключевым регионом роста.

Управляющий директор Experia Лек Чет Лам сообщил в октябре, что у него есть обязательства по проведению шоу от авиастроительной и чартерной группы TAG Aviation, провайдера спутниковой связи Viasat и специалиста по управлению рисками MedAire. «Реакция крупнейших авиастроительных компаний, владельцев и эксплуатантов воздушных судов на BAAFEх 2025 была очень позитивной», - сказал он. «Все согласны с тем, что Азиатско-Тихоокеанский регион заслуживает проведения собственной выставки, посвященной деловой авиации».

Среди участников BAAFEх 2025 – Gama Aviation и Glenair. На мероприятии будут представлены самолеты Boeing Business Jets, а VistaJet представит свой флагманский самолет Bombardier Global 7500. Amber Aviation покажет самолет Gulfstream G450.



## LODD и Skyports представили концептуальный дизайн вертипорта

Компания LODD из Абу-Даби, специализирующаяся на технологиях беспилотных летательных аппаратов с искусственным интеллектом и автономной воздушной логистике, и Skyports Infrastructure представили проекты вертипортов, которые будут разрабатываться в трех стратегических местах эмирата.

Проект направлен на совершенствование решений в области воздушной мобильности, интеграцию новой инфраструктуры в транспортную сеть Абу-Даби для ускорения грузовых и пассажирских перевозок и повышения эффективности логистики в столице Объединенных Арабских Эмиратов. Объявление было сделано в ходе Глобального симпозиума ИКАО по поддержке внедрения 2025 (GISS), который проходил в Абу-Даби с 10 по 12 февраля.

В ходе мероприятия LODD и Skyports подписали меморандум о взаимопонимании по развитию инфраструктуры вертипортов, которые соединят ключевые объекты в Абу-Даби, а также потенциально обеспечат связь с другими эмиратами. Развитие сети вертипортов позволит запустить и масштабировать операции eVTOL и автономной воздушной логистики.

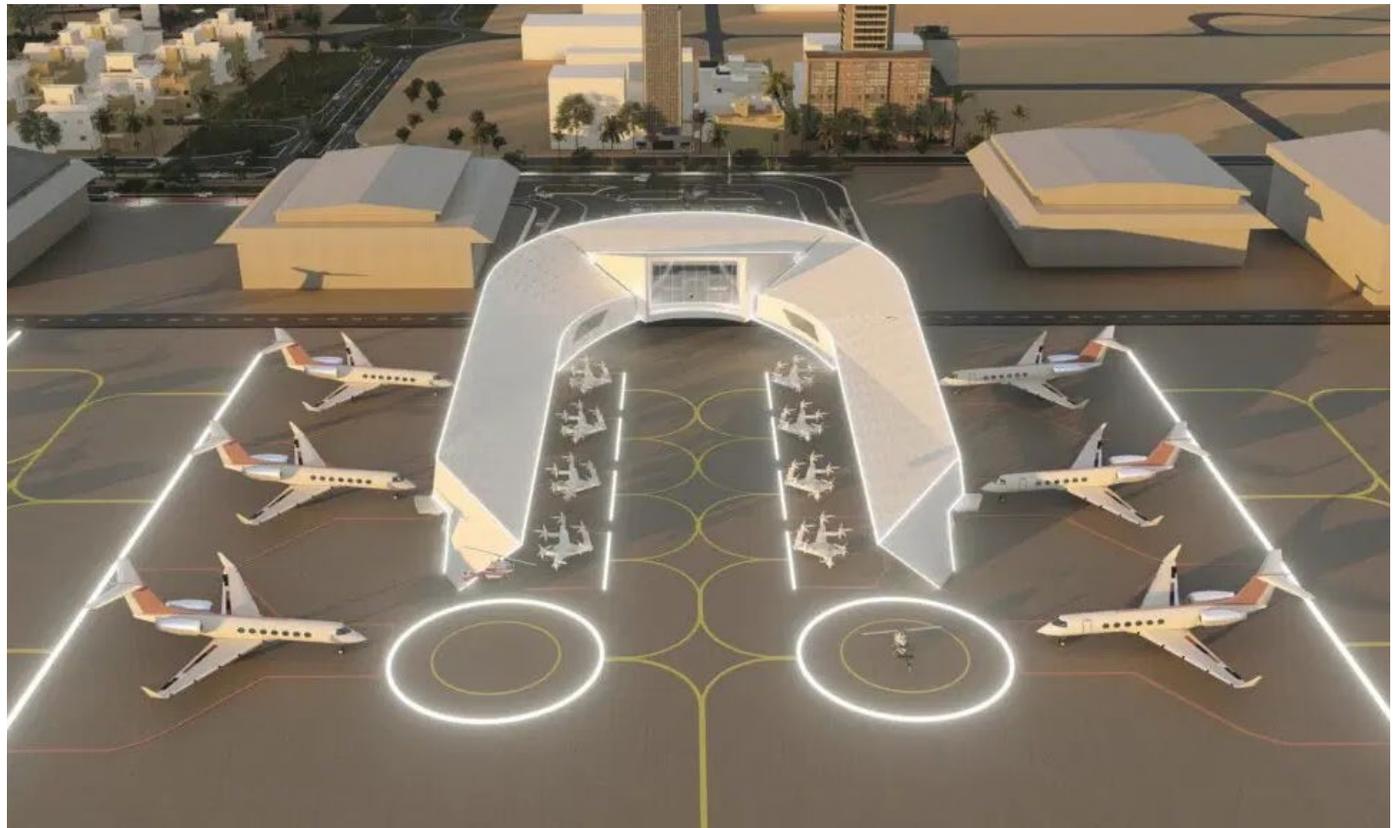
Генеральный директор LODD Рашид Аль Маннаи подчеркнул, что строительство вертипортов представляет собой значительный шаг на пути к интеграции беспилотных воздушных транспортных средств в систему общественного транспорта Абу-Даби. Он добавил, что проекты являются результатом обширных технико-экономических исследований, плодотворного сотрудничества с заинтересованными сторонами и четко-

го видения масштабируемых операций воздушной мобильности.

Генеральный директор Skyports Дункан Уокер прокомментировал: «Презентация этих проектов и подписание меморандума о взаимопонимании подчеркивает прогресс, достигнутый в определении и развитии сети инфраструктуры передовой воздушной мобильности (ААМ) в Абу-Даби. Как показывают наши концептуальные проекты вертипортов, грузоперевозки также важны для буду-

щего ААМ в Абу-Даби, как и пассажирские перевозки. Развитие комплексной сети пассажирских и грузовых перевозок позволит нам принести эмирату широкий спектр преимуществ как для населения, так и для бизнеса».

Обе стороны предоставили информацию об оценке воздушного пространства, нормативном анализе и технико-экономических обоснованиях для трех ключевых мест в Абу-Даби: Аль-Батин, остров Яс и порт Халифа.



## Японский регулятор подтвердил основания для сертификации eVTOL SkyDrive

Японское бюро гражданской авиации (JCAB) выдало SkyDrive документацию, подтверждающую основание для сертификации типа eVTOL SD-05. Японский стартап объявил об этом событии 10 февраля и опубликовал первую фотографию летающего прототипа SD-05, поскольку продолжается подготовка к его демонстрации на Всемирной выставке Expo 2025 в Осаке, которая пройдет с 13 апреля по 13 октября.

Одобрение JCAB основано на соглашении, заключенном в марте 2022 года агентством по авиационной безопасности со SkyDrive, которое позволяет компании использовать руководство агентства

по проверке летной годности в качестве основы для сертификации типа. Первоначально руководство было разработано для определения требований к летной годности самолетов, перевозящих до 19 пассажиров и имеющих максимальную взлетную массу до 19000 фунтов. По данным SkyDrive, его принятие для конструкции eVTOL дает таким производителям, как SkyDrive, большую гибкость в выборе методов, наиболее подходящих для каждой конфигурации воздушного судна.

SkyDrive сообщила, что ее команда инженеров продолжает переговоры с официальными лицами JCAB по определению плана сертификации типа

SD-05, включая графики и процедуры, необходимые для начала официальных наземных и летных испытаний. Компания также добивается проведения параллельной сертификации типа FAA для поддержки своих планов по поставке самолета американским эксплуатантам, включая SAI в Южной Каролине.

Конструкция SD-05 включает в себя 12 электромоторов, обеспечивающих крейсерскую скорость до 100 км/ч. В нынешней итерации eVTOL берет на борт трех человек – пилота и пассажиров – и может перевезти их на расстояние до 15 километров. По расчетам разработчиков, во время демополетов на Expo 2025 коптер сможет преодолевать за 7 минут расстояние, на которое по земле (поездом и автобусом) уйдет более получаса. В ближайших планах – увеличение дальности полета до 30 километров, в будущем (к концу десятилетия) SkyDrive намерена сделать eVTOL полностью автономным и отдать пассажирам все три кресла. Следующий этап – полноценная интеграция eVTOL в существующую транспортную систему. Завод Suzuki, на котором стартовала сборка, на данный момент может выпускать до 100 экземпляров SD-05 в год.

На прошлой неделе японская префектура Оита объявила о планах по модернизации своей транспортной инфраструктуры за счет нового партнерства со SkyDrive и железнодорожной компанией Кюсю. В соответствии с соглашением, о котором было объявлено 6 февраля, SD-05 eVTOL может начать выполнять коммерческие полеты на воздушном такси в районе залива Беппу и вокруг него уже в 2028 году, а после 2030 года будут запущены дополнительные маршруты по всей префектуре.



## Первый отечественный двигатель для легких вертолетов получил сертификат типа

Объединенная двигателестроительная корпорация (входит в Госкорпорацию Ростех) получила сертификат типа на авиадвигатель ВК-650В для легких вертолетов. Силовые установки такого класса в России ранее не производились. ВК-650В готов к серийному производству и может эксплуатироваться в составе вертолетов.

Новый двигатель планируется применять в составе вертолетов «Ансат» и других машин легкого класса — взлетной массой до 4 тонн. Сертификат удостоверяет, что конструкция двигателя соответствует всем необходимым требованиям и нормам летной годности.

Церемония вручения сертификата прошла на предприятии «ОДК-Климов» в Санкт-Петербурге, где разработан и будет серийно выпускаться двигатель. В ней приняли участие глава Минпромторга России Антон Алиханов, руководитель Росавиации Дмитрий Ядров, первый заместитель генерального директора Ростеха Владимир Артяков, генеральный директор ОДК Александр Грачев.

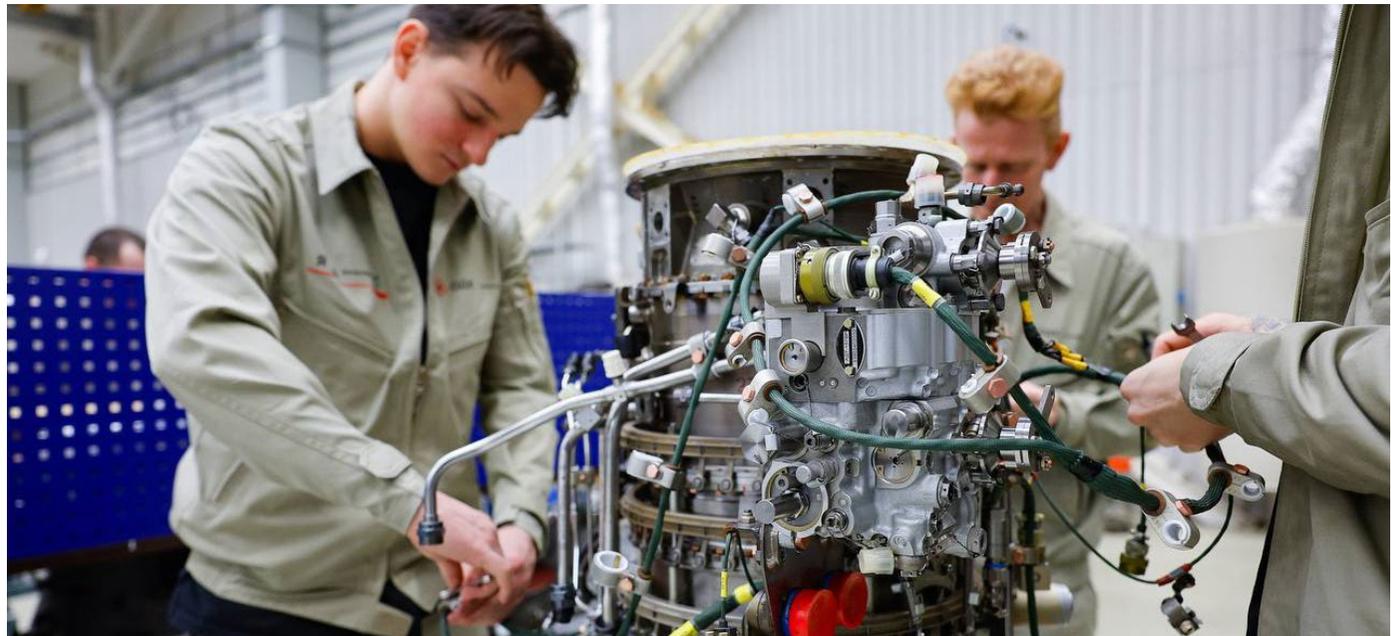
«Сегодня получен сертификат на отечественный двигатель ВК-650В для вертолетов легкого класса. Эта силовая установка заменит иностранные аналоги и предназначена для вертолетов „Ансат“ и Ка-226Т. В свою очередь, для региональной авиации разработан ТВ7-117СТ-01. Этот двигатель уже прошел сертификацию. Сейчас проходит сертификацию турбовинтовой самолет Ил-114-300 именно с этим двигателем, а также двигатель ТВ7-117СТ-02 для самолета „Ладога“, — сказал министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов.

Полностью отечественный двигатель ВК-650В создан конструкторами «ОДК-Климов». Разработка эскизного проекта нового двигателя стартовала в 2019 году. В 2023 году были успешно завершены инженерные испытания ВК-650В, в ходе которых были достигнуты все необходимые параметры. В 2024 году началась отработка новой силовой установки в составе вертолета «Ансат».

«ВК-650В стал третьим современным российским авиадвигателем, на который Росавиация выдала сертификат типа. Процесс сертификации подобного сложнейшего инженерного изделия обеспечивает формирование научной базы компетенций, в том числе и у специалистов агентства, Авиарегистра России и ГосНИИ ГА, заставляет двигаться

вперед в вопросах сертификации, находить и внедрять лучшие подходы при ее проведении. Сейчас у Росавиации в работе более 20 заявок на сертификацию типа от отечественных производителей воздушных судов, двигателей и винтов. Именно эти пилотируемые и беспилотные летательные аппараты, другие изделия станут дополнительной опорой для развития воздушного транспорта России и, соответственно, всей страны», — отметил глава Росавиации Дмитрий Ядров.

ВК-650В — первый российский вертолетный двигатель в классе мощности 650-750 л.с. Силовая установка заменит иностранные двигатели на вертолетах «Ансат», Ка-226Т, а также будет использоваться в других перспективных отечественных и зарубежных вертолетах взлетной массой до 4 тонн.



## Boom Supersonic объявляет о тихом сверхзвуковом полете

Компания Boom Supersonic, создающая сверхзвуковой авиалайнер Overture, анонсировала технологию Boomless Cruise (безударный круизный полет) для своего сверхзвукового авиалайнера, которая позволит совершать сверхзвуковые полеты над сушей без слышимого звукового удара.

Во время своего первого в истории сверхзвукового полета 28 января 2025 года опытный самолет Boom XB-1 трижды преодолел звуковой барьер, не создав при этом звукового удара, достигшего земли, что доказывает возможность бесшумного сверхзвукового полета.

В основе Boomless Cruise лежит устоявшийся физический закон, известный как граничное число

Маха, при котором в определенных условиях звуковой удар преломляется в атмосфере и не доходит до земли. Этот эффект достигается за счет преодоления звукового барьера на достаточно большой высоте, при этом точная скорость варьируется в зависимости от атмосферных условий.

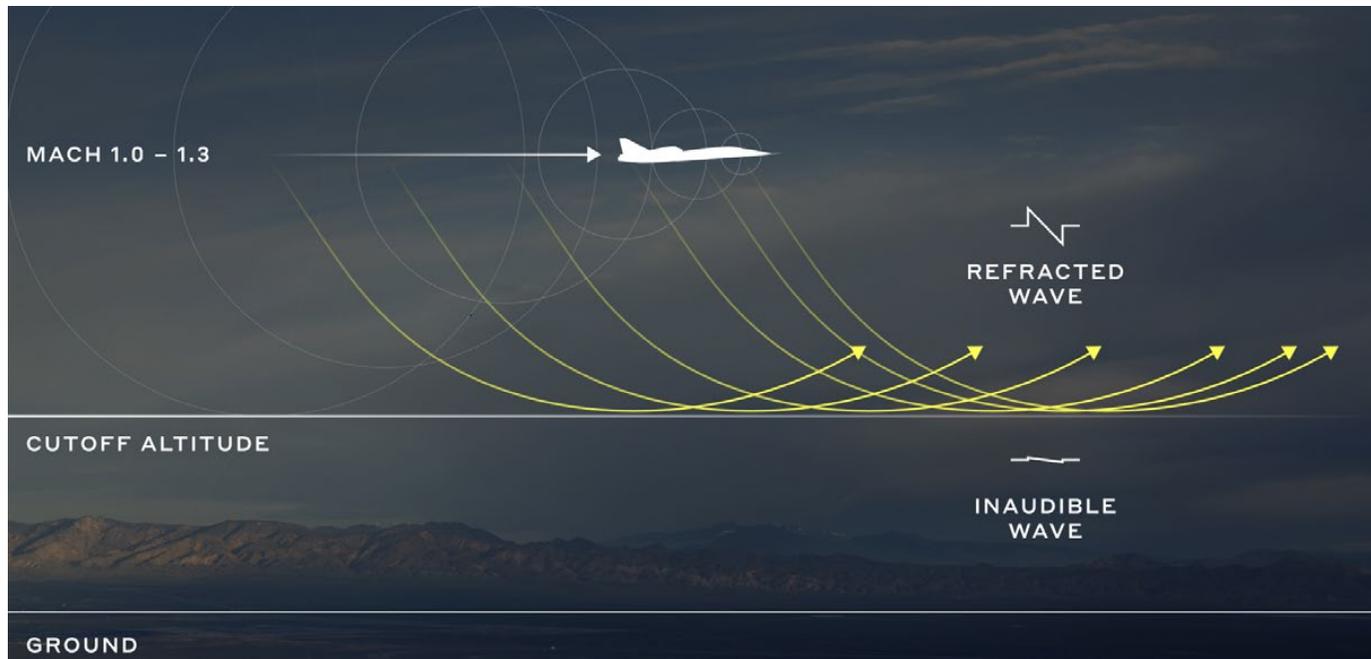
Блейк Шолл, основатель и генеральный директор Boom Supersonic, сказал: «XB-1 преодолел звуковой барьер трижды во время своего первого сверхзвукового полета – без слышимого хлопка. Это подтверждает то, во что мы давно верили: сверхзвуковые путешествия могут быть доступными, устойчивыми и дружелюбными для тех, кто находится на борту и на земле. Благодаря этому успеху мы представляем Boomless Cruise в Overture,

открывая более быстрые путешествия по еще большему количеству маршрутов».

Специализированные микрофонные решетки, размещенные в стратегических точках под траекторией полета, подтвердили, что звуковые удары не достигали земли, когда XB-1 летел с максимальной скоростью 1,12 Маха. Данные, собранные во время сверхзвуковых полетов XB-1, позволили Boom проверить модели звукового удара и усовершенствовать алгоритмы, прогнозирующие работу условий граничного числа Маха. Эти данные показывают, что сверхзвуковой полет без помех, создаваемых звуковым ударом, возможен, что открывает двери сверхзвуковым полетам над сушей авиалайнера Boom Overture.

Технология Boomless Cruise позволит Overture летать со скоростью до 1,3 Маха без слышимого звукового удара, сокращая время полета от побережья до побережья США на 90 минут. Международные маршруты с сухопутными участками также могут выиграть от увеличения скорости. Чтобы соответствовать современным нормам, Boom планировала использовать Overture со скоростью 0,94 Маха над сушей, что примерно на 20% быстрее, чем у современных дозвуковых реактивных самолетов, и преодолевать звуковой барьер только над водой, где самолет мог разогнаться до 1,7 Маха, то есть вдвое быстрее.

Данные, собранные в ходе сверхзвукового полета XB-1, подтверждают возможность того, что Overture сможет летать над сушей со скоростью до 50% быстрее современных самолетов, не издавая при этом слышимого звукового удара.



## Gogo|Satcom Direct и Airbus завершают подписание многостороннего меморандума о взаимопонимании

Компания Gogo Business Aviation|Satcom Direct объявила о завершении подписания многостороннего меморандума о взаимопонимании (MoU) с Airbus. Меморандум о взаимопонимании подтверждает стремление двух организаций использовать весь потенциал решений Gogo Air-to-Ground (ATG), FlightDeck Freedom и Gogo Galileo для предоставления высокоскоростного широкополосного доступа в Интернет с низкой задержкой для операторов Airbus ACJ.

После подписания совместного соглашения клиенты сервиса ACJ Connect Link смогут воспользоваться полудуплексными (HDX) и полнодуплексными (FDX) терминалами ATG и Gogo Galileo, которые могут быть установлены в качестве опции на всех типах самолетов Airbus ACJ. Кроме того, это будет

включать в себя полный набор дополнительных услуг Gogo|SD, включая услуги по кибербезопасности, обучение экипажа и поддержку клиентов в режиме 24/7/365.

Компания Gogo, работающая на базе низкоорбитального спутника Eutelsat OneWeb, LEO constellation, который является единственной сетью LEO, предоставляющей авиационные решения корпоративного уровня, предоставит операторам Airbus ACJ фазированные антенные решетки нового поколения для интеграции в решение Airbus ACJ Connect Link.

Благодаря небольшому форм-фактору и меньшему количеству компонентов для оснащения требуется минимальное время простоя, что обеспечивает бы-

стрый доступ к высокоскоростной связи в салоне, услугам в кокпите и развлечениям в полете.

Шади Сааде, президент Airbus Corporate Jets, сказал: «Мы очень рады заключить соглашение о взаимопонимании с Gogo, тем более что мы стремимся предложить нашим операторам Airbus ACJ и бизнес-лидерам решения для подключения и поддержки клиентов по самым высоким стандартам. Это позволит им быть в нужном месте в нужное время, подключенными к интернету и готовыми действовать. Кроме того, мы уверены, что Gogo представляет собой привлекательное решение с использованием передовых технологий, поддерживаемое глобальной командой поддержки клиентов, состоящей из отраслевых экспертов».

Airbus будет сотрудничать со своими квалифицированными партнерами для сертификации интеграции терминала и получения необходимых дополнительных сертификатов типа для установки оборудования HDX, FDX и ATG. Как только решение будет одобрено и подписан твердый контракт, Airbus возглавит маркетинговую деятельность, чтобы операторы ACJ могли оптимизировать набор решений для подключения.

Решение Gogo Galileo расширит линейку услуг Airbus ACJ Connect Link, благодаря чему операторы, пассажиры и члены экипажа смогут непрерывно пользоваться множеством приложений, включая голосовую связь, Интернет, электронную почту, видеоконференции, игры, а также прямые трансляции фильмов и телепередач по всему миру от посадки до высадки пассажиров.



## Bombardier увеличил поставки в прошлом году и рассчитывает на рост в текущем

Поставки Bombardier в прошлом году увеличились на восемь самолетов и составили 146 бизнес-джетов, а совокупная выручка составила \$8,7 млрд, на 8% больше по сравнению с прошлым годом, что обусловлено увеличением поставок и рекордным доходом от сервисных услуг. Однако, несмотря на рост поставок, они все еще были немного слабее, чем ожидалось, из-за продолжающихся проблем в цепочке поставок, сообщила компания, публикуя результаты по итогам 2024 года.

В прошлом году Bombardier поставила 73 Global и 73 Challenger 3500/650. Объем поставок не соответствовал прогнозу на 2024 год в размере 150-155 джетов, но был близок к 150 поставкам, которые Bombardier ожидала в ближайшие годы. В четвертом квартале поставки Global сократились на три самолета, до 29, в то время как поставки Challenger выросли на четыре, до 28.

Доход от сервисного бизнеса Bombardier в течение года превысил \$2 млрд, что означает удвоение выручки за последние пять лет и достижение целевого показателя на год раньше, чем ожидалось.

«Мы достигли запланированного уровня выручки от услуг в \$2 млрд на целый год раньше запланированного срока», - сказал Эрик Мартель, президент и главный исполнительный директор Bombardier. «Мы удвоили сервисный бизнес с \$1 млрд менее чем за пять лет, и мы сделали это органично. Мы добились этого путем тщательного расширения сети и предоставления нашим клиентам качественных услуг и поддержки. В аэрокосмической отрасли это не просто впечатляет, это большое достижение».

Чистая компания прибыль в 2024 году снизилась до \$370 млн по сравнению с \$445 млн годом ранее. Но скорректированный EBITDA вырос на 11% до \$1,36 млрд, что немного превысило прогноз. По данным Bombardier, результаты отразили увеличение доходов от поставок и услуг, но были частично нивелированы издержками, связанными с нарушением цепочки поставок.

«Цепочка поставок по-прежнему будет находиться в центре внимания, поскольку она продолжает оказывать давление на нашу деятельность», - сказал Мартель. «Наши команды многое сделали для снижения рисков. Тем не менее, цепочка поставок по-прежнему будет определяющим фактором для нашего профиля поставок, поскольку мы управляем наращиванием запасов».

Тем временем Bombardier продолжает укреплять

свои финансовые позиции, снизив соотношение скорректированного чистого долга к скорректированной EBITDA с 3,3 раза в 2023 году до 2,9 раза в прошлом году и располагая ликвидностью на сумму около \$2,1 млрд на конец 2024 года.

Компания продолжает совершенствовать модель Global 8000, которая заменит флагманский сверхдальний Global 7500. Отмечая, что Global 8000 продолжает хорошо продаваться, Bombardier действует в соответствии с графиком и после получения всех необходимых разрешений к концу года приступит к поставкам. Тем не менее, производитель ожидает, что в начале 2026 года будет поставлено несколько самолетов Global 7500.

Также Bombardier завершает разработку пакета обновлений для эксплуатируемых Global 7500, чтобы они соответствовали Global 8000.



## Из-за неопределенности с пошлинами Bombardier откладывает прогноз на 2025 год

Хотя в 2024 году Bombardier зафиксировала рост и видит многообещающую рыночную динамику, неопределенность вокруг возможных 25%-ных пошлин США против Канады омрачает ожидаемые результаты в 2025 году. В связи с этим канадский производитель воздержался от прогноза на этот год, как он обычно делает, публикуя свои годовые результаты.

«Я очень разочарован тем, что мы не можем сегодня сделать прогноз на 2025 год», - заявил президент и генеральный директор Bombardier Эрик Мартель аналитикам во время представления результатов компании за 2024 год. «За последние четыре года Bombardier добилась значительных успехов в выполнении поставленных задач, а также в превышении обязательств. Команда и я были хоро-

шо подготовлены к тому, чтобы подтвердить наши цели на 2025 год, но в свете текущей угрозы пошлин отказ от прогноза – это самое ответственное и прозрачное, что мы можем сделать».

Он подчеркнул необходимость проявлять осторожность, чтобы следить за развитием пошлин, особенно с учетом изменений, произошедших за последнюю неделю. «Для нашей отрасли многое поставлено на карту», - сказал он, согласившись с оценкой Ассоциации производителей авиации общего назначения: «Учитывая глобальный характер авиационной промышленности, эти предлагаемые пошлины, а также потенциальные ответные тарифы могут оказать огромное влияние со многими непредвиденными последствиями для отрасли».

Мартель отметил, что у Bombardier 2800 поставщиков из 47 штатов США, которые создают десятки тысяч рабочих мест, добавив, что это окажет одинаково значительное влияние по обе стороны границы. «Подавляющее большинство наших платформ состоит из большего количества деталей и систем из США, чем из любой другой страны». Он сослался на работу над крылом Global 7500 в Техасе и сервисные центры, которыми компания владеет в пяти разных штатах США. «За эти годы Bombardier создала взаимный торговый баланс с США, который можно продемонстрировать, где и мы, и США имеем равный выигрыш. Эта отрасль была создана за десятилетия сотрудничества», - сказал Мартель.

Последствия могут зависеть от линейки продуктов, при этом Challenger 3500 наиболее уязвим, учитывая его успех в США. У Global более широ-



кое международное присутствие, сказал Мартель, добавив, что он не ожидал, что будет так затронут сервисный бизнес. Он подсчитал, что на США приходится около 50-60% поставок самолетов.

Однако Мартель подчеркнул, что, «хотя Bombardier вступает в 2025 год с осторожностью, позвольте мне внести ясность: осторожность вовсе не означает, что что-то сломается». Он указал на благоприятные рыночные условия в деловой авиации и тот факт, что налет остается высоким, в то время как запасы подержанных самолетов все еще находятся в здоровом диапазоне. «Самое главное то, что спрос на новые самолеты стабилен», - сказал он. «Зака-



зы продолжают поступать со всего мира, и мы наблюдаем рост активности по сравнению с тем же периодом прошлого года. Это включает в себя значительную долю из США... Мы не видели отмен». Он отметил, что клиенты Bombardier разбираются в рынке и не ожидают слишком долгосрочного риска. «Общее мнение таково, что если пошлины будут введены, то их продолжительность будет короткой».

Мартель добавил, что его команда остается «очень вовлеченной» в работу с клиентами, и Bombardier разработала планы действий в чрезвычайных ситуациях для нескольких сценариев, если возникнут сложности с поставками. «Все сценарии, которые мы изучали, предусматривают время, [поэтому мы] не будем вынуждены действовать спешно», - сказал он. «Мы готовы... Нам не нужно реагировать быстро. У нас будет время понять, что это значит. Если нам придется реагировать, мы будем готовы к этому».

Далее Мартель отметил, что детали того, как могут быть реализованы пошлины и будут ли какие-либо исключения, пока еще остаются неопределенными. Но он сказал, что его команда находится в Вашингтоне, пытаясь обосновать такой сценарий.

Что касается подготовки к возможным проблемам, то наличие денежных резервов является важным фактором, сказал он аналитикам. При наихудшем сценарии возможны дальнейшие корректировки производства. Учитывая характер бизнеса, сложно быстро перестроиться. Однако Мартель также сказал: «Если мы действительно с этим столкнемся, меня утешает тот факт, что мы уже не та компа-

ния, что была в 2020 или даже в 2021 году, и сможем преодолеть любые трудности». Он указал на устойчивый рост сервисного бизнеса по всей территории США, прогресс в оборонном сегменте и диверсифицированный портфель заказов, особенно в связи с поставками крупных деловых самолетов на международные рынки.

При этом «в США остаются наши основные клиенты и акционеры. Мы сосредоточены на поиске решений с долгосрочной перспективой, если пошлины в краткосрочной перспективе нарушат нашу способность работать на уровне наших амбиций», - продолжил Мартель. «Но пока такой сценарий не появится, мы в этом году продолжим осторожно продвигаться вперед, основываясь на фундаментальных принципах, которые мы заложили».

Комментарии Мартеля последовали за публикацией справочного материала Канадской ассоциации деловой авиации (СВАА), в котором отмечается, что потенциальные пошлины сигнализируют о «значительном сдвиге в торговых отношениях между США и Канадой с потенциально широкими экономическими последствиями. Если Канада ответит контрмерами, отрасль деловой авиации может столкнуться с перебоями в трансграничных поездках, более высокими эксплуатационными расходами и потенциальными нормативными препятствиями».

Отметив планы продолжить работу с заинтересованными сторонами и правительствами по этому вопросу, СВАА заявила, что это требует пристального мониторинга со стороны эксплуатантов, производителей и поставщиков.

## Honeywell разделится на три компании

Honeywell объявила, что Совет директоров завершил комплексную оценку портфеля бизнеса, начатую год назад председателем и генеральным директором Вималом Капуром, и намерена провести полное разделение на Automation и Aerospace Technologies. Планируемое разделение в сочетании с ранее объявленным планом по отделению Advanced Materials приведет к появлению трех публичных компаний с различными стратегиями и драйверами роста. Разделение планируется завершить во второй половине 2026 года таким образом, чтобы акционеры Honeywell не платили налоги.

«Поскольку аэрокосмическая отрасль готовится

к беспрецедентному спросу в предстоящие годы как на коммерческом, так и на оборонном рынках, сейчас самое подходящее время для Aerospace Technologies начать свой путь в качестве самостоятельной публичной компании», - заявил председатель и генеральный директор Honeywell Вимал Капур.

Компания пока не определила, останутся ли Automation и Aerospace Technologies юридически за Honeywell или какой-то сегмент будет выделен. На данный момент ожидается, что руководящая команда останется неизменной, а решения о будущей структуре управления будут определены позже.

Капур заявил, что аэрокосмический бизнес будет создан с высоким кредитным рейтингом инвестиционного уровня.

Honeywell раскрыла план разделения вместе с результатами за 2024 год. Они показывают, что аэрокосмический бизнес, на который пришлось около 40% от общего объема продаж компании, генерирует \$15 млрд дохода с рентабельностью 26%. 60% оборота приходится на коммерческие рынки (46% из которых на послепродажную деятельность), а 40% продаж – на оборонные и космические операции. Около 63% бизнеса приходится на клиентов из Северной и Южной Америк.

Капур отметил, что аэрокосмическое подразделение, как отдельная компания, может быть лучше позиционировано для будущего бизнеса, в том числе в таких областях, как электрификация и автоматизация. Он отметил, что компания уже получила около \$10 млрд за счет побед в секторе передовой воздушной мобильности.

По словам Honeywell, разделение может потребовать единовременных затрат в размере \$1,5–2 млрд.

Honeywell, которая сгенерировала совокупный объем продаж в размере \$38,5 млрд, что на 5% больше, чем годом ранее, ожидает, что оборот в этом году достигнет \$39,6–40,6 млрд, что также отражает некоторые запланированные продажи. Подразделение Aerospace Technologies должно показать высокий однозначный рост в этом году, заявила компания. Ожидается, что рост будет самым сильным в коммерческом оригинальном оборудовании.



## Кабина пилотов Dassault NeXus, получила награду Good Design Award

Кабина пилотов Dassault Aviation NeXus для Falcon 10X, получила награду Good Design Award от жюри, сформированного двумя организациями: Чикагским музеем архитектуры и дизайна «Атенеум» и Европейским центром архитектуры, художественного проектирования и урбанистических исследований. NeXus победила в категории «Транспорт».

Премия была учреждена в 1950 году легендарным архитектором Ээро Саариненом и промышленными дизайнерами Чарльзом и Рэем Имзами. Чикагский «Атенеум» описывает премию как старейшую и наиболее признанную в мире программу, направленную на повышение качества дизайна во всем мире. Она присуждается за качественный дизайн высочайшей формы, функциональности и эстетики – стандарт, выходящий за рамки обычных потребительских товаров.

Falcon 10X – это совершенно новый бизнес-джет, который планируется ввести в эксплуатацию в 2027 году. Кабина пилота NeXus – это следующий шаг в области авионики и систем управления полетом, который представляет собой прорывную технологию обеспечения безопасности, основанную на новейших разработках истребителей Dassault.

NeXus – это визуальная и тактильная среда, способствующая безопасному и точному пилотированию. Функционально она снижает нагрузку на пилота, среди прочего, упрощая многие операции по нажатию кнопок и вводу данных и автоматизируя другие. Поэтому пилоты сосредотачиваются на общей картине управления полетом.

Команда дизайнеров стремилась объединить новые технологии с факторами комфорта для поле-

тов на сверхдальние расстояния и продуманным дизайном, который поднимает эстетику кабины пилотов на тот же уровень, что и дизайн пассажирского салона. Falcon 10X будет способен выполнять полеты продолжительностью более 15 часов. Обеспечивая комфортные условия в кабине пилотов, снижающие усталость, пилоты могут лучше выполнять свои задачи на протяжении всего полета.

Карлос Брана, вице-президент Dassault отметил, что основная идея NeXus заключается в создании в кабине пилота атмосферы, которая позволит пилотам оставаться на высоте в любых условиях полета. Таким образом, полет на Falcon 10X доставляет удовольствие и устанавливает новый стандарт безопасности для гражданской авиации.

Новый интеллектуальный дроссель системы NeXus (первый в гражданской авиации), вероятно, является лучшим примером упрощения конструкции, которое снижает нагрузку и повышает безопасность. Концепция интеллектуального дросселя (один рычаг, управляющий обоими двигателями) позаимствована непосредственно у истребителя Rafale. Как и в истребителе, интеллектуальный дроссель NeXus автоматизирует многие задачи по управлению двигателем, позволяя пилотам оставаться сосредоточенными на выполнении полетов на более высоком уровне.

Еще один способ, с помощью которого NeXus помогает пилотам, – это система двойного отображения информации на лобовом стекле (HUD), которая может использоваться в качестве основного средства пилотирования, что является еще одним достижением в гражданской авиации.



## Бюрократы ЕС отклонили заявку VistaJet на регистрацию ливреи в качестве товарного знака

Vista Global заявляет, что ее усилия по получению товарного знака на красную полосу на серебристом фюзеляже самолета, которые, по сообщению Law360, были отвергнуты ЕС на прошлой неделе, являются частью продолжающегося во всем мире процесса регистрации узнаваемой ливреи, которая выделяет парк самолетов VistaJet на взлетно-посадочной полосе.

Представитель компании рассказала Private Jet Card Comparisons: «Мы создали самую культовую

ливрею в бизнес-авиации. Мы последовательно внедряли ее во все авиапарки стоимостью в миллиарды долларов. У нас есть свой собственный тег: #silverwitharedstripe. В настоящее время ливрея является частью общего лексикона каждого клиента бизнес-авиации. Мы хотим сохранить ее как неотъемлемую часть нашего бренда».

Она добавила: «Недавняя заявка в ЕС касалась очень узкого правового аспекта. Это не означает, что знак был отклонен. Это просто означает, что

нам нужно продолжить процесс и доработать нашу заявку, чтобы привести ее в соответствие с местным подходом».

Представитель Vista Global сказала, что VistaJet уже успешно зарегистрировала дизайн в нескольких юрисдикциях. «Мы уже обеспечили защиту товарного знака на таких важных рынках, как США, Великобритания и ОАЭ». Регистрация в США была подана в марте 2022 года и одобрена в мае 2023 года. Регистрация красной полосы на серебристом фюзеляже в Великобритании также зарегистрирована. Заявка была подана в сентябре 2022 года и зарегистрирована годом позже.

Пресс-секретарь добавила: «В каждой юрисдикции требования немного отличаются, и ведомства по товарным знакам обладают разным уровнем квалификации, когда речь заходит о ливрее для бизнес-авиации. Фактически, из-за новизны, ни одно из ведомств по товарным знакам, с которыми мы имели дело, не имеет определенной категории для такого типа заявок. Это означает, что мы продолжаем адаптировать наши заявки в соответствии с тем, как работают ведомства по товарным знакам, и устанавливаем их практику рассмотрения таких заявок по мере продвижения процесса. Защита ливреи для воздушных судов – это совершенно новая область, и мы, в духе VistaJet, являемся первопроходцами в этой области. Во всем мире существует всего несколько заявок на регистрацию товарных знаков для ливреи воздушных судов. Это, а также тот факт, что ранее это не делалось на глобальном уровне, создает определенный уровень сложности».



## Бизнес-авиация приземляется в Новом Орлеане, платит налоги во Франции, открывает бизнес в Саудовской Аравии

Согласно еженедельному обзору WINGX Business Aviation Bulletin, количество вылетов бизнес-джетов на 6-й неделе (с 3 по 9 февраля) выросло на 2% по сравнению с той же неделей 2024 года и составило 66398 рейсов, что существенно меньше последнего 52-недельного максимума в 76527 рейсов, зафиксированных на 26-й неделе прошлого года. Половина рейсов на этой неделе была выполнена самолетами с коммерческим сертификатом, и эта активность продолжает расти, увеличившись на 3% по сравнению с прошлым годом.

С начала года (с 1 января по 9 февраля) трафик и налет бизнес-джетов во всем мире на 3% превышает уровень прошлого года. Глобальный флот турбовинтовых самолетов в этом году выполнил на 1% меньше рейсов, чем в прошлом году, на 4% меньше, чем в 2023 году.

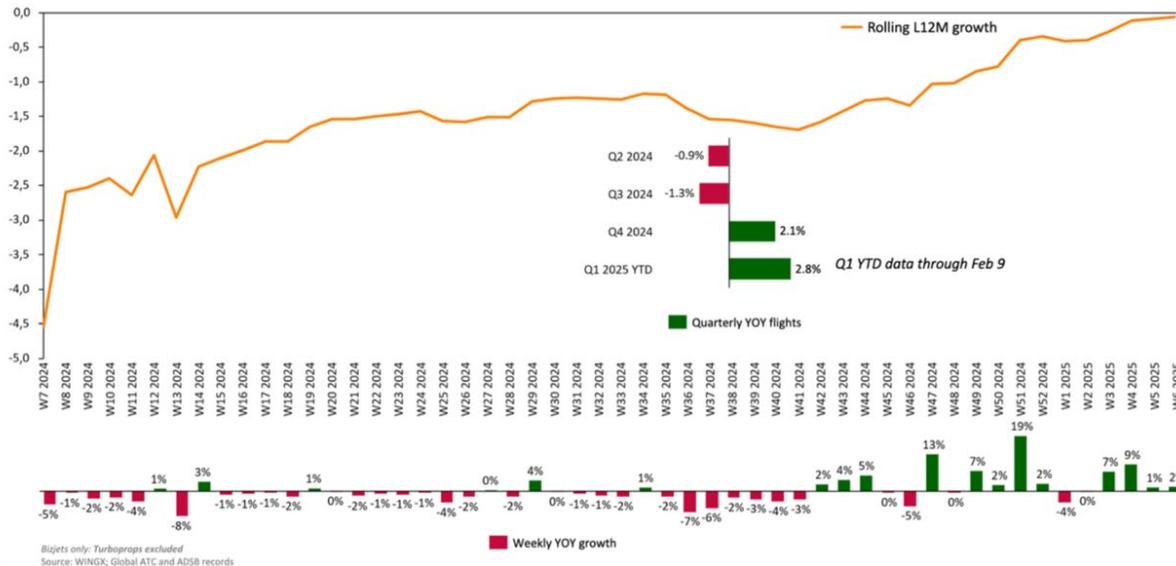
### Соединенные Штаты

Когда NFL (Национальная футбольная лига) приземлилась в Caesars Superdome в Новом Орлеане для Суперкубка LIX, бизнес-джеты последовали за ней. Аэропорты в районе Нового Орлеана (KMSY, KNEW, KHUM, KGAO,

Departure City	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
New York	68	11.1%	1,600.0%	213	16.4%	1,737.8%
Los Angeles (US-CA)	38	6.2%		121	9.4%	
Miami (US-FL)	33	5.4%	1,000.0%	55	4.3%	837.3%
Philadelphia (US-PA)	32	5.2%	3,100.0%	95	7.3%	3,175.3%
Houston (US-TX)	25	4.1%	13.6%	21	1.6%	17.1%
Kansas City (US-MO)	22	3.6%		38	3.0%	
West Palm Beach	21	3.4%	320.0%	35	2.7%	260.1%
Dallas (US-TX)	19	3.1%	11.8%	25	1.9%	32.4%
Chicago	14	2.3%	1,300.0%	28	2.2%	985.3%
Las Vegas (US-NV)	13	2.1%	1,200.0%	40	3.1%	1,155.3%
Grand Total	611	100.0%	257.3%	1,299	100.0%	434.0%

Прибытие бизнес-джетов в аэропорты Нового Орлеана во время Суперкубка

KNBG) зафиксировали в течение недели Суперкубка значительный рост трафика. В период с пятницы по воскресенье в аэропорты Нового Орлеана прибыло 611 бизнес-джетов, что больше, чем 109 рейсов в течение предыдущего периода с пятницы по воскресенье в тех же аэропортах.



Трафик бизнес-джетов по неделям во всем мире с января 2024 г.

Долевые операторы были наиболее популярны во время уик-энда Суперкубка, выполнив треть всех рейсов в аэропорты Нового Орлеана. NetJets был самым загруженным долевым оператором во время уик-энда Суперкубка – 160 прибытий в течение выходных, 73% всех прибытий долевого самолета. Flexjet выполнила 43 рейса. Для сравнения, во время уик-энда Суперкубка прошлого года в Лас-Вегасе долевого операторы выполнили только 31% рейсов.

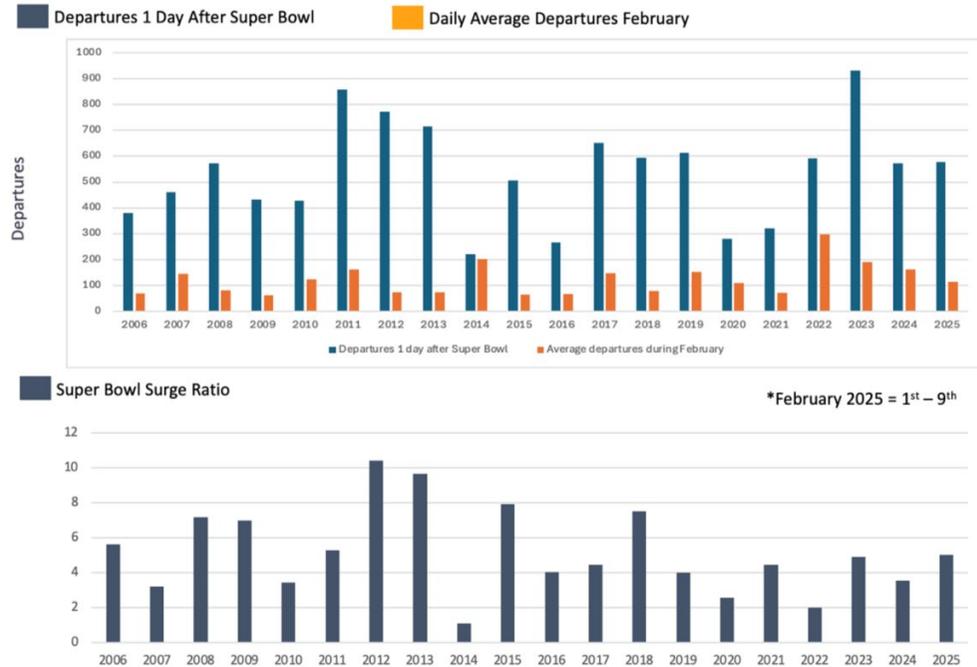
В течение выходных было зафиксировано 100 прибытий бизнес-джетов корпоративных летных отделов и еще 100 чартерных рейсов. Почти все рейсы в выходные были из других городов США, и только 22 рейса прилетели из стран за пределами США.

В течение уик-энда, когда проходило мероприятие, зафиксировано 566 активных деловых самолетов, 163 самолета были

припаркованы в аэропортах Нового Орлеана за 6 часов до начала матча.

В понедельник после игры из агломерации Нового Орлеана вылетело 577 бизнес-джетов, что в 5 раз больше, чем среднесуточное количество вылетов в этом месяце. Глендейл, штат Аризона, сохраняет рекорд по самому большому количеству вылетов бизнес-джетов в понедельник после Суперкубка два года назад. На мероприятии 2023 года, в котором также участвовали Philadelphia Eagles и Kansas City Chiefs, в понедельник после игры был зафиксирован 931 вылет бизнес-джетов, что в 5 раз больше, чем среднесуточное количество вылетов в феврале.

## Super Bowl Analysis 2006 - 2025



Вылеты бизнес-джетов через первый день после Суперкубка по сравнению со средним дневным показателем в феврале 2006–2025 гг.

Arrival Airport	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
KEGE, Eagle County Regional	3,102	43.6%	4.9%	7,215	46.6%	9.2%
KASE, Aspen-Pitkin Co/Sardy Field	2,793	39.3%	-8.4%	5,910	38.2%	-9.4%
KHDN, Yampa Valley	699	9.8%	2.2%	1,425	9.2%	7.6%
KDEN, Denver Intl.	519	7.3%	22.1%	936	6.0%	35.1%
<b>Grand Total</b>	<b>7,113</b>	<b>100.0%</b>	<b>0.0%</b>	<b>15,485</b>	<b>100.0%</b>	<b>2.2%</b>

Аэропорты ключевых горнолыжных курортов в Колорадо, прибытие бизнес-джетов с 1 декабря по 9 февраля 2025 г.

По всей территории США активность бизнес-джетов на 6-й неделе была на 3% выше по сравнению с прошлым годом, при этом самый большой рост был во Флориде (+11%), Техас и Калифорния увеличили трафик на 3% в годовом исчислении. На рост активности во Флориде явно повлиял трафик на Суперкубок: на этой неделе из Флориды в Новый Орлеан было выполнено 123 рейса, по сравнению с 44-мя на предыдущей неделе.

Горнолыжный сезон также привлекает бизнес-джеты. Например, с декабря 2024 года в четыре основных аэропорта, обслуживающих горнолыжные курорты в Колорадо, прибыло 7113 бизнес-джетов, при том, что в межсезонье с октября по ноябрь 2024 года прибыло «всего» 2544 деловых самолета.

## Европа

В Европе активность бизнес-джетов на 6-й неделе упала на 8% по сравнению с прошлым годом. Значительное снижение наблюдалось на всех основных рынках, а наибольшее падение зафиксировано в Великобритании, где количество вылетов бизнес-джетов упало на 21% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Спад произошел почти полностью за счет корпоративных, частных и управляющих компаний, а коммерческие операторы зафиксировали всего 4%-ное снижение (хотя за последние 4 недели они снизились на 9%).

Самым популярным реестром воздушных судов в Великобритании в этом месяце была Португалия (CS-), в то время как рейсы с британской

регистрацией (G-) упали на 14% в годовом исчислении. В этом году (с 1 января по 9 февраля) количество активных бизнес-джетов в реестре Великобритании на 12% меньше, чем в прошлом году, и почти на 50% меньше, чем в 2019 году.

Напротив, количество бизнес-джетов с регистрацией Гернси (2-), выросло на 57% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

На этой неделе были опубликованы потенциально значительные новые налоговые ставки на рейсы деловой авиации во Франции. Налоги должны вступить в силу 1 марта. В 2024 году Франция была самым загруженным рынком бизнес-джетов в Европе с точки зрения количества рейсов, с 4786 активными бизнес-джетами, летающими в/из 151 аэропорта. В 2024 году чуть менее трети вылетов были на внутри Франции, Париж-Ницца был самым популярным внутренним маршрутом. В прошлом году во Франции было выполнено 47159 чартерных рейсов (АОС), 26% из них были внутренними, и ожидается, что новое повышение налогов в наибольшей степени затронет эти рейсы.

### Остальной мир

На шестой неделе трафик бизнес-джетов за пределами Северной Америки и Европы составил 13% мировой активности и в целом превысил показатель прошлого года на 2%. На Ближнем

Departure Airport	Departures	% of Total Flights	vs 1Y ago: Departures	Hours	% of Total Hours	vs 1Y ago: Hours
MMTO, Licenciado Adolfo Lopez Mateos Intl.	2,222	4.5%	1.5%	3,415	3.5%	-5.3%
OMDW, Al Maktoum Intl.	1,110	2.3%	16.8%	4,339	4.5%	13.6%
MMSD, Los Cabos Intl.	1,051	2.1%	3.9%	2,521	2.6%	7.4%
MMSL, Cabo San Lucas Intl.	864	1.8%	13.1%	1,862	1.9%	8.2%
MMPR, Licenciado Gustavo Díaz Ordaz Intl.	807	1.6%	1.6%	1,578	1.6%	3.1%
MMAN, Del Norte Intl.	806	1.6%	-9.4%	1,136	1.2%	-3.2%
OERK, King Khaled Intl.	745	1.5%	-6.1%	1,826	1.9%	-3.0%
MMUN, Cancún Intl.	722	1.5%	-6.0%	1,610	1.7%	-7.2%
VABB, Chhatrapati Shivaji Intl.	610	1.2%	11.7%	1,080	1.1%	9.2%
SBSP, Congonhas	608	1.2%	-30.9%	691	0.7%	-36.2%
Grand Total	48,941	100.0%	-1.3%	97,110	100.0%	-1.5%

Основные аэропорты вылета деловых самолетов остального мира с 1 января по 9 февраля 2025 г.

Aircraft Register	Active Aircraft	vs 1Y ago: Tails	Growth vs 6Y ago: Tails	Avg. Hours / Tailsign
M- [Isle of Man]	160	-8.6%	-39.2%	26
G- [United Kingdom]	82	-11.8%	-45.0%	40
2- [Guernsey]	36	0.0%	56.5%	18

Активные бизнес-джеты по реестру в Великобритании с 1 января по 9 февраля 2025 г.

Востоке зафиксировано снижение на 2% относительно той же недели прошлого года, но с начала года рост составил 1%. 1 марта Главное управление гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) открывает внутренний рынок частной авиации для международных операторов. В прошлом году 47% рейсов бизнес-джетов из аэропортов Саудовской Аравии были внутренними рейсами, причем самой загруженным маршрутом был Джидда – Эр-Рияд.

За последние 4 недели объем полетов бизнес-джетов в Африке и Южной Америке вырос (соответственно) на 3% и 7%, а в Азии снизился на 2% по сравнению с прошлым годом.

**Управляющий директор WINGX Ричард Кое комментирует:** «На Суперкубке был отмечен самый большой рост трафика бизнес-джетов с 2018 года, при этом количество вылетов на следующий день после события в 5 раз превысило среднее количество ежедневных вылетов в этом месяце. Это отражает общую оживленность на рынке США с ноября. Напротив, европейский рынок находится в упадке, особенно в Великобритании, где на этой неделе зафиксировано тревожное падение числа рейсов бизнес-джетов на 20%. Также есть опасения по поводу влияния новых налогов на бизнес-джеты во Франции, самом загруженном европейском рынке. На Ближнем Востоке, где активность бизнес-джетов с начала года выросла на 77% по сравнению с 2019 годом, спрос в Саудовской Аравии должен получить импульс после того, как GACA объявила об открытии с марта этого года внутреннего рынка для иностранных операторов».

## Конец эпохи: завершена сборка последнего Gulfstream G650

Gulfstream Aerospace объявила, что официально завершена сборка последнего Gulfstream G650. Этот самолет перейдет на следующую стадию процесса комплектации на заводе Gulfstream в Эшплтоне, штат Висконсин, прежде чем будет передан заказчику в конце этого года.

«С момента своего появления G650 и G650ER стали отраслевым стандартом, которому следуют все остальные, недавно превысив ошеломляющий показатель в 1 млн летных часов», - сказал Марк Бернс, президент Gulfstream. «Помимо бесчисленных наград и более 125 мировых рекордов скорости, инновации, представленные в форме, подгонке и прецизионном процессе производства

G650, заложили основу для сегодняшнего флота Gulfstream следующего поколения».

Gulfstream объявила о программе G650 в марте 2008 года, представила первый прототип (под названием T1) в сентябре 2009 года и подняла T1 в воздух два месяца спустя. 7 сентября 2012 года G650 получил сертификацию FAA, а первая поставка стартовому заказчику и бывшему руководителю Gulfstream Престону Хенне была осуществлена 27 декабря 2012 года.

В 2014 году Gulfstream была награждена престижной премией Robert J. Collier Trophy за разработку семейства бизнес-джетов G650, которое открыло

новую эру достижений в области производительности, безопасности и эффективности в деловой авиации. Семейство самолетов достигло множества рекордных достижений, таких как кругосветное путешествие 2015 года, совершенное всего с одной посадкой; выполнение самого дальнего полета на бизнес-джете в истории, когда в 2019 году G650ER перелетел из Сингапура в Тусон, штат Аризона; а также выступление в качестве самолета в миссии «One More Orbit» 2019 года, признанной Книгой рекордов Гиннеса за достижение самого быстрого в истории кругосветного путешествия через Северный и Южный полюса.

«Хотя это будет последний произведенный G650, высокая загрузка и надежность авиапарка означают, что эти самолеты будут служить клиентам в течение десятилетий. Как и в случае с любым самолетом Gulfstream, производство которого завершается, наши команды клиентской поддержки и управления программами продолжают исследовать, разрабатывать и внедрять передовые технологии и обновления для модернизации, такие как Honeywell Primus Epic Block 3, анонсированный в июле прошлого года, и высокоскоростной интернет Starlink, анонсированный в октябре», - сказал Бернс.

Легендарное семейство самолетов продолжает играть активную роль в инициативах Gulfstream по летным испытаниям и испытаниям на устойчивость. Оснащенный двигателями Rolls-Royce BR725, самолет стал платформой для первого в отрасли полета с использованием 100% устойчивого авиационного топлива (SAF) в 2022 году.



## Новые налоги похоронят бизнес-авиацию Франции

С 1 марта на чартерных рейсах бизнес-авиации из аэропортов Франции резко возрастут налоги с пассажиров, что, как предупредила Европейская ассоциация деловой авиации (ЕВАА), может угрожать операторам, базирующимся во Франции. В соответствии с бюджетом, утвержденным на прошлой неделе новым премьер-министром Франции Франсуа Байру, чартерных операторов могут обя­зывать взимать налоги в размере от 210 до 2100 евро с каждого пассажира.

Новый налог на авиационные перевозки на всех коммерческих рейсах был впервые предложен в октябре 2024 года. По словам председателя правления ЕВАА France Шарля Агеттана, изначально не было ясно, будет ли создана специальная категория с более высокими тарифами для бизнес-авиации. К разочарованию ЕВАА, налоги, которые сейчас будут введены, увеличиваются на 300% по сравнению с предыдущими ставками.



В течение нескольких недель ассоциация пыталась воздействовать на предложения правительства бывшего премьер-министра Мишеля Барнье, которые предусматривали введение налогов в размере от 300 до 3000 евро с каждого пассажира. В результате ставки были снижены до 120-1200 евро, но затем Барнье был вынужден покинуть свой пост, потеряв вотум доверия парламента.

Агеттант отметил, что группа из шести путешественников, совершающих три рейса на самолете скромных размеров, таком как Cessna Citation CJ2, внутри Франции, столкнется с непропорционально большим налоговым бременем по сравнению, скажем, с двумя пассажирами, совершающими чартерный рейс на дальнее расстояние. Например, он сказал, что если эта группа на самолете CJ2 вылетит из Бордо в Марсель, а затем в Лион, прежде чем вернуться в Бордо, их совокупный налог может составить 7500 евро при чартерном рейсе стоимостью 12000 евро. Для сравнения, два пассажира, летящие рейсом из Парижа в Токио, заплатили бы по 2100 евро каждый, но при гораздо более высокой стоимости чартера.

Более того, ЕВАА France предупредила своих членов о том, что применение нового налога, как ожидается, будет довольно жестким. По данным группы, операторы, которые не взимают надлежащую сумму налога с пассажиров, теперь могут быть оштрафованы. Потенциально они могут быть ретроспективно проверены на предмет возможного несоблюдения требований с учетом более ранних налогов за предыдущие три года, что может потребовать выплаты сотен тысяч или даже миллионов евро.

Агеттант принимает звонки от операторов по всей Европе, которым приходится объяснять пассажирам, что рейсы, которые они забронировали ранее, теперь будут облагаться высокими налогами, что, возможно, приведет к отмене рейсов. Он опасается, что для французских перевозчиков это может иметь серьезные последствия, поскольку 90% их рейсов совершаются из аэропортов Франции.

На этой неделе в своем посте в социальных сетях Эммануэль Комб, профессор бизнеса из Университета Париж 1 Пантеон-Сорбонна, раскритиковал новый налог как «опасный и поспешный». Он повторил жалобы ЕВАА на то, что правительство не провело никакой экономической оценки и что ни один из предполагаемых 900 млн евро, полученных за счет налога, не был выделен на инициативы по декарбонизации.

Комб также отметил, что налог непропорционально сильно выделяет французский сектор деловой авиации, поскольку он не соответствует налоговым структурам других стран Европейского Союза. За пределами ЕС правительство Великобритании настаивает на значительном повышении пошлин на авиаперевозки чартерными деловыми самолетами, но даже новая максимальная ставка в размере около 1300 долларов не является столь карательной, как сборы, которые вот-вот вступят в силу по другую сторону Ла-Манша.

Для ЕВАА France политическая подоплека недавних нападок на бизнес-авиацию – в виде новых налогов и обременительных требований ЕС по пре-

дотвращению танкирования топлива – кажется в лучшем случае противоречивой. Агеттант, который также является членом правления ЕВАА и председателем ее совета, отметил, что при поддержке крупных французских корпораций, включая Airbus и Michelin, правительство обратилось в Европейскую Комиссию с просьбой отложить принятие нового экологического законодательства на том основании, что оно является чрезмерно обременительным в период экономических трудностей.

Европейское лобби деловой авиации коллективно добивается более конструктивного вмешательства правительства в поддержку более широкого использования экологически чистого авиационного топлива. В то же время оно чувствует себя исключенным из более широких усилий ЕС по декарбонизации после того, как был исключен из таксономии устойчивого развития Европейской комиссии, которая, среди прочего, поддерживает доступ к финансированию для «зеленых» инвестиций.

ЕВАА France участвовала в том, чтобы убедить французского производителя Dassault возглавить судебный процесс по оспариванию политики в области таксономии в Европейском суде по правам человека, и Daher вместе с базирующейся в Брюсселе ЕВАА также поддержали это дело. Интересы Airbus в области воздушного транспорта, напротив, уже охвачены положениями о таксономии, в результате чего складывается впечатление, что в целом авиационный сектор придерживается несколько противоречивого подхода к устойчивому разви-

тию в некоторых отношениях. В то же время, ЕВАА France подала петицию в Конституционный совет страны, утверждая, что основания для взимания налогов с пассажиров противоречат Конституции.

«Основная трудность заключается в непонимании правительством бизнес-авиации», - сказал Агеттант в интервью AIN. «Только во Франции 1000 рейсов бизнес-авиации в год совершаются для перевозки донорских органов, что составляет 30% от общего объема полетов, остальное приходится на бизнес-рейсы. Уничтожение бизнес-авиации означает прекращение полетов по медицинской эвакуации».

По данным ЕВАА France, только 10% рейсов бизнес-авиации предназначены для отдыха, по сравнению с 90% регулярных рейсов авиакомпаний. Группа, в которую входят 90 членов, сообщила, что в 2023 году отрасль обеспечила 101500 рабочих мест и экономический эффект в размере 32,1 млрд евро, при этом в стране базировалось почти 500 самолетов и было зарегистрировано чуть более 350 воздушных судов. Более половины всего трафика в 2023 году было коммерческим.

«Для французских компаний это [новый налог] ужасно», - заключил Агеттант. «У нас было много обсуждений с администрацией Байру, но сейчас они не собираются менять закон, поэтому мы начали работу по улучшению бюджета на 2026 год и надеемся снизить эти налоги. Для нас это просто начало долгой и неприятной истории».

## CJI London 2025 – потрясения, возможности и «пинок Трампа»

Растущая волна проблем захлестывает бизнес-авиацию. По словам спикеров, выступавших на конференции CJI London 2025 на прошлой неделе, за этим следуют возможности и угрозы. Ключевыми темами стали новое поколение клиентов бизнес-джетов, развивающиеся рынки, изменение стоимости самолетов и «пинок Трампа» (Trump Bump).

По словам некоторых, преимущества второго пребывания президента Трампа на посту главы Белого

дома стали очевидны очень быстро. «Мы определенно увидели пинок Трампа», - отметила Джоан Робертс, вице-президент страховой компании Aircraft Title Service. «В четвертом квартале мы отстали от показателей 2023 года менее чем на 1%. Было так много сделок, что нам пришлось отказаться от некоторых. Январь также был очень удачным месяцем для начала года». Этого бы не произошло без победы Трампа на президентских выборах в США в ноябре прошлого года, добавила она.

Выступавшие также выразили надежду на возможное возвращение 100%-ной скидки на амортизацию и других налоговых льгот. «С налоговой точки зрения это хорошая новость», - сказал Дэвид Эрнандес, акционер юридической фирмы Vedder Price. «Налоговые меры [планы аудита], которые пыталась внедрить администрация Байдена, теперь будут приостановлены. Многие сотрудники FAA будут задаваться вопросом, есть ли у них еще работа». Менее позитивными являются планы президента в отношении пошлин. Мнения о влиянии быстро меняющихся планов, по-видимому, варьируются от легкой озабоченности до глубоко укоренившегося страха.

«Мы живем в золотой век деловой авиации», - так оптимистично оценил ситуацию Стив Фридрих, коммерческий директор Embraer Executive Aircraft. В качестве доказательства он указал на фундаментальную силу мировой экономики, корпоративные прибыли, накопление и передачу богатства, а также удержание покупателей, приобретающих джеты впервые. «Сейчас спрос очень высок. Покупатели, которые приходят к нам в первый раз, остаются с нами, они очень привязаны».

Поскольку бэби-бумеры (родившиеся в период с 1946 по 1963 год) начинают передавать богатство своим детям, Embraer ожидает, что в Северной Америке будут проживать 1,2 млн человек с чистым капиталом более \$5,3 млн. По словам Фридриха, это хорошая новость для бизнес-авиации. «Мы видим, что все больше людей приходят в авиацию и говорят, что это инструмент повышения производительности, а не роскошь, потому что она способствует экономическому росту».



Помимо доминирующего рынка Северной Америки, Embraer наблюдает потенциал для активного роста на Ближнем Востоке, особенно в Саудовской Аравии, и в Индии. На этой неделе Главное управление гражданской авиации Саудовской Аравии (GACA) открыло внутренний рынок частной авиации для международных операторов, объявив об отмене ограничений на каботажные перевозки для иностранных чартерных рейсов внутри Королевства.

«Саудовская Аравия уже взлетела, нам не нужно ждать 2025 года, чтобы увидеть это», - сказал Винсент Рожье из Jet Aviation. «Мы видим, что страна меняется, это очень интересный регион, и в этом пространстве есть много возможностей». Несмотря на то, что Европу, по мнению некоторых, называют «трудным ребенком» из-за растущего количества нормативных актов, Рожье был настроен более позитивно: «Мы не должны забывать о Европе. В этом пространстве есть огромное богатство и множество возможностей, как со стороны новых покупателей, так и со стороны рынка обновления парка». По прогнозам Argus International, в этом году полеты бизнес-авиации в Европе вырастут всего на 0,3%.

В этом году Airbus ожидает большого спроса на корпоративные самолеты на Ближнем Востоке. Эрик Жюльен, заместитель вице-президента по коммерции Airbus Corporate Jets, также ожидает роста спроса в Юго-Восточной Азии и назвал США «следующим новым рубежом» для производителя.

Анализируя стоимость самолетов, Мэтт Розанваллон, директор по продажам Freestream Aircraft,

охарактеризовал рынок как устойчивый для компании, которая рассчитывает заключать от 70 до 75 сделок с самолетами в год. В прошлом году запасы выросли примерно на 7%, добавил он.

Еще более позитивную оценку рынку дал Паскаль Бахманн, старший вице-президент Jetcraft по продажам в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке. «Сейчас все в ажиотаже», - сказал он. «Единственный случай, при котором снизится стоимость – это если пострадает экономика». Подтверждая это заявление, Бахманн привел статистику мировых запасов воздушных судов, согласно которой в январе 2022 года среднее время экспозиции на рынке составило 307 дней при средней запрашиваемой цене в \$5,1 млн. В январе 2025 года эти показатели составляли 199 дней, а средняя запрашиваемая цена составляла \$5,86 млн.

Выход на пенсию владельцев бизнеса эпохи бэббума (как операторов, так и брокеров) также создает возможности для стимулирования роста за счет слияний и поглощений. Марван Халек, генеральный директор Gama Aviation, участник более 25 сделок, сообщил: «Лишь немногие из них оказались менее успешными, чем мы надеялись». Его совет был таков: «Вы должны знать, что вы покупаете, с точки зрения масштаба, возможностей и денежного потока. Вы должны держать ухо востро».

Энди Пристер, председатель правления George J. Priester Aviation, подчеркнул ключевую важность поддержания отношений во время сделок слияний и поглощений. «Это может быть непростой переходный период, и в нашей отрасли полно компаний, которые оказались неудачливыми», - сказал

он. «Вы должны уделять огромное количество времени качеству ваших отношений, как в хорошие времена, так и в плохие».

Сбои в работе бизнес-джетов, связанные с предпродажными проверками (PPI), были актуальной темой. При правильном использовании PPI могут помочь покупателям избежать потенциально дорогостоящих ошибок при покупке самолета со значительными дефектами. Но слишком часто брокеры, действующие от имени покупателя, настаивали на проведении более тщательных проверок, чем это требовалось, иногда требуя проверки с помощью бороскопа. Это грозило как дополнительными ненужными расходами для продавцов, так и срывом сделок.

«Если вы работаете по двигателям, то выискивая проблему, когда ее нет, [выявленной обязательными проверками], вы напрашиваетесь на неприятности», - сказал Стив Варсано, основатель авиационного брокерского агентства The Jet Business. «Это не имеет никакого смысла. Некоторые люди пытаются быть героями, чтобы хорошо выглядеть перед своими клиентами».

Совет Делрея Доббинса, директора по глобальной стратегии Engine Assurance Program, был ясен: «Вам не нужно проверять свой двигатель, чтобы доказать, что он пригоден для полетов. Если двигатель не издает посторонние звуки [проблемные] и не требует капитального ремонта в соответствии с Главой 5 [Классификация Ассоциации воздушного транспорта], он пригоден для полетов. Если покупатель хочет, чтобы двигатель на 100% соответствовал допускам, покупайте новый самолет».

Продолжающимся источником сбоев были сбои в цепочках поставок в отрасли, и Фридрих из Embraer признал, что они «сдерживали рост». Частью решения производителя является долгосрочное планирование, налаживание более прочных связей с поставщиками и даже внедрение ключевых сотрудников в организации своих поставщиков. «Запасы «Точно в срок» исчерпаны. Мы направили наших лучших инженеров в цепочку поставок», - сказал он.

Многие выступавшие подчеркивали острую нехватку пилотов, инженеров по планерам и силовым установкам, что затрудняло обслуживание и увеличивало расходы.

Согласно опросу 16 владельцев бизнес-джетов, проведенному TAG Aviation, мнения отрасли по вопросу устойчивого развития разделились. По словам Карла Миллса, главного операционного директора, большинство владельцев не считали экологичность приоритетом. Но это не значит, что владельцы считали ее неважной. «Владельцы корпораций особенно заботились о своей устойчивости, но экологичные методы ведения бизнеса должны быть на первом месте, а не просто использование экологически чистого авиационного топлива в своих самолетах», - сказал он.

Кроме того, владельцы были бы рады использовать SAF или увеличить его потребление, если бы оно было более доступным. Экологичность – это не только «зеленые луга и радуга», - сказал Кеннеди Риччи, президент 4Air. По его словам, сегодня углеродная нейтральность может быть достигнута

с помощью таких схем, как компенсация выбросов углерода, SAF и других мер.

Пошлины обеспокоили многих выступавших. Первоначально президент США ввел 25%-пошлины на импорт, включая авиационную продукцию из Канады и Мексики, и 10% – на товары из Китая. Однако введение тарифов на товары из Канады и Мексики было отложено на 30 дней.

Брюс Маршалл, исполнительный вице-президент AIC Title Service, заявил, что это огромный риск и

потенциально «огромное влияние» на инфляцию. Контракты на самолеты должны быть обновлены с учетом потенциальных дополнительных затрат, связанных с пошлинами, посоветовал Тобиас Клейтман, президент TVPX. Ответственными за уплату пошлин будут импортеры, а также конечный покупатель.

Розанваллон из Freestream сказал, что тарифы могут «подорвать» бизнес-авиацию. Фридрих позаимствовал военный термин, чтобы описать их как «разведку боем».



## Самолет недели

Оператор/владелец: *Thalair*

Тип: *Embraer Legacy 650*

Год выпуска: *2012 г.*

Место съемки: *декабрь 2024 года, Al Maktoum Int'l Airport (DWC) – OMDW, United Arab Emirates*



Фото: Дмитрий Петроченко